



Consejo de
Transparencia y
Buen Gobierno

PRESIDENCIA

RESOLUCIÓN

S/REF: 001-005836
N/REF: R/0239/2016
FECHA: 1 de septiembre 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 3 de junio 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

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, [REDACTED] presentó el 11 de ABRIL de 2016 una solicitud de acceso a la información dirigida al MINISTERIO DE FOMENTO, al amparo de lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante, LTAIBG), con el siguiente contenido:

-Número de pasajeros embarcados en cada una de las estaciones en las que hay servicios de Larga Distancia (sea AVE, Avant, Alvia o convencional), en cada uno de los años comprendidos entre 2007 y 2015, para cada una de las relaciones.

-Número de pasajeros embarcados en cada una de las relaciones, detallando si el billete que compraron era para todo el recorrido o estaciones intermedias, entre los años 2007 y 2015.

-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.

-Volumen de devoluciones e indemnizaciones abonados a los clientes en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015.

ctbg@consejodetransparencia.es



-Para el caso de la relación Asturias-Madrid, número de pasajeros que han hecho todo el recorrido, en cada uno de los meses, desde la instauración del servicio Alvia en 2007

2. Mediante Resolución de 9 de mayo, la Entidad Pública Empresarial RENFE-OPERADORA indica al solicitante lo siguiente:

En cuanto a la solicitud de información relativa a:

- *Número de pasajeros embarcados en cada una de las estaciones en las que hay servicios de Larga Distancia (sea AVE, Avant, Alvia o convencional), en cada uno de los años comprendidos entre 2007 y 2015, para cada una de las relaciones, la información disponible por estación se puede encontrar en el Observatorio del Ferrocarril. Adjuntamos el enlace al último ejercicio publicado.*

http://www.fomento.es/ferrocarriles/OBSFERRO/Informe_OFE2014.pdf

- *Número de pasajeros embarcados en cada una de las relaciones, detallando si el billete que compraron era para todo el recorrido o estaciones intermedias, entre los años 2007 y 2015;*

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; y

Beneficio obtenido por Renfe Operadora en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015:

La información disponible, relativa a los apartados anteriores, publicada se puede consultar en las memorias o informes anuales que publica Renfe en el siguiente enlace:

<http://www.renfe.com/empresa/RSE/InformesRSEyGobiernoCorporativo.html>

- *Volumen de devoluciones e indemnizaciones abonados a los clientes en cada una de las relaciones, entre los años 2007 y 2015.*

En relación con esta solicitud de información realizada por [REDACTED] [REDACTED] consideramos que facilitar esta información puede resultar perjudicial para los intereses comerciales de Renfe Viajeros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.1h) de la Ley de Transparencia De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución del Consejo



de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) R/0039/2016 de 14 de abril de 2016

- Para el caso de la relación Asturias-Madrid, número de pasajeros que han hecho todo el recorrido, en cada uno de los meses, desde la instauración del servicio Alvia en 2007. La información disponible para rutas concretas se puede encontrar en el Observatorio del Ferrocarril. Adjuntamos el enlace al último ejercicio publicado.

[https://www.fomento.es/ferrocarriles/OBSFERRO/Informe OFE2014.pdf](https://www.fomento.es/ferrocarriles/OBSFERRO/Informe_OFE2014.pdf)

3. El 3 de junio de 2016, tuvo entrada en este Consejo de Transparencia una Reclamación presentada en aplicación de lo previsto en el artículo 24 de la LTAIBG por [REDACTED] en la que manifestaba lo siguiente:

El informe al que se nos remite incluye a partir de la página 64 datos de pasajeros sólo para las 30 estaciones con más clientela, y a partir de la 72 desagrega para las 20 principales rutas. Es decir, información parcial. Por ejemplo, nada se dice de los pasajeros en la estación de Gijón o la ruta Asturias-Madrid.

Los datos que se deniegan existen, son de interés público, el Consejo ha validado que deben ser suministrados (..)

En sectores liberalizados como el aéreo, todos los meses se publican datos de pasajeros por rutas y aeropuertos.(...)

4. Recibida la Reclamación, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno trasladó al MINISTERIO DE FOMENTO la documentación obrante en el expediente para alegaciones que consistieron en las siguientes:

- a. *De la lectura de los distintos motivos de la Reclamación presentada por el [REDACTED] únicamente éste es el que recoge cuál es su reclamación "real" de falta de información puesto que el resto son cuestiones de carácter subjetivo sobre las que éste órgano entiende que no hay necesidad de pronunciarse.*

- b. *Las recientes Resoluciones del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno R/0024/2016 y R/0039/2016, tal y como señala el [REDACTED] en su Reclamación, han obligado a RENFE-Operadora a suministrar información sobre sus pasajeros en los servicios prestados en régimen comercial- a efectos aclaratorios, señalar que los servicios de Media Distancia no son servicios comerciales- Media Distancia es como se denomina a los servicios regionales, y son de servicio público.*

- c. *Según consta en el Informe del Observatorio del Ferrocarril 2014, éste "se estructura de acuerdo a la disposición de ediciones anteriores,*



con el fin de proporcionar el seguimiento y evolución de series e indicadores.

Pues bien, de aquí se deduce que la información que se facilita en cuanto a demanda por estación, ciudades o por las principales rutas-destino, responde tan sólo a las más relevantes -Ley de Pareto- no a la totalidad de las mismas.

A modo de referencia, sólo se facilitan las 25 primeras estaciones, pero en el año 2014, Rente atendió a viajeros de servicios comerciales en más de 230, y a viajeros de cualquier tipo de servicio en más de 1.500 estaciones.

Por otra parte, desde Rente Viajeros no se ha considerado necesario evitar la difusión de esta información porque el nivel al que se otorgan los datos:

- es suficientemente claro para ilustrar su volumen de negocio
- no arroja información sensible desde el punto de vista de competencia.
- permite darle publicidad y prestigio en la comparación con otros operadores de transporte de relevancia a nivel europeo y/o mundial.

Realmente, los datos están agregados a un nivel suficientemente alto como para que no se pueda deducir información sensible desde el punto de vista de la competencia.

- d. Al igual que ha venido manteniendo en alegaciones presentadas con anterioridad por RENFE-Operadora en cuanto al perjuicio que supone para esta entidad facilitar información relativa a los servicios comerciales, exponemos a continuación los motivos por lo que se ha venido denegando el acceso a la información de dichas solicitudes de acceso y se ha remitido a la información contenida en el Informe del Observatorio del Ferrocarril (que, como ya hemos señalado con anterioridad, es parcial):

A lo largo de sus más de diez años de vigencia, la ya derogada Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, puso en marcha un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: del transporte de mercancías inicialmente, del transporte internacional de viajeros a continuación y la recientemente iniciada del transporte interior de viajeros.

Por su parte, la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, 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.

La declaración implica que los servicios se prestarán por una sola empresa que deberá asegurar su continuidad y se arbitran diferentes opciones para compensar económicamente tales obligaciones; es por ello que la información relativa a la prestación del servicio, por su naturaleza pública, debe ser facilitada a cualquier ciudadano que la solicite, pero no así aquella información relativa a los servicios de transporte de naturaleza comercial, según se desprende, a sensu contrario, de la Resolución R/0168/2015, de 29 de julio de 2015, del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.

La meritada Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno prevé que el derecho de acceso pueda ser limitado cuando el conocimiento de la información suponga un perjuicio a alguno de los bienes o intereses de carácter público o privado, según se recoge en su artículo 14.1 h); pero esta limitación, según el criterio asentado del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, no opera de forma automática sino en el supuesto de que, tras el análisis del caso concreto, el suministro de la información pueda suponer un perjuicio definido y evaluable.

Tal y como se dijo en resoluciones anteriores, en el caso de un servicio de transporte sujeto exclusivamente a las reglas de la libre competencia, el primer dato objetivo con el que debe contar una empresa ferroviaria o de transporte por carretera, antes de poner en servicio un tren o un autobús, una vez calculados sus costes, es el número de potenciales clientes que podrían usarlo y, en consecuencia, determinar la tasa de retorno de unas inversiones que, en el caso del ferrocarril, son especialmente elevadas.

En el actual marco de liberalización ferroviaria y libre competencia intermodal, facilitar la información que es objeto de esta solicitud (número de pasajeros embarcados en cada una de las estaciones en las que hay servicios de Larga Distancia -sea AVE, Avant, Alvia o convencional-, en cada uno de los años comprendidos entre 2007 y 2015, para cada una de las relaciones y para el caso de la relación Asturias- Madrid, número de pasajeros que han hecho todo el recorrido, en cada uno de los meses, desde la instauración del servicio Alvia en 2007), podría suponer la puesta a disposición de los posibles competidores, en cualquier modalidad de transporte de un estudio de los costes, o de la consiguiente minoración de ingresos, elaborado de forma puntual y gratuita para una línea determinada.

La constatación de la existencia de una competencia intermodal real es la razón por la que se le está denegando el acceso a una



información que podría considerarse de carácter estratégico (secreto comercial) 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-Operadora a nivel comercial.

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 LTAIBG 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"*.

Es decir, la LTAIBG reconoce y regula el derecho a acceder a información pública que esté en posesión del Organismo al que se dirige la solicitud bien porque él mismo la ha elaborado o porque la ha obtenido en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas.

3. Atendiendo al caso que nos ocupa, debe comenzarse analizando los términos de la solicitud, la respuesta inicialmente proporcionada a la misma y los términos de la reclamación presentada teniendo en cuenta, con carácter general, la relación con otros expedientes de reclamación ya resueltos por este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.

En primer lugar, debe señalarse que el ámbito de actividad de RENFE-OPERADORA son los servicios de larga distancia (incluyendo alta velocidad), a los que se remite expresamente la solicitud, a pesar de que incluya entre los servicios mencionados los trenes Avant, que no son de larga sino de media distancia. Por lo tanto, esta reclamación va a centrarse exclusivamente en el acceso a información relativa a los servicios de larga distancia.

Por otro lado, debe también ponerse de manifiesto que, a pesar de que RENFE-OPERADORA entiende que los términos de la reclamación sólo llevan a cuestionar la respuesta concedida a la primera de las cuestiones planteadas en la



solicitud, no es menos cierto que el escrito de reclamación hace una valoración global de la respuesta proporcionada por RENFE-OPERADORA a su solicitud de "datos de pasajeros, ingresos, costes y beneficio para todas las estaciones de larga distancia".

4. En primer lugar, debe recordarse que resoluciones anteriores de este Consejo de Transparencia -por ejemplo, la dictada en el expediente R/0024/2016, de 16 de marzo- ya se analizó las peculiaridades de los servicios de larga distancia, prestados en régimen comercial en los siguientes términos:

Según se indica en el Informe del Observatorio del Ferrocarril, publicado en la página Web del Ministerio de Fomento, existen una serie de servicios que han sido declarados como Obligación de Servicio Público en aplicación del Reglamento (CE) Nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de Octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carreteras. Dicho Reglamento contiene la siguiente definición de "Obligaciones de Servicio Público": "la exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución".

En contraposición están los Servicios Comerciales, que son los servicios que no han sido declarados como Obligación de Servicio Público. Para el caso que nos ocupa, el Informe señala que estos Servicios Comerciales son los servicios denominados Larga Distancia convencional y Alta Velocidad.

Asimismo, según información contenida en el mencionado Informe Renfe-Operadora recibe del Estado compensaciones por obligaciones de servicio público para la prestación de servicio de viajeros regionales y de cercanías. Las unidades de viajeros de larga distancia y de alta velocidad se gestionan en régimen comercial, de igual forma que la unidad de mercancías, única que pasó a estar sometida a competencia con otros operadores, a partir de 2006.

En conclusión, los servicios por los que se interesa el solicitante, los de larga distancia, se prestan en régimen comercial.

5. En respuesta a la primera de las cuestiones planteadas en la solicitud, RENFE-OPERADORA, se remite a la información publicada en el último Informe del Observatorio del Ferrocarril.

Este Consejo de Transparencia ha analizado la información que se contiene en el mismo y ha constatado que, a partir de la página 47, se recoge información sobre el transporte de viajeros de larga distancia diferenciando entre "alta velocidad" y "larga distancia convencional". No obstante, también se especifica que *este tráfico en 2014 se produce en 176 estaciones, considerando únicamente aquellas en las que se registran más de 365 viajeros (subidos más bajados) al año en estos*



trenes (página 49 del Informe). Es decir, efectivamente, y tal y como menciona el escrito de reclamación, la información publicada proactivamente es parcial y no comprende la relativa a todas las estaciones de larga distancia que operan en nuestro país.

Así, por ejemplo, si analizamos los datos incluidos en la página 64 del informe, éstos vienen referidos a 30 estaciones (se entiende que las que tienen más tráfico) y, respecto del resto, tan sólo se aporta información agregada, ya que en el cuadro se hace referencia expresamente a “resto de viajeros (s+b)” para aportar la cifra relativa al tráfico en estas estaciones.

De las consideraciones anteriores puede claramente concluirse lo siguiente:

- La información ofrecida es parcial, por cuanto no afecta a todas las estaciones donde se presta un servicio de larga distancia.
- La información en su totalidad está disponible por cuanto se han tenido en cuenta al efecto de publicar los datos que contiene el informe, que recoge la cifra global, sumada, del tráfico de viajeros en el resto de las estaciones.

Asimismo, debe señalarse que, en cumplimiento de la resolución recaída en el expediente R/0024/2016, antes mencionada, figura en los archivos de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno la información remitida a la reclamante que, en ese caso, venía referida a todos los viajeros de estaciones de Alta Velocidad, y que, como hemos visto, es uno de los servicios agrupados bajo la mención genérica de servicios de larga distancia. Este hecho refuerza el argumento de la disponibilidad de la información y, por lo tanto, de la estimación de la reclamación en este punto.

Respecto al argumento del perjuicio a los intereses económicos y comerciales alegado en vía de reclamación y no mencionado en la respuesta proporcionada a este apartado de la solicitud, aunque sí en otro como veremos más adelante, este Consejo reproduce los argumentos mencionados en la reiterada resolución del expediente R/0024/2016 para considerar que proporcionar esta información no supone un perjuicio para los intereses económicos y comerciales.

“Es decir, los datos que se hacen públicos (no olvidemos que de forma pro activa en la página web del Ministerio de Fomento) son precisamente los de los servicios prestados en régimen comercial, como es la Larga distancia y el AVE. Puede concluirse, por lo tanto, que la publicación de dicha información en servicios prestados efectiva y no potencialmente en régimen comercial no se ha considerado como perjudicial a los intereses económicos y comerciales de la entidad. Por ello, en buena lógica, no puede por menos que concluirse, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, que el acceso a la información estadística solicitada no supone un perjuicio a los intereses económicos y comerciales de RENFE-Operadora”.



6. En relación con la segunda de las cuestiones- *Número de pasajeros embarcados en cada una de las relaciones, detallando si el billete que compraron era para todo el recorrido o estaciones intermedias, entre los años 2007 y 2015-* en este punto, la respuesta se remite a la información contenida en las memorias o informes anuales que publica Renfe en el siguiente enlace

<http://www.renfe.com/empresa/RSE/InformesRSEyGobiernoCorporativo.html>

Debe señalarse en primer lugar que nada se indica acerca de dónde exactamente puede encontrarse la información solicitada, sobre todo teniendo en cuenta que el enlace da acceso a diversos informes, de Responsabilidad Social Empresarial o de Gobierno Corporativo. Esta indeterminación, por lo tanto, no cumple con el criterio asentado por este Consejo de Transparencia respecto de la aplicación del artículo 22.3 de la LTAIBG (remisión en la respuesta a la solicitud a la información ya publicada" que indica expresamente que: *En ningún caso será suficiente únicamente la remisión genérica al portal o a la sede o página web correspondiente. Es necesario de que se concrete la respuesta. Ésta podrá redireccionarle a la información de publicidad activa siempre que, tal información satisfaga totalmente la información solicitada pero deberá señalar expresamente el link que accede a la información y, dentro de este, los epígrafes, capítulos, datos e informaciones exactas que se refieran a lo solicitado, siendo requisito que la remisión sea precisa y concreta y lleve, de forma inequívoca, rápida y directa a la información sin necesidad de requisitos previos, ni de sucesivas búsquedas.*

Entrando ya en el fondo del asunto, debe señalarse un punto que, a juicio de este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno es importante, y es que el solicitante se interesa aquí no ya por el tránsito de viajeros de una estación, sino por el uso de las líneas de larga distancia puestas en servicio por RENFE-OPERADORA. Es decir, se mezclan, por un lado, información sobre el uso de estaciones, que pueden prestar servicios de larga o media distancia, y el uso de uno de los servicios concretos que son prestados, el de larga distancia.

En este punto, debe recordarse que el hoy reclamante ya se interesó por un tipo de información similar pero especificando la línea por la que se interesaba, que era la de Asturias-Madrid. Dicha solicitud dio origen al expediente de reclamación R/0039/2016, en la que se avaló el derecho del solicitante a obtener la información pero indicando expresamente lo siguiente: *"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 puede no 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 los archivos de este Consejo de Transparencia figura el cumplimiento de esta resolución por parte de RENFE-OPERADORA en la que se proporcionaban los datos de viajeros totales de la línea Madrid-Gijón en el último trimestre de 2015 y



la referencia al número de viajeros que utilizaron el servicio desde relaciones intermedias.

Por lo tanto, y aunque hay una diferencia respecto de los términos de una y otra solicitud, ya que en una especificaba la línea por la que se interesaba y en otra la referencia parecen ser las estaciones, la respuesta dada en el mencionado expediente permite constatar que la información existe y fundamente el derecho a acceder a la misma. No obstante, se considera necesario mantener las salvedades anteriores y especialmente, la consideración a que la información debe proporcionarse con el nivel de detalle del que disponga RENFE-OPERADORA

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 [REDACTED] 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 óptimas 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.

8. Finalmente, y sobra la respuesta a la última de las cuestiones planteadas (*Para el caso de la relación Asturias-Madrid, número de pasajeros que han hecho todo el recorrido, en cada uno de los meses, desde la instauración del servicio Alvia en 2007*), debe volver a traerse a colación la resolución del expediente R/0039/2016, en la que una de las solicitudes que analizó este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno fue, precisamente, “conocer a cuántos pasajeros movilizó Renfe Operadora entre Asturias y Madrid, durante los meses de octubre, noviembre y diciembre”. Dicha información fue proporcionada al interesado en ejecución de la mencionada resolución.

Como puede observarse, se trata de la misma cuestión si bien ampliando el marco temporal a la instauración del servicio en 2007. Por lo tanto, se dan por reproducidos los argumentos indicados en la anterior resolución y se estima la reclamación en este punto.

9. En conclusión, en base a todos los argumentos anteriormente señalados, este Consejo de Transparencia y Buen Gobierno considera que la presente reclamación debe ser estimada parcialmente y que, en consecuencia, se debe proporcionar al reclamante la siguiente información:



- Datos de los viajeros de larga distancia por estación (incluyendo todas las que presten este servicio) en los años 2007 a 2015.
- Para la relación Asturias-Madrid, número de pasajeros que han hecho todo el recorrido, en cada uno de los meses, desde la instauración del servicio Alvia en 2007

III.RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede

PRIMERO: ESTIMAR parcialmente la Reclamación presentada por [REDACTED] con entrada el 3 de junio de 2016, contra la Resolución de RENFE-OPERADORA de fecha 9 de mayo de 2016.

SEGUNDO: INSTAR a RENFE-OPERADORA a que, en el plazo máximo de UN MES, remita a [REDACTED] la información referida en el Fundamento Jurídico 9 de la presente Resolución.

TERCERO: INSTAR a RENFE-OPERADORA a que, en el mismo plazo máximo de UN MES, remita a este Consejo de Transparencia copia de la respuesta enviada al Reclamante.

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 107.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

Fdo: Esther Arizmendi Gutiérrez