



RESOLUCIÓN

S/REF: 001-007207
N/REF: R/0376/2016
FECHA: 15 de noviembre de 2016

ASUNTO: Resolución de Reclamación presentada al amparo del artículo 24 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno

En respuesta a la Reclamación presentada por [REDACTED], con entrada el 16 de agosto de 2016, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, considerando los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos que se especifican a continuación, adopta la siguiente **RESOLUCIÓN**:

I. ANTECEDENTES

- Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, [REDACTED] presentó el 13 de junio de 2016, al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante, LTAIBG), escrito dirigido a la Entidad Pública Empresarial RENFE-OPERADORA, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO, en el que solicitaba información, relativa al *uso de trenes de mercancías de Renfe por parte de empresas privadas desde el año 2005*:
 - *Empresa contratante de los servicios de Renfe Operadora*
 - *Mercancía transportada*
 - *Trayecto realizado*
 - *Toneladas transportadas*
 - *Canon abonado a Renfe Operadora por parte de la empresa*
 - *Fecha de inicio del transporte*
 - *Fecha de fin del transporte.*
- El 3 de agosto de 2016, la Entidad Pública Empresarial RENFE-OPERADORA, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO, dictó Resolución comunicando a [REDACTED] que procede conceder el acceso parcial al que se refiere la solicitud, dándole traslado de la siguiente información:

ctbg@consejodetransparencia.es



- Parte de la información solicitada se encuentra publicada en el INE (Instituto Nacional de Estadística) y en Eurostat, a la que se puede acceder a través de los siguientes links:
<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft10%2Fa106%2F&file=inebase&L=0>
http://www.cdoce.uva.es/index.php?option=com_content&task=view&id=view&d=25&Itemid=82
 - En dichas bases de datos no se encuentran los referidos a empresas contratantes de servicios con Renfe Operadora y Renfe Mercancías, ni el canon abonado por parte de dichas empresas, justificando esta ausencia en base al artículo 14, apartado h) y k) de la Ley 19/2013, puesto que las relaciones contractuales con nuestros clientes están basadas en cláusulas de confidencialidad y de derecho privado, no pudiendo RENFE MERCANCIAS utilizar la información o documentación confidencial a la que tenga acceso en virtud de las relaciones comerciales y contractuales que mantiene con su cartera de clientes, para un fin distinto al desarrollo de los servicios que constituyen su relación contractual, excepto si previamente se pusiera en conocimiento de cada cliente la circunstancia de comunicación de datos relativos a sus empresas, y existiera la correspondiente autorización expresa y por escrito de los mismos en su utilización para poder realizar la transmisión de dicha información.
 - Por otra parte, facilitar la relación de clientes y su volumen de negocio supondría revelar una información que podría causar perjuicios a los intereses económicos y comerciales de RENFE MERCANCIAS y su posición en el mercado del transporte ferroviario de mercancías.
3. El 16 de agosto de 2016, [REDACTED] interpuso Reclamación ante este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, de acuerdo con lo previsto en el artículo 24 de la LTAIBG, en la que manifestaba, en resumen, lo siguiente:
- Considero que la petición no vulnera el límite establecido por el artículo 14.1 h). En primer lugar, Renfe es un monopolio y, en segundo lugar, apelo a mi derecho de acceso a la información. Además, en la respuesta parcial de Renfe se ofrecen unos datos agregados que no tienen nada que ver con el detalle que solicito.
 - Por otro lado, teniendo en cuenta el detalle que se solicita (nombres, rutas y cantidades), considero que no se vulnera el artículo 14.1 k). En caso de vulnerarse en algún punto, me gustaría recibir los datos que si pueda compartir Renfe.
4. El 16 de agosto este Consejo de Transparencia requirió a D [REDACTED] para que subsanase, en un plazo de 10 días, algunas deficiencias observadas en su escrito de Reclamación. Efectuadas las subsanaciones solicitadas, se continuó con la tramitación del procedimiento.



5. El 05 de septiembre de 2016, este Consejo de Transparencia remitió la documentación obrante en el expediente al MINISTERIO DE FOMENTO para que formulara las alegaciones que considerase oportunas. El 20 de septiembre de 2016, RENFE-OPERADORA presentó escrito manifestando lo siguiente:

- *A fin de situar el contexto en el que se desenvuelve el transporte de mercancías por ferrocarril, pasamos a realizar un breve resumen del marco legal del mismo: en los años 90 se establecieron en el seno de la Unión Europea una serie de Directivas con el objetivo de integrar el sector del transporte ferroviario. Dichas medidas aprobadas en el seno de la Unión Europea se concretaron en España en la Ley del Sector Ferroviario en 2003 y la apertura del mercado a la competencia a partir de 2005. Concretamente, la Disposición Transitoria Primera de dicha Ley establecía el Calendario de apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías. La efectiva apertura del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril se concretó el 1 de enero de 2005 dejando paso, por tanto, a la entrada de operados privados que podían prestar el servicio de transporte de mercancías por ferrocarril. Por tanto, estando liberalizado el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril, RENFE-Operadora, y más concretamente Renfe Mercancías, no ejerce ningún monopolio en el transporte de mercancías por ferrocarril.*
- *Tal y como se puede ver en el siguiente link, para poder tener acceso a la Red Ferroviaria de Interés General, las empresas ferroviarias han de disponer de la correspondiente licencia y certificado de seguridad, cuya emisión corresponde a la AESF.*
http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG_CASTELLANO/AGENTES/EMPFERRO
En dicho enlace se puede ver que hay una gran cantidad de empresas que tienen acceso a la RFIG para el transporte de mercancías, lo que refuerza el hecho de que RENFE si tiene una competencia real y efectiva a la hora de hablar de transporte de mercancías por ferrocarril. Se adjunta un cuadro en el que aparecen 16 empresas con licencia y certificado de seguridad.
- *En el actual marco de libre competencia del transporte de mercancías por ferrocarril, facilitar la información que es objeto de esta solicitud (empresa contratante de los servicios de RENFE, trayecto realizado, canon abonado por la prestación del servicio, entre otros) supondría la puesta a disposición de los competidores de Rente de una información tan sensible, que pondrían en su conocimiento cuál es el precio dado para cada ruta y bajarlo, quitando así el cliente a Rente con el consiguiente perjuicio que esto supondría para la empresa.*
- *La constatación de la existencia de una competencia real es la razón por la que se deniega el acceso a una información de carácter estratégico (precios, clientes, rutas) y cuya divulgación, con el consiguiente acceso a la misma por parte de los mencionados competidores, es obvio que podría ser utilizada por los mismos para sus propios fines comerciales causando,*



consiguientemente, un gran perjuicio económico para RENFE a nivel comercial.

- *Por todo lo anterior, esta entidad acordó no dar acceso a una parte de la información solicitada, dado que está más que justificado y demostrado que, en este caso, prima el interés de la empresa sobre el interés del particular y el perjuicio que supondría para la empresa hacer pública dicha información. Se trata de dos derechos que se encuentran en un mismo nivel de protección y, en el momento en que colisionan, debe analizarse caso por caso cuál de los dos debe prevalecer. En el caso que nos ocupa, a la vista de lo expuesto, queda patente que debe primar el derecho de Rente Mercancías a proteger su información empresarial sensible frente al interés de este particular, cuya pretensión, en este caso, excede claramente el objeto de la Ley.*
- *Asimismo, no se encuentran datos referidos a empresas contratantes de servicios con Rente Operadora y Rente Mercancías, ni el canon abonado por parte de dichas empresas, justificando esta ausencia en base al artículo 14, apartado h) y k) de la ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, puesto que la relaciones contractuales con nuestros clientes están basadas en cláusulas de confidencialidad y de derecho privado, no pudiendo RENFE MERCANCIAS, utilizar la información o documentación confidencial a la que tenga acceso en virtud de las relaciones comerciales y contractuales que mantiene con su cartera de clientes, para un fin distinto al desarrollo de los servicios que constituyen su relación contractual, excepto si previamente se pusiera en conocimiento de cada cliente la circunstancia de comunicación de datos relativos a sus empresas, y existiera la correspondiente autorización expresa y por escrito de los mismos en su utilización para poder realizar la transmisión de dicha información. Hay que tener presente, que la empresa encargada de prestar el servicio de transporte de mercancías por ferrocarril es Rente Mercancías, S.A., tratándose de una Sociedad Anónima que, si bien tiene un capital 100% estatal, en lo que vaya a estar relacionado con el ejercicio de su actividad comercial y de realización de su objeto social se rige por las disposiciones contenidas en el ordenamiento jurídico privado, tal y como se establece en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas. De ahí que, a la hora de firmar contratos de prestación de servicios con los distintos clientes de la sociedad, en la práctica totalidad de los mismos se establecen cláusulas de confidencialidad en cuanto a sus términos ya que ninguna de las partes está interesada en que terceros ajenos, sobre todo pertenecientes a la competencia, tengan conocimiento del contenido de los contratos, sobre todo en lo referente a los precios, trayectos, etc.*
- *Asimismo, cabe destacar la naturaleza de Sociedad Anónima de la sociedad y el hecho de que en ningún caso recibe fondos públicos ya que no realiza un servicio público, sino que su actividad se basa en los*



ingresos que genera, razón de más para salvaguardar cierta información frente a terceros, que podría considerarse delicada si se hiciese pública.

- *Por otro lado, se facilitaron al interesado dos links en los que se contienen información relativa tanto a las toneladas transportadas por año como al tipo de mercancía transportada. En dichos links, la información que se contiene está desglosada con carácter anual, que es la información que se maneja en la empresa y de la que se dispone sin tener que realizar una acción previa de reelaboración.*
- *Tal y como ha quedado establecido en la Resolución emitida por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno R/0039/2016, posteriormente corroborada en lo que a este punto se refiere por la Resolución R/0239/2016: "dado el nivel de detalle de la solicitud, sobre todo porque se interesa información específica sobre el número de pasajeros que hicieron el viaje completo entre ambas Comunidades y los que se subieron al mismo servicio Alvia desde las estaciones intermedias, grado de detalle y desagregación que no puede corresponderse con la información de la que se dispone, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno considera que la información debe proporcionarse con el nivel de detalle del que disponga RENFE-OPERADORA".*
- *En lo que a nosotros nos afecta, es prácticamente imposible elaborar un listado con la totalidad de los trayectos que se han contratado a Renfe Mercancías con su fecha de inicio y su fecha de fin del transporte desde los años 2000-2015, información que se solicita, por lo que se le ha facilitado la información con carácter anual que es de la que se dispone por esta entidad.*

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la LTAIBG, en relación con el artículo 8 del Real Decreto 919/2014, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, la Presidenta de este Organismo es competente para resolver las reclamaciones que, con carácter potestativo y previo a un eventual Recurso Contencioso-Administrativo, se presenten en el marco de un procedimiento de acceso a la información.
2. La Ley 19/2013, de 19 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno reconoce en su artículo 12 el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como "los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones".

Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación a información que ya existe, por cuanto está en posesión del Organismo



que recibe la solicitud, bien porque él mismo la ha elaborado o bien porque la ha obtenido en ejercicio de las funciones y competencias que tiene encomendadas.

3. En cuanto al fondo de la cuestión debatida, relativa al acceso a determinada información sobre el uso de trenes de mercancías de Renfe por parte de empresas privadas desde el año 2005, RENFE proporciona información parcial y alega, respecto del resto de información no facilitada, que resultan de aplicación dos límites, contenidos tanto en el artículo 14.1 h) de la LTAIBG – relativo a los intereses económicos y comerciales – como en el apartado j) del mismo artículo – relativo al secreto profesional.

Para justificar la aplicación del primer límite, RENFE-OPERADORA manifiesta que *en el actual marco de libre competencia del transporte de mercancías por ferrocarril, facilitar la información que es objeto de esta solicitud (empresa contratante de los servicios de RENFE, trayecto realizado, canon abonado por la prestación del servicio, entre otros) supondría la puesta a disposición de los competidores de Rente de una información tan sensible, que pondrían en su conocimiento cuál es el precio dado para cada ruta y bajarlo, quitando así el cliente a Rente con el consiguiente perjuicio que esto supondría para la empresa.*

Respecto de la aplicación de los límites que recoge la Ley, este Consejo de Transparencia ha aprobado el Criterio Interpretativo CI/002/2015, de 24 de junio, que se resume a continuación:

Los límites a que se refiere el artículo 14 de la LTAIBG, a diferencia de los relativos a la protección de los datos de carácter personal, no se aplican directamente, sino que de acuerdo con la literalidad del texto del número 1 del mismo, “podrán” ser aplicados.

De esta manera, los límites no operan ni automáticamente a favor de la denegación ni absolutamente en relación a los contenidos.

La invocación de motivos de interés público para limitar el acceso a la información deberá estar ligada con la protección concreta de un interés racional y legítimo.

En este sentido su aplicación no será en ningún caso automática: antes al contrario deberá analizarse si la estimación de la petición de información supone un perjuicio (test del daño) concreto, definido y evaluable. Este, además no podrá afectar o ser relevante para un determinado ámbito material, porque de lo contrario se estaría excluyendo un bloque completo de información.

Del mismo modo, es necesaria una aplicación justificada y proporcional atendiendo a la circunstancia del caso concreto y siempre que no exista un interés que justifique la publicidad o el acceso (test del interés público).

Pues bien. En el presente caso, este Consejo de Transparencia no advierte que informar sobre los cánones pagados por empresas privadas a RENFE-OPERADORA les cause un perjuicio económico o comercial, sobre todo si se trata



de un canon establecido de acuerdo a criterios objetivos. Tampoco que pueda causarle un perjuicio específico a RENFE-OPERADORA, dado que es una operadora que dispone de red “propia” de transporte de mercancías. Precisamente, el canon se establece por el uso de esa red. Negociar sobre la subida o bajada de ese canon forma parte de los usos mercantiles propios de cualquier contratación y no depende de facilitar la información a terceros.

Tampoco se observa que informar sobre qué empresas contratan esa red de mercancías suponga el invocado perjuicio. Es más. La propia LTAIBG impone la obligación de publicar activamente esa información en la página Web de los sujetos obligados – como RENFE-OPERADORA – en su artículo 8.1 a), al señalar que se deberá hacer pública, como mínimo, la información relativa a los actos de gestión administrativa con repercusión económica o presupuestaria que se indican a continuación:

- a) *Todos los contratos, con indicación del objeto, duración, el importe de licitación y de adjudicación, el procedimiento utilizado para su celebración, los instrumentos a través de los que, en su caso, se ha publicitado, el número de licitadores participantes en el procedimiento y la identidad del adjudicatario, así como las modificaciones del contrato. Igualmente serán objeto de publicación las decisiones de desistimiento y renuncia de los contratos. La publicación de la información relativa a los contratos menores podrá realizarse trimestralmente.*

Asimismo, se publicarán datos estadísticos sobre el porcentaje en volumen presupuestario de contratos adjudicados a través de cada uno de los procedimientos previstos en la legislación de contratos del sector público.

- b) *La relación de los convenios suscritos, con mención de las partes firmantes, su objeto, plazo de duración, modificaciones realizadas, obligados a la realización de las prestaciones y, en su caso, las obligaciones económicas convenidas.*

Por lo tanto, no cabe admitir la aplicación de este límite en estos dos supuestos analizados.

Por este mismo motivo, tampoco cabe admitir la aplicación del límite relativo al secreto profesional en estos dos supuestos analizados.

4. No obstante lo anterior, debe reseñarse que al solicitante le interesan tanto la empresa contratante de los servicios como el canon abonado en cada transporte realizado, por lo que se consideran de aplicación los argumentos que se citan a continuación.

Debe señalarse además que dichos argumentos ya fueron incluidos en la resolución dictada con fecha 11 de octubre de 2016 en la reclamación presentada por el mismo interesado con número de expediente R/0316/2016 en relación con la denegación del mismo tipo de información que en el caso que ahora nos ocupa.



En efecto, el artículo 18.1 c), de la LTAIBG, señala que *se inadmitirán a trámite, mediante resolución motivada, las solicitudes relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración*. Este precepto debe tenerse en consideración, en el presente caso, aunque no haya sido expresamente invocado por RENFE-OPERADORA.

Dicho artículo ha de ser interpretado conforme al Criterio Interpretativo CI/007/2015, de 12 de noviembre, de este Consejo de Transparencia, que se resume a continuación.

En primer lugar, es preciso señalar que el artículo 18 de la Ley 19/2013 establece una serie de causas que permiten declarar la inadmisión de una solicitud de información que, al tener como consecuencia inmediata la finalización del procedimiento, habrán de operar, en todo caso, mediante resolución motivada.

Por tanto, será requisito que la resolución por la que se inadmita la solicitud especifique las causas que la motivan y la justificación, legal o material aplicables al caso concreto.

En cuanto al concepto de reelaboración, debe entenderse desde el punto de vista literal que reelaborar es, según define la Real Academia de la Lengua: “volver a elaborar algo”. Es esta circunstancia la que es exigible para entender que estamos ante un supuesto de reelaboración.

Si por reelaboración se aceptara la mera agregación, o suma de datos, o el mínimo tratamiento de los mismos, el derecho de acceso a la información se convertirá en derecho al dato o a la documentación, que no es lo que sanciona el artículo 12 al definir el derecho como “derecho a la información”.

Dicho lo anterior, el concepto de reelaboración como causa de inadmisión ha sido interpretado por este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en diversas resoluciones de tal manera que puede entenderse aplicable cuando la información que se solicita, perteneciendo al ámbito funcional de actuación del organismo o entidad que recibe la solicitud, deba: a) Elaborarse expresamente para dar una respuesta, haciendo uso de diversas fuentes de información, o b) Cuando dicho organismo o entidad carezca de los medios técnicos que sean necesarios para extraer y explotar la información concreta que se solicita, resultando imposible proporcionar la información solicitada.

Una vez fijado el concepto de reelaboración, conviene diferenciarlo de otros supuestos regulados en la Ley 19/2013, que no suponen causa de inadmisión.

- 1. El primero sería la solicitud de “información voluminosa”, que aparece recogida en el artículo 20.1. En este caso, se trata de información cuyo “volumen o complejidad” hace necesario un proceso específico de trabajo o de manipulación para suministrarla al solicitante. En este caso no se estaría ante un supuesto de reelaboración, por lo que tampoco sería un caso de inadmisión de la solicitud sino de ampliación del plazo para resolver.*



En este sentido se pronuncia el artículo 20.1, párrafo 2 que dice textualmente “Este plazo (1 mes) podrá ampliarse por otro mes en el caso de que el volumen o la complejidad de la información que se solicita así lo hagan necesario y previa notificación al solicitante”.

No obstante, sí puede tenerse en cuenta el elevado volumen de la información objeto de solicitud cuando ello suponga que, atendiendo también al alcance y objeto concreto de lo solicitado así como los medios disponibles, se incurra en algunas de las circunstancias o supuestos que, a juicio de este Consejo de Transparencia, impliquen que estemos ante un supuesto de reelaboración.

- II. El segundo supuesto sería el que se refiere a la información que, por contener datos de carácter personal, debe ser “anonimizada” o disociada antes de ser suministrada al interesado o bien que, por afectar a alguno de los límites previstos en la norma, el acceso sólo deba proporcionarse respecto de parte de la información solicitada. Son los supuestos contemplados en los artículos 15.4 -que prevé la anonimización de la información, de modo que se impida la identificación de las personas afectadas- y 16 de la Ley 19/2013, que prevé el suministro de la información con omisión de aquella que esté afectada por algunos de los límites del artículo 14.*

En estos casos, y pese a suponer, implícitamente, un proceso específico de trabajo para proporcionar la información, ninguno de estos dos supuestos puede entenderse como reelaboración.

- III. Puede ocurrir también que la información se encuentre en poder de varias unidades informantes que resultan responsables de su custodia pero su autor esté claramente definido. En este caso tampoco se trataría de un caso de reelaboración, operando el artículo 19.4 de la Ley 19/2013 que establece que: “Cuando la información objeto de la solicitud, aun obrando en poder del sujeto al que se dirige, haya sido elaborada o generada en su integridad o parte principal por otro, se le remitirá la solicitud a éste para que decida sobre el acceso”.*
- IV. En sentido contrario, sí sería aplicable el concepto de reelaboración en aquellos supuestos en los que la Administración, teniendo solamente la información en un determinado formato, ésta no sea reutilizable en los términos que señale la Ley, debiendo en este caso ofrecerse la información en los formatos existentes.*

En este sentido, la Ley 19/2013, establece en su artículo 5.4 que la Administración debe establecer “los mecanismos adecuados para facilitar la accesibilidad, la interoperabilidad, la calidad y la reutilización de la información publicada...”.



Esta recomendación que supone una buena práctica y que opera desde la entrada en vigor de la Ley, puede relacionarse con la situación actual de los documentos e informaciones archivadas que, en muchos casos fueron objeto de elaboración y archivo en formatos PDF y similares.

En este caso, la petición de un formato concreto distinto al existente podría entenderse como reelaboración, cuando dicho formato no esté en poder de la Administración informante, en todo caso la extracción de la información en Excel o Word no entrarían en el supuesto de reelaboración.

Tal y como se ha apuntado anteriormente, el canon que solicita el Reclamante se debe facilitar vinculado a cada transporte realizado por todas las empresas privadas que han utilizado la infraestructura de RENFE-OPERADORA desde el año 2015, identificando también a todas y cada una de estas empresas privadas. Dicha circunstancia implica, a nuestro juicio, que la información deba elaborarse expresamente para atender la solicitud, accediendo a información contenida en cada expediente a que haya dado lugar el transporte realizado e identificando la empresa contratante y el canon pagado por cada una, lo que implica una actividad previa de reelaboración en el sentido del artículo 18.1 c) de la LTAIBG.

Por ello, procede desestimar la Reclamación en estos puntos.

5. A continuación, procede examinar el resto de apartados que constituyen la solicitud de acceso y comprobar si les son de aplicación los límites invocados por RENFE-OPERADORA o alguna causa específica de inadmisión. En concreto, nos centraremos en los siguientes.

- Mercancía Transportada.
- Trayecto realizado.
- Fecha de inicio y fin de transporte.

En cuanto a la mercancía transportada, lo que al Reclamante interesa conocer es qué tipo de mercancía ha sido transportada en cada uno de los servicios de transporte llevados a cabo usando la infraestructura de RENFE.

Este Consejo de Transparencia ha analizado la información que puede ser obtenida a través de la base de datos del Observatorio del Transporte y la Logística de España (OBTLE) y observa cómo, mediante una sencilla búsqueda, se obtiene información sobre *Transporte ferroviario de mercancías (toneladas netas, toneladas-Km. netas) por tipo de producto, tipo de vagón y ámbito de transporte (nacional e internacional)*, a través del siguiente enlace

<http://observatoriotransporte.fomento.es/BDOTLE/visorBDpop.aspx?i=303>

En concreto, la información por tipo de producto se desgrana en: siderúrgicos, graneles, multiproductos, automóvil y resto. Esta información, como decimos, se proporciona con indicación del período (desde 2007) y relacionado con los



criterios de Toneladas netas y Toneladas KM-netas. Sobre la diferencia entre ambos conceptos, se realiza la siguiente aclaración:

- Las toneladas netas se refieren a la masa de las mercancías transportadas. No incluyen la masa de los vagones.
- Los datos totales de toneladas netas y toneladas-km netas contienen información de los operadores Renfe, Renfe Métrica, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Euskotren Kargo, Coto Minero Cantábrico y empresas privadas.

Por lo tanto, podemos concluir que, al menos desde un punto de vista estadístico, sí se disponen de datos sobre mercancía transportada. No obstante lo anterior, debe recordarse que el interesado no solicita información general sobre el tipo de mercancías transportadas que, por otro lado, como decimos, se encuentra publicada, sino información que vincula un concreto servicio de transporte con la mercancía que transporta (y con los otros conceptos que incluía en su solicitud). Dicha circunstancia implica, a nuestro juicio, que la información debe elaborarse expresamente para atender la solicitud accediendo a información contenida en cada expediente a que haya dado lugar el transporte realizado e identificando la mercancía transportada. A esto debe añadirse que se pide la concreta mercancía y no si puede incluirse en alguna de las categorías señaladas anteriormente y que figura dentro de las que publica el OBTLE. Estas circunstancias, unido al potencial volumen de los datos solicitados (decimos potencial por cuanto no se ha especificado la fecha sobre la que se requiere la información y podría entenderse lógicamente que abarcan todos los servicios de transporte de mercancías con uno de infraestructuras de RENFE-OPERADORA) implica, a nuestro juicio, que estemos ante un supuesto de reelaboración de la información, siendo aplicable el artículo 18.1 c), de la LTAIBG, aunque no haya sido expresamente invocado por RENFE-OPERADORA.

En definitiva, en estos aspectos concretos de la solicitud, no procede facilitar más información que la que RENFE-OPERADORA ya ha proporcionado al Reclamante.

6. Estos mismos argumentos se entienden aplicables a los datos relativos al trayecto realizado y a las fechas de inicio y fin del transporte que, además, aportaría información que forma parte de la actividad empresarial de las entidades privadas que efectúan el transporte, lo que sí podría incidir en sus intereses económicos y comerciales.

En definitiva, lo que el hoy Reclamante solicita es una suerte de Base de Datos, cuya existencia presupone, en la que se contengan todos los conceptos de todos los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril llevados a cabo haciendo uso de las infraestructuras de RENFE-OPERADORA. Dicha solicitud, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno implica una actividad previa de reelaboración en el sentido del artículo 18.1 c).



7. Finalmente, en lo relativo a las toneladas transportadas, el OBTLE ya publica información sobre las mismas pero en datos globales (no sobre toneladas brutas, sino toneladas netas). No obstante, RENFE-OPERADORA no dispone de esa información en relación a cada uno de los transportes realizados.

Teniendo en cuenta lo anterior, el dato del número de toneladas brutas y netas por kilómetro (este último publicado por el propio OBTLE) es información que proviene de la suma de las toneladas transportadas. Asimismo, puede entenderse, aunque este Consejo de Transparencia no tenga datos que lo acrediten, que la información sobre las toneladas transportadas, considerando que es un dato que debe tenerse en cuenta y es especialmente relevante a la hora de realizar el transporte en atención a las circunstancias de la vía, forma parte de la que se dispone a la hora de realizar un servicio de transporte. Es por ello que serían de aplicación, a nuestro juicio y teniendo en cuenta que se quiere información individualizada de todos los transportes realizados, todos los argumentos anteriormente indicados respecto de la reelaboración de la información.

8. Por todo lo anteriormente expuesto, este Consejo de Transparencia entiende que la presente Reclamación debe ser desestimada.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la Reclamación presentada por [REDACTED], el 16 de agosto de 2016, contra la Resolución de 3 de agosto de 2016, de la Entidad Pública Empresarial RENFE-OPERADORA, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO.

De acuerdo con el artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, la Reclamación prevista en el artículo 24 de la misma tiene la consideración de sustitutiva de los recursos administrativos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 112.2, de la Ley 39/2015, 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En consecuencia, contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, únicamente cabe, en caso de disconformidad, la interposición de Recurso Contencioso-Administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid en plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo previsto en el artículo 9.1, c), de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

LA PRESIDENTA DEL
CONSEJO DE TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

P.A. EL SUBDIRECTOR DE TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Fdo: Francisco Javier Amorós Dorda

