



Consejo de
Transparencia y
Buen Gobierno

PRESIDENCIA

RESOLUCIÓN

S/REF: 001-019500;

N/REF: R/0042/2018; 100-000321

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 31 de enero de 2018, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, considerando los antecedentes y fundamentos jurídicos que se especifican a continuación, adopta la siguiente **RESOLUCIÓN**:

I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el 23 de diciembre de 2017, [REDACTED] solicitó al MINISTERIO DE FOMENTO, en base a la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la información pública y Buen Gobierno (en adelante LTAIBG), la siguiente información:

Deseo conocer importe económico total que ha tenido que devolver Rente durante el año 2017 por retrasos del AVE en virtud de su compromiso de puntualidad, así como los siguientes datos relacionados:

-Número de trenes de alta velocidad que llegaron a su destino con más de 15 minutos de retraso durante 2017.

-Número de viajeros totales afectados por dichos retrasos.

-Del total de viajeros afectados, ¿cuántos solicitaron la devolución de la cantidad correspondiente?

-Desglose de las líneas en las que se registraron dichos retrasos.

-Tiempo máximo de demora registrado en un tren de alta velocidad durante 2017 y línea que cubría.

-Motivos que han generado dichos retrasos.

Ruego que se me faciliten idénticos datos a todos los solicitados respecto a 2016, 2015, 2014 y 2013.

Les ruego que la información solicitada sea proporcionada de la forma más desglosada posible, que los datos estén en formato estructurado para que puedan

reclamaciones@consejodetransparencia.es



ser procesados automáticamente por un ordenador y que preferiblemente estén en un formato de archivo no propietario.

2. Mediante resolución de 23 de enero de 2018, la entidad pública empresarial RENFE-OPERADORA, dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO, contestó al solicitante en los siguientes términos:

Una vez analizada la solicitud, esta entidad considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.h de la citada Ley 19/2013, procede denegar el acceso a la información a que se refiere la petición realizada por [REDACTED], con base en la doctrina sentada en la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016, que fundamenta la denegación de acceso en los siguientes términos:

"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, 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 información que se requiere, con alto grado de detalle, sería suficiente para conocer costes asociados a la explotación de los servicios afectados e información reservada sobre el modo de organización empresarial, siendo susceptible de utilización para dañar la imagen de un operador en beneficio de otro, con efecto distorsionador en el mercado de transporte y, en consecuencia, podría ser perjudicial para los intereses comerciales de la empresa ferroviaria, que compite en el mercado, señaladamente con otros modos de transporte.

3. Posteriormente, con fecha de entrada el 31 de enero de 2018, [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] presentó Reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, al amparo de lo previsto en el art. 24 de la LTAIBG, en base a los siguientes argumentos:

En fecha 23 de diciembre, dirigí petición de información al Ministerio de Fomento - departamento del que depende Renfe- para conocer diversos datos relativos a los trenes de alta velocidad que llegaron a destino con retraso durante 2017 y el dinero que, en virtud del compromiso de puntualidad, la compañía pública ha tenido que devolver.



El 23 de enero de 2018 se me ha comunicado la denegación de acceso a la información invocando que revelar los datos solicitados puede ser perjudicial para los intereses económicos y comerciales, una de las causas que prevé la Ley de Transparencia.

No comparto en modo alguno los argumentos ofrecidos. Según Renfe, dar a conocer esos datos puede dañar "la imagen" de la compañía y favorecer a la competencia, causa que se cae por su propio peso por cuanto Renfe tiene el monopolio en el servicio de alta velocidad. Los datos solicitados se referían única y exclusivamente a este segmento de negocio.

Llama también la atención que Renfe esgrima ese argumento cuando en otras ocasiones sí ha dado a conocer el porcentaje de trenes que llegaron con destino para dar a conocer la puntualidad de este servicio. Por un simple silogismo, es fácil deducir que la negativa de la empresa estatal a revelar los datos obedece a que los registros obtenidos en 2017 son peores que los de años anteriores.

Por todo ello, ruego atienda esta reclamación y se obligue a Renfe a dar a conocer los datos solicitados.

4. El 31 de enero de 2018, este Consejo de Transparencia remitió el expediente de reclamación a la Unidad de Información de Transparencia del MINISTERIO DE FOMENTO, para que se pudieran realizar las alegaciones consideradas oportunas. El escrito de alegaciones RENFE-OPERADORA tuvo entrada el 20 de febrero de 2018 y en el mismo se indicaba lo siguiente:

Única.- Como es sabido, la función de la Ley de Transparencia es regular el alcance del derecho de acceso previsto en artículo 105. b). de la Constitución Española y por ello conviene decir que el legislador ha optado por configurar el derecho de acceso a la información como manifestación del principio de transparencia administrativa, pero no como derecho fundamental que pueda oponerse por cualquier ciudadano sin ningún tipo de limitación, con independencia de que el interés aducido sea, como en el presente caso, personal o periodístico.

Hecha la consideración que antecede, conviene ahora detenerse expresamente en los límites al derecho de acceso que contempla el artículo 14 1. h) de la meritada Ley de Transparencia cuando el acceso a la información suponga un perjuicio para los intereses económicos y comerciales.

Los servicios prestados por la sociedad mercantil estatal Rente Viajeros S.A. compiten con otros modos de transporte, señaladamente, en el caso de los de larga distancia y alta velocidad con el transporte aéreo.

Adicionalmente además de la competencia intermodal está prevista una competencia intramodal, habiéndose ya anunciado la liberalización de los servicios domésticos ferroviarios en 2020.

Ello supone que los datos sensibles que pueden ser objeto de utilización ilegítima por posibles competidores no deban ser hechos públicos sin antes ponderar el



posible perjuicio comercial que pudieran ocasionar a la operadora pública de transporte.

Aunque Renfe Viajeros SME, S.A. -Renfe Viajeros- no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en ferrocarril, excepción hecha de los servicios turísticos, la tendrá previsiblemente en un futuro muy próximo y tiene ya competencia real con otros modos de transporte como pueden ser el avión, el autobús o el vehículo particular. Hasta tal punto esto es así, que empresas y asociaciones de transporte aéreo y por carretera se consideran competidores directos y, como tales, han planteado diversas quejas ante las autoridades de competencia.

En este entorno, facilitar cifras e información detallada sobre el negocio, podría perjudicar a Renfe Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto a los futuros competidores que ya están a la espera de la apertura del mercado, con el añadido de que si se trata de información que pueda ser interpretada como significativa de deterioro de alguna faceta de la explotación, también puede tener un efecto de injustificado descrédito, en beneficio también de los competidores.

De conformidad con lo establecido en el art. 14 de la LTAIBG, Renfe Viajeros no debe facilitar dicha información, en cuanto su divulgación puede implicar un perjuicio para sus legítimos intereses económicos y comerciales. En efecto, lo solicitado es información que podrá ser utilizada por competidores, reales (operadores de otros modos de transporte) o potenciales, con motivo de la próxima liberalización de servicios ferroviarios. En efecto, constituye información con valor estratégico, de carácter privilegiado, que pueden utilizar los competidores obteniendo una ventaja ilegítima. Se trata de información susceptible de dañar los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros.

Se trata de información sensible que ningún operador privado compartiría con sus competidores, entre otras cosas porque lo prohíbe la legislación de competencia. Con este presupuesto, el que se preste el servicio por una mercantil pública no permite calificar esta información como pública ni divulgarla.

Nótese que 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, que en su art. 4.2 recoge excepciones relativas, disponiendo que las instituciones denegarán siempre el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales, salvo que su divulgación revista un interés público superior.

Es claro en este caso que en la divulgación de estos datos, con bastante grado de detalle, no concurre interés público alguno, que se satisface con datos ya



publicados, que no son susceptibles de causar perjuicio para los intereses comerciales de Rente Viajeros SME, S.A.

Yerra en cualquier caso el reclamante en la interpretación de la resolución. El alegado 'monopolio' de servicio de alta velocidad no supone que no exista competencia, como hemos advertido, con otros modos de transporte, y muy dura en ocasiones.

En cualquier caso, la titularidad pública de las acciones de Rente Viajeros, que opera en el mercado de transporte compitiendo con el avión, el autobús, el coche particular, etc., no debe suponerle una desventaja competitiva, que sería que la información que el resto de los transportistas elaboran y no publican, deba ser pública, sólo por dicha titularidad pública de las acciones.

Tal tesis supondría que las empresas públicas siempre fueran de 'segunda categoría' en cuanto a derechos, lo que asumimos que no fue la voluntad del legislador al regular la transparencia en las Administraciones públicas, condición que evidentemente no ostenta dicha mercantil.

Evidentemente, 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 exponerse ante el público respecto a datos que sus competidores mantienen reservados o confidenciales. No es exigible tampoco que una empresa pública dedique notables esfuerzos de elaboración de información para facilitar posibles ataques en términos de descrédito o para ayudar a sus competidores.

La vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario prevé que el Consejo de Ministros pueda declarar, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, que los servicios de competencia estatal, cuya oferta sea insuficiente o no cumpla unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio, queden sujetos al cumplimiento de obligaciones de servicio público.

No es el caso que nos ocupa. No existe en los servicios objeto de la petición financiación pública alguna; tampoco actividad administrativa. Por ello, tampoco por este motivo puede apreciarse interés público alguno en colocar a Renfe Viajeros en peor posición que sus competidores.

La información relativa a los servicios de naturaleza comercial de empresas públicas, según se desprende de varias Resoluciones de ese Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, no tiene idéntico interés público a los supuestos en los que existe financiación con fondos públicos.



En consecuencia, la aplicación de los límites a los que se refiere el punto 2 del artículo 14 ha sido sobradamente justificada, se ha atendido a la circunstancias del caso concreto y en ausencia de un interés público o privado superior que justificase el evidente perjuicio que supone para un transportista la publicación de datos que pueden perjudicar sus legítimos intereses comerciales y causarle inmotivado descrédito.

Como se ha avanzado, incluso el Reglamento CE no 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2001, en su art.0 4.2, recoge excepciones relativas, disponiendo que las instituciones denegarán siempre el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales, salvo que su divulgación revista un interés público superior. El artículo 4º del Reglamento prevé las que se han llamado excepciones absolutas y excepciones relativas, por estar sujetas al examen del interés público en la divulgación de los documentos. En concreto, el punto 2 que recoge las exenciones relativas, señala que las instituciones denegarán el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales de una persona física o jurídica, incluida la propiedad intelectual, los procedimientos judiciales y el asesoramiento jurídico, el objetivo de las actividades de inspección, investigación y auditoría, salvo que su divulgación revista un interés público superior.

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 divulgación de unos datos comerciales que, por su propia naturaleza, son precisos para la toma de decisiones empresariales en una compañía de transportes.

En el presente caso, es al menos discutible 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, puesto que podría enfrentarse a sanciones por infracción de la legislación de competencia, que prohíbe como conducta anticompetitiva el suministro de información sensible.

(ii) ningún competidor publicaría, pues siempre es susceptible de ser utilizada contra sus intereses.

Y es que no se trata de datos agregados estadísticos sino que tienen un nivel de detalle, que proporciona información privilegiada sobre el desempeño y circunstancias de la explotación comercial.



En efecto, lo que se solicita es:

- importe económico total que ha tenido que devolver Renfe durante el año 2017 por retrasos del AVE en virtud de su compromiso de puntualidad*
- Número de trenes de alta velocidad que llegaron a su destino con más de 15 minutos de retraso durante 2017.*
- Número de viajeros totales afectados por dichos retrasos.*
- Del total de viajeros afectados, ¿cuántos solicitaron la devolución de la cantidad correspondiente?*
- Desglose de las líneas en las que se registraron dichos retrasos.*
- Tiempo máximo de demora registrado en un tren de alta velocidad durante 2017 y línea que cubría.*
- Motivos que han generado dichos retrasos.*

Se solicita información de 5 ejercicios (2013 a 2017) desglosada, en formato estructurado para que puedan ser procesados automáticamente por un ordenador y en un formato de archivo no propietario. Se trata, por tanto, de una petición que requiere expresa elaboración de la información, y por ende un consumo de recursos que redundará en previsible perjuicio de quien realiza la elaboración.

Es además, como se pone de manifiesto, información muy valiosa para cualquier competidor y susceptible de ser tratada para darle un sesgo informativo desfavorable.

Cabe interrogarse: ¿facilitaría, por ejemplo, una determinada empresa de autobuses o una compañía aérea esta información de buen grado? y adicionalmente, en el caso de que el sector público tomase el control adquiriendo más del 50% de sus acciones, ¿se convertiría esta información en pública sólo por esa toma de control?

Recapitulando, es criterio de esta entidad que la denegación por mor de la resolución objeto de reclamación fue pertinente y ajustada a Derecho.

Fue en todo caso pertinente la cita que en la resolución se hizo del criterio de ese Consejo, sentado en la resolución R/0039/2016, de fecha 14 de abril de 2016, que se expresa textualmente así:

'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 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'

Cohherentemente con dicho criterio, sentado en supuesto que guarda suficiente identidad con el que nos ocupa, es forzoso entender que debe desestimarse la reclamación interpuesta .

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, el Presidente 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 12, 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 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 primer lugar, debe destacarse que un asunto similar al planteado en la presente reclamación ya fue objeto de análisis por parte de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en las reclamaciones R/0039/2016, alegada por RENFE-OPERADORA así como en la posterior R/0239/2016. E

En ambas, como decimos, parte de la información que se solicitaba venía relacionada con el incumplimiento del compromiso de puntualidad asumido en los trenes de alta velocidad así como las indemnizaciones percibidas por los afectados por dicho incumplimiento.

En la última de las reclamaciones mencionada se razonaba lo siguiente:
(...)

7. A continuación, pasamos a analizar la información referida en los apartados 3, 4, 5 y 6 (Número de ingresos obtenidos en cada una de las relaciones, entre los



años 2007 y 2015; Costes operativos de cada una de las relaciones, con y sin amortizaciones; Beneficio obtenido por Renfe Operadora en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015 y Volumen de devoluciones e indemnizaciones abonados a los clientes en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015.

En este punto, además de las consideraciones realizadas anteriormente sobre la remisión genérica a la información publicada, debe considerarse la posible aplicación del límite al derecho de acceso previsto en el artículo 14.1 h) de la LTAIBG, esto es, el perjuicio a los intereses económicos y comerciales de la entidad.

Este límite ha sido interpretado en diversas ocasiones por este Consejo de Transparencia y, más concretamente por ser el asunto que aquí interesa, en la resolución del ya mencionado expediente R/0039/2016 de 14 de abril en la que el Sr. Muñiz también tenía la consideración de interesado.

Dicha resolución se pronunciaba en los siguientes términos:

“Desvelar información a terceros sobre la calidad del servicio que se presta (puntualidad, retraso superior a la media hora, a la hora, a la hora y media, y a las dos horas o cuántos pasajeros solicitaron la devolución de todo o parte del billete) sí puede considerarse, a juicio de este Consejo de Transparencia, perjudicial para los intereses comerciales de la compañía que presta el servicio, por las siguientes razones:

Efectivamente, aunque RENFE-OPERADORA no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en Larga distancia y Alta velocidad (aunque pueda que la tenga en el futuro), sí tiene competencia real con otro tipo de transporte como pueda ser el avión, el autobús o el vehículo. Hasta tal punto esto es así, que empresas y asociaciones de transporte aéreo y por carretera se consideran competidores directos y, como tales, han planteado diversas quejas ante autoridades de competencia españolas y europeas.(...)

Aunque existen datos publicados de libre acceso por parte del propio MINISTERIO DE FOMENTO sobre las líneas de Alta velocidad y Larga distancia, estos se refieren a aspectos como el número de pasajeros que utilizan los servicios, la velocidad media de los trenes, la media de kilómetros por pasajero, el precio medio de los billetes, el tráfico por estaciones o las ciudades con mayor número de viajeros, pero no a la calidad de los servicios prestados, de los que sí existen estudios privados accesibles al público.

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, 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 optimas de explotación.

Constatado el perjuicio que, en ningún caso debe identificarse ad cautelam como indica RENFE en sus alegaciones, sino que debe acreditarse suficientemente que el mismo es razonable y previsible y no meramente hipotético, la LTAIBG dispone que debe analizarse si existe un interés superior en conocer dicha información a pesar de la constatación del posible perjuicio. A este respecto, debe tenerse en cuenta, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, la recientemente publicada Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE de 12 de febrero de 2015), cuyo objeto es el desarrollo, dentro del marco general de los cánones establecido en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, de los principios básicos de aplicación del sistema de incentivos para que las empresas ferroviarias, y demás candidatos, así como los administradores de infraestructuras ferroviarias reduzcan al mínimo posible las perturbaciones y optimicen la utilización de la Red Ferroviaria de Interés General. En dicha orden, y tal y como en la misma se menciona, se desarrolla un sistema de incentivos que incluirá la imposición de penalizaciones («malus») por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones («bonus») a las entidades que las sufran y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto cuyos parámetros de aplicación se publicarán en la declaración sobre la red del administrador (artículo 2.4).

Este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno considera que, toda vez que la información sobre el nivel de puntualidad, entendida como un parámetro a tener en cuenta sobre el nivel de funcionamiento de la Red Ferroviaria, va a ser objeto de penalización o compensación y que supone información sobre la prestación de un servicio que, al menos en parte (ya que la línea ferroviaria Asturias-Madrid, que, según búsqueda realizada a través de la web www.renfe.es puede ser cubierta por trenes de Media o Larga distancia en función de si se realiza o no transbordo), existe un interés en conocer los resultados en función de los cuales van a concederse dichas penalizaciones o compensaciones.

No obstante lo anterior, y dado que el sistema ha sido recientemente puesto en marcha, se considera que dicha información, en los términos en los que debe hacerse pública para el cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada Orden, debe ser publicada cuando hayan sido recibidos por el administrador de la red que, como se ha indicado anteriormente, debe incluirla en su declaración.

Es decir, aunque la anterior resolución se refería específicamente al régimen de compensaciones (que es sólo parte de la solicitud ahora planteada), 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 consideración que es un campo en el que la mencionada entidad actúa en régimen de competencia con otros posibles prestadores del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, las conclusiones alcanzadas en el expediente de reclamación indicado, por su coincidencia con el asunto que ahora se nos plantea, deben darse por reproducidas. En consecuencia, la presente reclamación debe ser desestimada.

III. RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la Reclamación presentada por [REDACTED] con entrada el 31 de enero de 2018, contra resolución de RENFE-OPERADORA, entidad dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO de 23 de enero de 2018.

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, de 1 de octubre, 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.

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

