



Resolución 109/2019

S/REF: 001-031840

N/REF: R/0109/2019; 100-002174

Fecha: 13 de mayo de 2019

Reclamante: [REDACTED]

Dirección [REDACTED]

Administración/Organismo: Renfe Operadora/Ministerio de Fomento

Información solicitada: Número de incidencias y motivos de la línea 52

Sentido de la resolución: Desestimatoria

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el reclamante solicitó a la entidad RENFE OPERADORA, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO, con fecha 3 de enero de 2019, la siguiente información:

1. Número de incidencias de los trenes de la serie 599 que han sustituido a los de la serie 598 en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.

2. Motivo de las incidencias de los trenes de la serie 599 que han sustituido a los de la serie 598 en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.

Requiero que se haga un desglose por tren y por año.

2. Mediante resolución de 13 de febrero de 2019, RENFE-Operadora contestó al reclamante lo siguiente:

1º.- Con fecha 3 de enero de 2019 tuvo entrada en RENFE-Operadora, al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, de forma casi simultánea, dos solicitudes de [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], solicitudes que quedaron registradas con los números 001-031838 y 001-031840. A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la citada Ley para su resolución. El 5 de febrero de 2019 fue ampliado el plazo de ambas solicitudes en un mes.

Dada la íntima conexión de ambas solicitudes, que versan las dos sobre los trenes de una misma línea, procede acumularlas y que sean atendidas en una misma resolución.

2º.- En virtud de dicha solicitud de información, se solicitó acceso a la información en los siguientes términos:

Solicitud 001-031838:

1. Fecha de adquisición de los trenes que recorren la línea de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.
2. Fecha de construcción de los trenes que recorren la línea de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.
3. Comunidades Autónomas en las que han operado anteriormente los trenes que en la actualidad recorren la línea de Media Distancia entre Madrid y Badajoz. Y Madrid y Huelva.

Solicitud 001-031840:

1. Número de incidencias de los trenes de la serie 599 que han sustituido a los de la serie 598 en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.
2. Motivo de las incidencias de los trenes de la serie 599 que han sustituido a los de la serie 598 en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz, y Madrid y Huelva.

Requiero que se haga un desglose por tren y por año.

3º.- Una vez analizada la solicitud, de conformidad con lo dispuesto en la referida Ley, procede conceder el acceso parcial a la información a que se refiere la petición realizada, dando traslado a continuación de lo informado por los servicios competentes.

En cuanto a los vehículos que han realizado servicios comerciales actualmente en los corredores de Media Distancia Madrid - Cáceres- Badajoz y Madrid -Zafra- Huelva, la fecha de contratación de los trenes de las series 598 y 599 es la siguiente:

- *Serie 598: 26/10/2001*
- *Serie 599: 29/09/2006*

La fecha de recepción, construcción y entrega a Renfe, de los trenes de las series 598 y 599 es la siguiente:

- *Serie 598: años 2004-2005*
- *Serie 599: años 2009 a 2012*

Las comunidades autónomas en las que han prestado servicios comerciales estos vehículos, desde el año 2015 hasta el año 2018, son las siguientes:

- *Vehículos S/598: Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad de Madrid y Extremadura.*
- *Vehículos S/599: Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia y Región de Murcia.*

Procede informar que no existe una correlación directa entre los códigos de líneas de la infraestructura del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias -Adif- y las relaciones comerciales o de servicio público operadas por Renfe Viajeros S.M.E., S.A. No obstante, entendemos la solicitud se refiere a las líneas de servicio público que circulan por la Comunidad Autónoma de Extremadura, concretamente a las líneas o tramos siguientes:

- *Madrid-Cáceres-Badajoz*
- *Cáceres- Valencia de Alcántara*
- *Sevilla - Cáceres*
- *Cáceres - Llerena*
- *Madrid- Zafra- Huelva*
- *Puertollano- Badajoz*

Teniendo en cuenta el ámbito geográfico anteriormente citado, se informa de que el número de incidencias relevantes relativas al material motor de la serie 599, que han generado un retraso superior a 30 minutos, han sido 23 en todo el año 2018. Las causas de estas incidencias, imputables al material, han sido: averías y material inoperativo o indisponible.

Por último, cabe señalar que información más detallada que la que aquí se facilita, con los varios desgloses solicitados, requeriría la elaboración de un informe específico, lo cual sería un supuesto de los previstos en el artículo 18.1 c) de la tan citada Ley 19/2013.

En cualquier caso, dicho informe detallado sobre las incidencias en la explotación redundaría en seguro perjuicio para los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros S.M.E., S.A., protegidos por el límite del artículo 14.1 h) de la misma ley, conforme a la doctrina administrativa sentada por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en varias resoluciones, de la que puede citarse a título de ejemplo la reciente de fecha 22 de enero de 2019 (R/0626/2018; 100-001718).

En efecto, dicha información, que ningún otro operador de transporte facilita, pondría de manifiesto detalles internos de las circunstancias de explotación, sería a buen seguro utilizada en descrédito de Renfe Viajeros SME, S.A. y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y podría ser utilizada por sus competidores, otorgándoles una ventaja no amparada por nuestro ordenamiento.

3. Ante esta contestación, el reclamante presentó, mediante escrito de entrada el 15 de febrero de 2019, al amparo de lo dispuesto en el [artículo 24](#)¹ de la LTAIBG, una reclamación en base a los siguientes argumentos:

(...)La resolución de ambas solicitudes fue trasladada a este solicitante el 14/02/2019, concediéndose en los dos casos el acceso parcial a la información solicitada. Esto se hizo después de que el 5/02/2019 el Ministerio de Fomento ampliara el plazo de respuesta en un mes adicional, como estipula el artículo 20.1 de la Ley de Transparencia.

En dicha resolución se desglosaban los datos solicitados por número de serie y no por tren, como se solicitaba expresamente en las dos solicitudes. El documento, firmado por el presidente de Renfe-Operadora, Isaías Táboas Suárez, el 13 de febrero de 2019, denegaba el acceso a los datos desglosados por tren en virtud del artículo 14.1 h) de la Ley de

¹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a24>

Transparencia, ya que eso “redundaría en seguro perjuicio para los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros S.M.E., S.A.”.

También se denegaba en virtud del artículo 18.1 c) de dicha ley debido a que la concesión de los datos desglosados por tren “requeriría la elaboración de un informe específico”.

En primer lugar, cabe señalar que esta solicitud de información la hago en mi condición de periodista de Maldita.es, por lo que esta petición se sustenta en el derecho fundamental a comunicar o recibir libremente información veraz consagrado en el artículo 20.1 d) de la Constitución Española, en consonancia con la doctrina del Tribunal Europeo de Derechos Humanos respecto a la interpretación del artículo 10.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (Sentencia Magyar Helsinki Bizottság c. Hungría, de 8 de noviembre de 2016, §§ 164-170).

Este solicitante considera que la concesión de los datos desglosados por tren no perjudica los intereses comerciales y económicos de Renfe-Operadora más que los datos desglosados por serie, que sí han sido concedidos a través de ambas solicitudes de acceso a la información pública.

Además, considera que los datos desglosados por tren ya obran en poder de Renfe-Operadora y que por lo tanto no habría lugar a una reelaboración, como se manifiesta en la resolución.

El pasado 18 de octubre de 2018 Renfe se disculpó ante algunos de los muchos viajeros que habían sufrido las constantes incidencias en la línea que atraviesa Extremadura, pero esas incidencias siguieron produciéndose, hasta el punto en el que tres trenes de dicha línea se averiaron el mismo día (1 de enero de 2019).

Más que disculpas, los viajeros afectados deberían tener derecho a conocer el motivo de esas incidencias de la forma más detallada posible. Ellos y el resto de ciudadanos también deberían poder saber en qué se están gastando su dinero y por qué pese a la inversión las incidencias no han cesado.

El solicitante considera por tanto que la concesión de los datos desglosados por tren permitiría a la ciudadanía conocer el estado de un servicio que habilita la conexión con otras comunidades autónomas y cuya construcción se ha sufragado con recursos públicos.

Por todo ello, solicito que se me conceda la información desglosada por tren, permitiéndome recordar que el epígrafe I del Preámbulo de la Ley 19/2013 indica que “permitiendo una mejor fiscalización de la actividad pública se contribuye a la necesaria regeneración democrática, se promueve la eficiencia y eficacia del Estado y se favorece el crecimiento económico”.

4. Recibida la reclamación, el 19 de febrero de 2019, el Consejo de Transparencia remitió el expediente a la Unidad de Información de Transparencia del MINISTERIO DEL FOMENTO para que se formularan alegaciones. El 14 de marzo de 2019, tuvieron entrada en el Consejo las

alegaciones de RENFE-Operadora, adscrita al Ministerio, en las que manifestaba, en resumen, lo siguiente:

(...)

Lo que se denomina 'desglose' encubre, en realidad, una petición de un informe pormenorizado de todas las averías, incidencias y sucesos con afectación al mantenimiento. En definitiva, se trata de elaborar un informe de fiabilidad, con el fin de facilitar el ejercicio del derecho de crítica, del que son muestra los párrafos siguientes de la reclamación.

La causa de alguna de las alegaciones del reclamante parece ser que no se distingue entre la inversión en infraestructuras, realizada por la Administración General del Estado a través de ADIF E.P.E. y la explotación de servicios por una sociedad mercantil, que es la que asume en su cuenta de resultados tanto el mantenimiento como las amortizaciones de los vehículos, que no se adquieren ni se mantienen con fondos públicos.

Es cierto que la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, que no son de competencia de esta entidad, ni de Rente Viajeros S.M. E., S.A., se sufraga con fondos públicos, pero no es correcto hacer la misma afirmación respecto a los vehículos ferroviarios, que dicha sociedad mercantil no adscribe, en la explotación del servicio, a un determinado territorio.

En definitiva, la reclamación no desvirtúa la presunción de acierto y adecuación a Derecho de la Resolución que impugna (...)

La expresión de la reclamación: 'cuya construcción se ha sufragado con fondos públicos' sólo puede tener algún sentido en relación con infraestructuras públicas. Es preciso advertir que las competencias en materia de construcción, gestión y mantenimiento de infraestructuras son totalmente ajenas al Grupo Rente, conforme a la regulación contenida en el Título 11 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En efecto, es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias E. P.E. quien únicamente puede dar cuenta del estado de las infraestructuras públicas, de su financiación, de las empresas contratistas que se dedican al mantenimiento de las vías, etc.

Cuarta.- Lo que se solicita no es información pública.

Para delimitar el ámbito de lo que debe considerarse como información pública debe atenderse a que la referida Ley 19/2013 tiene como finalidad, según su exposición de motivos:

(i) 'someter a escrutinio la acción de los responsables públicos'.

Respecto a esta finalidad, es preciso recordar que no son responsables públicos los directivos de la sociedad mercantil estatal Rente Viajeros, S.A., propietaria de los trenes y prestadora de los servicios de transporte; tampoco lo son los de la empresa mantenedora, también sociedad mercantil.

(ii) 'conocer cómo se toman las decisiones públicas'.

Al respecto cabe advertir que la gestión del material rodante y de su mantenimiento, preventivo y correctivo no hay decisiones públicas, sino empresariales.

(iii) 'conocer cómo se manejan los fondos públicos'.

En cuanto a esto, es oportuno reseñar que el mantenimiento del material rodante, así como sus amortizaciones, se financia con fondos procedentes del mercado. No puede ser de otra manera tratándose de una sociedad mercantil. No existen subvenciones o fondos públicos involucrados.

(iv) 'conocer bajo qué criterios actúan las instituciones públicas'.

Aquí conviene evidenciar que ni la empresa propietaria del material y prestadora del servicio de transporte, Rente Viajeros S.M.E., S.A. ni la responsable del mantenimiento preventivo y correctivo, Rente Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A. pueden considerarse instituciones públicas. Es claro en el caso del transporte ferroviario, que se somete a derecho privado, siendo la entidad prestadora de naturaleza mercantil, y todavía más claro en la actividad de mantenimiento, en la que no hay obstáculo alguno a la libre prestación de servicios, salvo los inherentes a la preservación de la seguridad.

Quinta.- El artículo 14 1. h) de la Ley 19/2013.

(...)El hecho de que esos servicios se presten, como es el caso, sobre infraestructuras públicas no constituye hecho diferencial. Así es también en el transporte por carretera, que discurre

por dominio público de competencia de la Administración titular de la vía; aéreo, cuyos aeropuertos también son públicos; marítimo, respecto de los puertos españoles que gestionan las Autoridades Portuarias, etc. Sí es cierto que este modo de transporte es más sensible, por la gran interacción técnica entre material rodante e infraestructura del ferrocarril actual, al mal estado de esta última. Pero ello no permite modificar los términos de la petición ni alterar la fundamentación de la resolución que nos ocupa.

Es incontrovertido que los servicios prestados por la sociedad mercantil estatal Rente Viajeros S.A. compiten con otros modos de transporte, señaladamente con autobuses, coche particular, avión, etc. Ello supone que los datos sensibles que pueden ser objeto de utilización dañosa por posibles competidores no deban ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la operadora pública de transporte. Se ha hecho abstracción del perjuicio que, para la imagen del fabricante, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), pudieran tener informes que pudiesen ser interpretados como crítica a una supuesta falta de fiabilidad en su material.

Con independencia del esfuerzo que pueda suponer para Rente Viajeros SME, S.A. la elaboración de la información que se solicita, con alto grado de detalle y referida a ejercicios anteriores a su constitución, en cuanto este trabajo y su publicación puedan redundar en injustificado perjuicio de los intereses comerciales de dicha sociedad, no tendría amparo en la meritada Ley de Transparencia.

Las instituciones comunitarias, pioneras en materia de transparencia y en la regulación de un acceso muy amplio de los ciudadanos a la información pública, se rigen por el Reglamento CE no 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2001.

Asume esta entidad que en la divulgación de estos datos, con bastante grado de detalle, no concurre interés público relevante. El interés público se satisface con datos ya públicos, notorios y profusos. Es notorio, y tienen amplia repercusión en medios de comunicación, problemas que traen en muchas ocasiones causa de la falta de inversiones suficientes en infraestructura, ya en vía de remediarse. Es público también que con carencias en materia de infraestructura no puede operarse siempre con el material más innovador, cuyas prestaciones no pueden suplir eventuales deficiencias en dichas infraestructuras.

Adicionalmente, el elevado detalle sobre las incidencias proporcionaría información privilegiada sobre el modelo de explotación, y sobre sus dificultades de gestión, que ningún operador público o privado facilita.

En cualquier caso, la titularidad pública de las acciones de Renfe Viajeros no debe suponerle una desventaja competitiva, tal y como ocurriría si la información que el resto de transportistas no publican deviniese pública, y sólo como consecuencia de formar parte del sector público empresarial.

La Administración General del Estado publicará voluntariamente la información que estime oportuna, sobre los servicios sometidos a obligaciones de servicio público y los datos agregados oportunos sobre el desempeño de las empresas públicas, pero la legislación de transparencia no supone que las empresas públicas deban desvelar datos que otros operadores mantienen reservados o confidenciales. No es exigible tampoco que una empresa pública dedique esfuerzos de elaboración de información que, a su vez, pueda redundar en una desventaja comercial frente a sus competidores.

La cuestión relativa al detalle de las incidencias es también especialmente sensible porque puede afectar a terceros, como son el fabricante del material, la empresa mantenedora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y sus contratistas. A estos efectos debe tenerse en cuenta la elevada interacción entre material rodante e infraestructura.

Debe llevarse a cabo una ponderación del perjuicio que pueda suponer el acceso y el interés público que pueda justificarlo, sin que en el presente caso haya quedado acreditado el interés público superior para la elaboración de los informes solicitados o la divulgación de determinados datos.

Estos informes o datos, serían, en su caso, convenientes o precisos para la toma de decisiones empresariales en una compañía de transportes. Pero no es razonable que quien toma las decisiones en una empresa tenga la misma información que sus competidores o el público; aunque sea una empresa cuyas acciones estén en manos del sector público.

En el presente caso, no queda claro el carácter de información pública de lo que se solicita, cuyo único punto de conexión es la referida titularidad pública de las acciones de la mercantil pública transportista, pero no ha quedado acreditado interés público superior al evidente daño que supone para el transportista la divulgación de datos que:

- (i) no compartiría con sus competidores.*
- (ii) ningún competidor publicaría, para proteger sus intereses.*

Y es que no se trata de datos agregados estadísticos, que pueden encontrarse en las Memorias que acompañan a las Cuentas Anuales publicadas en el Boletín Oficial del Estado y en www.renfe.es, sino que se requiere desglose, que proporcionaría información privilegiada sobre el desempeño y circunstancias de la explotación de un servicio concreto en un área geográfica específica durante un período especialmente crítico.

Aquí es preciso dejar constancia de un hecho. No es posible obtener al amparo de la Ley de Transparencia datos similares de las empresas de autobuses. Esto es así porque son empresas privadas, lo que prevalece sobre su condición de concesionarios de un servicio público, en sentido estricto. Así, ni se publican los datos, ni se facilitan a la Administración, ni es posible obtenerlos.

Así es. Y a mayor abundamiento, toda empresa de transportes toma medidas razonables para mantener en secreto, en los términos del artículo 1 de la Ley 1/2019, de 20 de febrero, los datos relativos a las incidencias imputables a sus vehículos, así como de los detalles y costes del mantenimiento preventivo y correctivo.

Sentado lo anterior, es patente que lo que se solicita tendría como resultado facilitar la labor de descrédito que, del modo ferroviario, de la gestión de las infraestructuras y, previsiblemente, de la gestión de Rente Viajeros SME, S.A., ya se apunta en las someras alegaciones de la reclamación. No es exigible a ningún operador de transporte que dedique esfuerzos y recursos a facilitar que se ataque el servicio que presta o el marco de prestación. No siendo posible acceder a esta información en el caso de otros modos de transporte, tampoco debe la sociedad prestadora de servicios de transporte ferroviario quedar obligada a colaborar en el daño a su legítimo prestigio.

En definitiva, es criterio de esta entidad que la denegación de acceso de la resolución objeto de reclamación fue ajustada a Derecho.

(...)

Sexta. - La acción previa de reelaboración.

lo solicitado precisa recabar y valorar informes previos y un nuevo tratamiento de la información, que no debe traer causa de una solicitud como la que nos ocupa.

Séptima. - La invocación de los límites legales en la Resolución se ajustó al criterio del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, sentado en varias Resoluciones.(...)

Recapitulando, a la luz de esta doctrina administrativa, lo expuesto, lo relevante es el daño efectivo que para los intereses del operador supondría poner a disposición del reclamante la detallada información solicitada. En este caso, la profusa difusión en medios de comunicación de las dificultades de estos servicios y del estado de las infraestructuras, ajenas a nuestra competencia como se ha reiterado, satisface ya el interés público. Consecuentemente, procedería en último caso aplicar las limitaciones establecidas por el legislador en el artículo 14 de la Ley de Transparencia, que contempla la restricción del derecho de acceso para evitar antijurídicos daños derivados de la divulgación de determinados datos, que en rigor no son información pública y en algún caso podrían ser incluso secretos comerciales de una empresa.

La entidad del perjuicio para Rente Viajeros S.M.E., S.A. debe presumirse si se atiende a los términos de la petición, y más aun a los de la reclamación. Reiteramos que hacer pública la información reclamada perjudicaría la imagen del transportista y del transporte público, debiéndose, a juicio de este órgano, confirmar la resolución dictada en su momento, que goza de la presunción de acierto y conformidad a Derecho, presunción que no ha sido destruida en modo alguno por las alegaciones del reclamante.

5. En atención a las alegaciones formuladas y a lo dispuesto en el art 24.3 de la LTAIBG- *Cuando la denegación del acceso a la información se fundamente en la protección de derechos o intereses de terceros se otorgará, previamente a la resolución de la reclamación, trámite de audiencia a las personas que pudieran resultar afectadas para que aleguen lo que a su derecho convenga-* con fecha 19 de marzo de 2019 se procedió a la apertura de trámite de audiencia al objeto de que las entidades identificadas por RENFE-Operadora como potenciales perjudicadas con el acceso a la información solicitado- Renfe fabricación y Renfe viajeros-, pudieran realizar las alegaciones que considerasen oportunas en defensa de sus derechos e intereses.

Por parte de Renfe Fabricación y Mantenimiento se indicó lo siguiente:

Esta Sociedad Mercantil Estatal entiende que el acceso a la información solicitada causaría graves perjuicios a la misma, ya que esta información es de naturaleza reservada, debiendo ser desestimada atendiendo a los siguientes motivos:

- El acceso a la información iría contra los compromisos contractuales de Rente Fabricación y Mantenimiento con los mantenedores privados de los vehículos ferroviarios.*

Facilitar información sobre los vehículos ferroviarios supondría ver comprometidas las relaciones contractuales que Rente Fabricación y Mantenimiento tiene con los mantenedores privados de los vehículos ferroviarios, al tener que hacer frente a responsabilidades surgidas con ocasión de no haber cumplido sus obligaciones de garantía de confidencialidad contractualmente recogidas sobre los vehículos puestos a disposición El acceso a la información iría contra la imagen reputacional tanto de Renfe Fabricación y Mantenimiento y de sus contratistas, siendo susceptible de afectar directamente a sus intereses comerciales.

Entendemos que es de plena aplicación el art 14.1 k) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Asimismo, la información requerida y en los términos solicitados requiere de la elaboración de informes técnicos ad hoc.

A pesar de que consta la recepción por parte de Renfe Viajeros el 21 de marzo de la notificación del trámite de audiencia, dicha entidad no ha formulado alegaciones en el plazo concedido al efecto.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 24 de la LTAIBG²](#), 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 Gobierno³](#), la Presidencia de este Organismo es competente para resolver las reclamaciones que, con carácter previo a un eventual y potestativo Recurso Contencioso-Administrativo, se presenten en el marco de un procedimiento de acceso a la información.
2. La LTAIBG, en su [artículo 12⁴](#), regula 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*

² <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

³ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11410&tn=1&p=20141105#a8>

⁴ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>

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 el presente caso, Renfe-Operadora proporciona parcialmente la información solicitada informando que las *incidencias relevantes relativas al material motor de la serie 599, que han generado un retraso superior a 30 minutos, han sido 23 en todo el año 2018*, y denegando el resto de la información solicitada (*Motivo de las incidencias de los trenes de la serie 599*) al considerar de aplicación el artículo 14.1 h) que dispone que *El derecho de acceso podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para: Los intereses económicos y comerciales.*

En lo que respecta a la información comercial secreta y a los posibles perjuicios a los intereses económicos y comerciales (art. 14.1 h), es criterio consolidado de este Consejo de Transparencia que el mismo puede derivarse de la revelación de lo regulado como secreto empresarial por la [Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales](#)⁵, de la transposición de la Directiva 2016/943 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2016 relativa a la protección de los conocimientos técnicos y la información empresarial no divulgados (secretos comerciales) contra su obtención, utilización y revelación ilícitas.

Con carácter previo a dicha norma la Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) no 139/2004 del Consejo (2005/C 325/07) señalaba lo siguiente

3.2.1. Secretos comerciales

18. Cuando la divulgación de información sobre la actividad económica de una empresa pueda causarle un perjuicio grave, dicha información tendrá carácter de secreto comercial (). Como ejemplos de información que puede considerarse secreto comercial cabe citar la información técnica y/o financiera relativa a los conocimientos técnicos de una empresa, los métodos de evaluación de costes, los secretos y procesos de producción, las fuentes de

⁵ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2019-2364>

suministro, las cantidades producidas y vendidas, las cuotas de mercado, los ficheros de clientes y distribuidores, la estrategia comercial, la estructura de costes y precios y la estrategia de ventas.

Por su parte, la mencionada directiva se pronuncia en los siguientes términos:

“Las empresas, así como los organismos de investigación de carácter no comercial, invierten en la obtención, desarrollo y aplicación de conocimientos técnicos (know how) e información, que son la moneda de cambio de la economía del conocimiento y proporcionan una ventaja competitiva. Esta inversión en la generación y aplicación de capital intelectual es un factor determinante para su competitividad y su rendimiento asociado a la innovación en el mercado y, por tanto, para la rentabilidad de sus inversiones, que constituye la motivación subyacente a la investigación y el desarrollo en las empresas. (...) considerando 1

(...) al proteger esa gran diversidad de conocimientos técnicos e información empresarial, ya sea como complemento o como alternativa a los derechos de propiedad intelectual, los secretos comerciales permiten a los creadores e innovadores sacar provecho de sus creaciones e innovaciones, por lo que son especialmente importantes para la competitividad de las empresas, así como para la investigación y el desarrollo, y el rendimiento asociado a la innovación. Considerando 2

(...) La obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial comprometen la capacidad de su poseedor legítimo para aprovechar las ventajas que le corresponden como precursor por su labor de innovación. Considerando 4.

La obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial por un tercero podría tener consecuencias desastrosas para el poseedor legítimo del secreto comercial, ya que, una vez divulgado, sería imposible para el poseedor legítimo volver a la situación anterior a la pérdida del secreto comercial. Es esencial, pues, prever medidas provisionales rápidas, efectivas y accesibles para poner fin inmediatamente a la obtención, utilización o revelación ilícitas de un secreto comercial, incluso cuando se utilice para la prestación de servicios. (...) Considerando 26.

Asimismo, en su artículo 2 define secreto comercial como

(...) la información que reúna todos los requisitos siguientes:

a) ser secreta en el sentido de no ser, en su conjunto o en la configuración y reunión precisas de sus componentes, generalmente conocida por las personas pertenecientes a los círculos en

que normalmente se utilice el tipo de información en cuestión, ni fácilmente accesible para estas;

b) tener un valor comercial por su carácter secreto;

c) haber sido objeto de medidas razonables, en las circunstancias del caso, para mantenerla secreta, tomadas por la persona que legítimamente ejerza su control;

Finalmente, la mencionada Ley 1/2019 define como secreto empresarial *cualquier información o conocimiento, incluido el tecnológico, científico, industrial, comercial, organizativo o financiero, que reúna las siguientes condiciones:*

a) Ser secreto, en el sentido de que, en su conjunto o en la configuración y reunión precisas de sus componentes, no es generalmente conocido por las personas pertenecientes a los círculos en que normalmente se utilice el tipo de información o conocimiento en cuestión, ni fácilmente accesible para ellas;

b) tener un valor empresarial, ya sea real o potencial, precisamente por ser secreto, y

c) haber sido objeto de medidas razonables por parte de su titular para mantenerlo en secreto.

4. Teniendo en cuenta lo anterior, cabe señalar que una reclamación muy similar presentada contra RENFE OPERADORA, ya fue analizada por este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el expediente [R/0626/2018⁶](#), en el que se reclamaba entre otras cuestiones el *Desglose de los motivos de los retrasos producidos en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz y Madrid y Huelva, en ambos sentidos, entre 2012 y 2018;* y el *Listado de incidencias producidas en la línea 52 de Media Distancia entre Madrid y Badajoz y Madrid y Huelva, en ambos sentidos, entre 2012 y 2018.*

La citada reclamación fue denegada en base a idénticos argumentos que en el presente caso, y en su resolución se concluía lo siguiente:

5. En cuanto al fondo del asunto, puede adelantarse que este Consejo de Transparencia comparte las alegaciones de RENFE-Operadora.

Son varios los precedentes que existen sobre el mismo tema que ahora nos ocupa y que acaban desestimando la pretensión de dar información sobre indemnizaciones a viajeros

⁶ [https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019/01.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2019/01.html)

por retrasos o por otras causas. Por ejemplo, la [Resolución R/0039/2016](#), de fecha 14 de abril de 2016. También las resoluciones [R/0239/2018](#), de 1 de septiembre de 2016, la [R/0042/2018](#), de 23 de abril de 2018 y la [R/0219/2018](#), de 10 de julio de 2018, todas ellas citadas por RENFE-Operadora.

La Resolución R/0039/2016 dictamina lo siguiente: "La Administración no tiene obligación de publicar aquella información que pueda perjudicar los intereses económicos o comerciales de las empresas que dependen de ella. Si se hiciese pública la información sobre puntualidad y retraso de los trenes o cuántos pasajeros solicitaron la devolución de todo o parte del billete y esa información fuese negativa, se estaría creando una percepción en el público que afectaría de manera significativa a los intereses económicos y comerciales de la operadora del servicio de ferrocarril, puesto que podría hacer que los viajeros prefiriesen utilizar otra vía de transporte diferente, como el avión o el autobús y descendiera, con ello, la demanda esencial para mantener el necesario servicio de ferrocarril en condiciones óptimas de explotación".

La Resolución R/0042/2018 señala que "(...) entiende este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno que ampliar la información económica y comercial de RENFE-OPERADORA que está publicada, sobre todo teniendo en cuenta el grado de detalle de la solicitud_ supondría efectivamente un perjuicio de sus intereses económicos y comerciales sin que quede acreditado un interés superior en conocer la información, sobre todo teniendo en cuenta que es un campo en la que la mencionada entidad actúa en régimen de competencia con otros posibles prestadores del servicio."

La Resolución R/0239/2018 aplica los mismos criterios. Finalmente, la Resolución R/0219/2018, en su fundamento jurídico 7, razona que "A juicio de este Consejo de Transparencia, atendiendo a la naturaleza de la información solicitada -retrasos en cercanías de la Comunidad de Madrid - estamos ante un secreto comercial.

En efecto, a nuestro juicio, queda respaldado el argumento manifestado por RENFE-OPERADORA en el sentido de que los servicios prestados por esta sociedad mercantil compiten con otros medios de transporte, señaladamente, en este caso, con autobuses, ferrocarril metropolitano y coche particular. Ello supone que datos sensibles, con alto grado de detalle, no deben ser hechos públicos sin antes ponderar el posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la sociedad mercantil operadora. En este entorno, facilitar esta información detallada sobre las dificultades de la explotación de este negocio, imputables en muchos casos no solo a causas relativas al operador, sino también al estado de las infraestructuras, instalaciones o a determinadas actuaciones de terceros, podría perjudicar

a Rente Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a otros modos de transporte, con el añadido de que si se trata de información que puede ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la explotación también puede tener un efecto de injustificado descrédito. La reutilización o reelaboración de la información puede además dañar suficiente la imagen del transporte público, en perjuicio de los objetivos de garantía de la movilidad en las grandes ciudades.

Así, y aunque el transporte ferroviario de cercanías se presta en cumplimiento de la obligación de servicio público que asume RENFE-Operadora, no es menos cierto que existen otras opciones de transporte, prestadas por entidades privadas sin sujeción por su parte a la normativa en materia de transparencia, circunstancia que resulta determinante en relación a lo planteado en este expediente. Así, el proporcionar los datos solicitados, podría producir una desventaja entre competidores que no estarían en condiciones de prestar sus servicios en igualdad de condiciones.

Asimismo, debe recordarse por último que existen precedentes también en los que este Consejo de Transparencia ha entendido que se debe facilitar, respecto de las cercanías, el número de viajeros/usuarios de Rente, no afectando a los intereses económicos y comerciales de la empresa (procedimiento [R/0165/2015](#)) el estado de las obras ([R/0373/2016](#)) o el gasto en cercanías desglosado por conceptos ([R/0085/2017](#)). Sin embargo, facilitar los retrasos de los trenes de la red de cercanías de la Comunidad de Madrid detallados por fecha del retraso, identificador de tren línea en la que el tren circula y retraso acumulado (en minutos) por ese tren es información que, a nuestro juicio, incide en la competitividad de la empresa.

Por todo lo anteriormente expuesto, la presente Reclamación debe ser desestimada, al resultar de aplicación el límite del [artículo 14.1 h\) de la LTAIBG](#).”

Estos mismos razonamientos son perfectamente aplicables al presente supuesto, por lo que la presente reclamación debe ser desestimada, sin que se considere necesario entrar a analizar la causa de inadmisión alegada por Renfe Fabricación y Mantenimiento.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la Reclamación presentada por la [REDACTED], con entrada el 15 de

febrero de 2019, contra la resolución, de fecha 13 de febrero de 2019, de E.P.E. RENFE-OPERADORA.

De acuerdo con el [artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre](#)⁷, 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, de 1 de octubre](#)⁸, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, 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](#).⁹

EL PRESIDENTE DEL CTBG
P.V. (Art. 10 del R.D. 919/2014)
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Fdo: Francisco Javier Amorós Dorda

⁷ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a23>

⁸ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&tn=1&p=20181206#a112>

⁹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-16718&p=20181206&tn=1#a9>