

1º.- Con fecha 13 de junio de 2016 tuvo entrada en RENFE-Operadora, procedente del Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, solicitud de acceso a la información pública al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, solicitud que quedó registrada con el número 001-007210.

A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre para su resolución.

2º.- En virtud de dicha solicitud de información, el usuario solicitaba información en los siguientes términos:

“Estimada Renfe Viajeros,

En virtud de la Ley 19/2013 de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, les solicito la siguiente información de transporte de viajeros a diario en trenes de Larga Distancia:

-Número de viajeros transportados por los trenes de Larga Distancia (Ave, Alvia, Avant) en cada una de las estaciones de la red.

-Estación de origen de los viajeros

-Estación de destino de los viajeros

-Fecha del viaje

-Tren de viajeros utilizado: Ave, Alvia, Avant, Intercity.

Solicito dichos datos desde el año 2010 o, si fuese posible, desde el primer año que tengan disponible.

En caso de que la información no se encuentre tal y como pido en esta solicitud, me gustaría que se me entregue tal y como consta en los registros públicos, para evitar así cualquier acción previa de reelaboración.

Les agradecería que me pudieran remitir la información solicitada en uno de estos formatos: .csv, .txt, .xls ó .xlsx

Les recuerdo que disponen de un plazo máximo de un mes para remitir dicha información.

Muchas gracias”

3º.- Una vez analizada la solicitud, esta entidad considera que procede conceder el acceso parcial al que se refiere la solicitud realizada por [REDACTED], dándole traslado de lo informado por el área competente de esta entidad:

A continuación se facilita el enlace a la información publicada:

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

Tal y como ya se ha venido señalando de forma reiterada por esta entidad, entendemos que facilitar la información solicitada podría afectar a los intereses económicos y comerciales de la empresa de conformidad con lo dispuesto en el art. 14.1 h) de la Ley de Transparencia.

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.

Pues bien, tal y como se ha venido manteniendo en ocasiones 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 viajeros transportados por los trenes de Larga Distancia (Ave, Alvia, Avant) en cada una de las estaciones de la red; estación de origen de los viajeros; estación de destino de los viajeros; fecha del viaje; tren que de viajeros utilizado: Ave, Alvia, Avant, Intercity; se solicitan los datos desde el año 2010), podría suponer la puesta a disposición de los posibles competidores, en cualquier modalidad de transporte de un estudio de mercado y de los costes, 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 al ██████████ 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.

Como ya se ha señalado con anterioridad, lo que es cierto es que la competencia existe. Tan relevante es la competencia, que Renfe Viajeros dispone de una Gerencia especializada en Estudios de Mercado, que analiza a diario la evolución de la misma, y elabora con medios propios y externos información pertinente para la toma de decisiones. A modo de muestra, se remiten gráficos que revelan el reparto del mercado tren+avión en algunas de las principales rutas de Renfe, y cómo el establecimiento de nuevos servicios de alta velocidad en esos corredores ha restado usuarios a la aviación (no sólo en términos porcentuales, sino también en términos absolutos). Y, sin embargo, los datos relativos a Iberia, utilizados para la elaboración del informe, han sido cedidos con carácter confidencial a Renfe a tal efecto. No está permitida la distribución, modificación, reproducción, transmisión, divulgación, explotación o comercialización de dicha información, lo que dificulta enormemente demostrar a instancias externas cómo la competencia puede golpear la cuenta de resultados de la compañía.

Observando las gráficas que se remiten a modo de ejemplo, se puede ver que hasta la entrada de la Alta Velocidad en la relación Madrid-Valencia, más de la mitad de los viajeros en el mercado tren+avión se decantaban por el modo avión (55% avión vs 45% tren), y que a partir de ese momento, el avión ha perdido su cuota hasta quedarse en un 10% del mercado. Es decir, la puesta en servicio de un competidor ha hecho que la aviación haya perdido en este corredor y en menos de 3 años, un 70% de sus viajeros y presumiblemente, más aún de sus ingresos porque se ha competido con ofertas en precio.



Por tanto, entendemos que conocer el número de usuarios de un servicio o sus preferencias de movilidad, facilita enormemente la labor en el establecimiento de una oferta de transporte alternativo al existente en el mercado.

Hay que señalar que, del contenido del propio informe del Observatorio del Ferrocarril 2014, 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. Por citar un ejemplo extraído del propio Observatorio (pg. 65), “El total de viajeros subidos y bajados por estaciones en el año 2014 es de 58.307.356, de los cuales las 25 primeras estaciones concentran el 85,81% del total con 52.090.215 viajeros. En el resto de las estaciones de larga distancia registran 6.247.116 viajeros, el 14% del total. Esta concentración se acelera a partir del año 2004, debido principalmente a la entrada en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad”

A modo de referencia, sólo se facilitan las 25 primeras estaciones, pero en el año 2014, Renfe 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 Renfe Viajeros no se ha considerado necesario evitar la difusión de esta información porque el nivel al que se otorgan los datos:

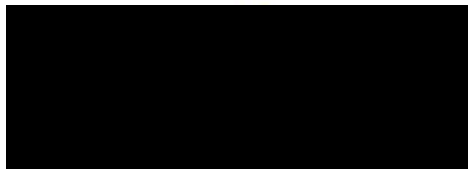
- es suficientemente claro para ilustrar su volumen de negocio
- no arroja información sensible desde el punto de vista de competencia.
- permite darle publicidad y prestigio en la comparación con otros operadores de transporte de relevancia a nivel europeo y/o mundial.

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. Por citar ejemplos, a nivel estación se puede conocer cuántos viajeros llegaron a Madrid Puerta de Atocha, pero no procedentes de qué origen o ruta, ni con qué servicio (AVE, Alvia, Intercity, Trenhotel, etc.), información que permitiría a cualquier operador de transporte (autobús, por ejemplo) determinar, sin esfuerzo, y sin necesidad de realizar un estudio de mercado, cuáles son las rutas óptimas para establecer un servicio con la garantía de cubrir su oferta.

4º.- Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses o, previa y potestativamente, reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el plazo de un mes; en ambos casos, el plazo se contará desde el día siguiente al de notificación de la presente Resolución. Ello sin perjuicio de cualquier otro recurso o reclamación que se estime procedente.

Madrid, 3 de agosto de 2016

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA



Pablo Vázquez Vega

