

FORMULARIO PARA LA NOTIFICACIÓN DE UN NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

De conformidad con el artículo 59.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros coincidente con uno con obligaciones de servicio público deberá informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad

Esta notificación deberá realizarse de conformidad con el presente formulario normalizado, mediante el cual los candidatos deberán aportar la siguiente información:

1. Nombre del solicitante y datos de la persona de contacto.

Rielsfera, S.A.U.
Domicilio en C/Méndez Álvaro, 20, Madrid
Hélène Valenzuela
Directora General
Helene.Valenzuela@rielsfera.com

2. Fecha de la licencia y el certificado de seguridad del solicitante o, en su caso, indicación de la etapa del procedimiento en la que se encuentra para su obtención.

Licencia: 6 de agosto de 2019 (Licencia ES/01/2019/0003)
Certificado: 10 de marzo de 2020
Rielsfera ha firmado un Acuerdo Marco con ADIF AV el 11 de mayo de 2020 para la reserva de capacidad durante 10 años, como consecuencia del proceso competitivo organizado por ADIF según "Declaración de Red (Anexo P) 2019". En particular Rielsfera resultó adjudicataria de una reserva de capacidad de red de conformidad con la configuración horaria del paquete C en dicha Declaración de Red (ver Anexo a este documento).
Se pone de manifiesto que:
- [].
- A fecha de hoy aún no se ha efectuado por esta Compañía la solicitud provisional de surcos concretos para el Horario de Servicio 2020-2021 Según información de ADIF la Declaración de Red 2020 se modificará y la solicitud de capacidad provisional se deberá presentar antes del 3 de julio de 2020.
Esta comunicación se hace como continuación a las realizadas a la CNMC el 29 de mayo de 2019 (sobre la base de la información que teníamos en ese momento en el que no se había producido aún la adjudicación de capacidad

marco de red) y el 3 de marzo de 2020 (como consecuencia de las alegaciones a la Metodología que debe aprobar la CNMC).

Como consecuencia de todo lo anterior la información proporcionada en este documento responde a la posición de esta Compañía en este momento y queda pendiente y condicionada:

- []

-Al resultado de la capacidad finalmente adjudicada por ADIF en septiembre 2020

- A la evolución de los planes de negocio de la Compañía que, por tratarse de un nuevo entrante, y a la vista de las incertidumbres existentes en la demanda y el entorno competitivo, puede modificarse de forma legítima dentro de los límites legales y contractuales aplicables.

Se solicita expresamente que el contenido de este documento incluido entre corchetes y sombreado sea considerado estrictamente confidencial por la CNMC para cualquier entidad distinta de ADIF por contener, en este momento concreto y hasta que se produzca el lanzamiento comercial, información comercial muy sensible y desconocida para los competidores. En especial se debe poner de manifiesto el riesgo de que el operador titular del servicio OSP opera también servicios ferroviarios en competencia con los aquí declarados por primera vez. En este momento de primera liberalización del mercado y primer entrante, las informaciones proporcionadas tienen un carácter estratégico muy relevante para que dichos competidores puedan adaptar su oferta, realizar manifestaciones públicas etc. Por tanto, advertimos expresamente que una publicación de estas informaciones por la CNMC podría causar perjuicios graves a este operador.

3. Información del trayecto, señalando las estaciones de origen y destino, así como las paradas intermedias.

Partiendo de las premisas y condicionantes antes descritos, **Rielsfera sólo ha identificado un trayecto de los sujetos a Obligaciones de Servicio Público que podría hipotéticamente confluir con la capacidad de red que le podría ser adjudicada de forma definitiva en el Horario de Servicio 2020-2021 o en el Horario de Servicio 2021-2022.**

Para ello nos basamos en la información disponible de forma pública en particular del contrato entre Renfe y el Ministerio de Fomento https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/contrato_2018-2027dic18.pdf. Solicitamos a la CNMC que nos confirme si dicha referencia es correcta o en su caso qué otros trayectos con OSP debemos considerar.

Se trata del trayecto Tarragona-Barcelona¹. Rielsfera tiene previsto solicitar de forma voluntaria, la parada intermedia en Tarragona en el trayecto Barcelona-Madrid para los Horarios de Servicio 2020-2021 y 2021-2022. []

[]

[] En caso de que se decida comercializar el trayecto Tarragona-Barcelona, entendemos que:

- en caso de decidir explotar comercialmente este servicio, éste sólo se explotaría de forma residual, en 3 trayectos al día, desde fin de mayo a inicio de octubre, y en la medida que no reduzca o perjudique la capacidad del tren, que estaría prioritariamente dedicada a la explotación de la línea completa Madrid-Barcelona.

[]

4. Fecha prevista para el inicio de la explotación del nuevo servicio propuesto de transporte ferroviario de viajeros.

[], para el Horario de Servicio 2020-2021, específicamente la explotación del servicio Tarragona-Barcelona se produciría sólo en el período antes comentado, de fin de mayo a inicios de octubre.

Para los Horarios de Servicio 2021-2022 y 2022-2023 la previsión a día de hoy es similar, a falta de ser reevaluada tras el primer ejercicio de entrada en el mercado.

[]

5. Calendario, frecuencia y capacidad orientativos del nuevo servicio propuesto de transporte ferroviario de viajeros, incluidos los horarios de salida y llegada, así como los enlaces y cualquier desviación en cuanto a la frecuencia o las paradas respecto del horario normal, en todas las direcciones.

Tal y como se ha puesto de manifiesto no se dispone aún de horarios concretos adjudicados definitivamente por ADIF. El paquete C adjudicado a ADIF al Eje Norte incluye 5 idas y vueltas (en las horquillas temporales adjuntas en el Anexo), a las que hacemos referencia. La parada en Tarragona existiría, en su caso, en 3 de las 5 idas y vueltas.

¹ Se trata de la única parada no pre-configurada por defecto en el diseño del paquete C realizado por ADIF.

Nos referimos a la información aportada en los apartados 3 y 4

6. Información orientativa acerca del material rodante que el solicitante prevé usar.

- Denominación: TGV 2N2
- Fabricante: Alstom France
- Velocidad máxima: 320 Km h.
- Consumo máximo de energía: 9200 KW
- Composición del tren: 2 cabezas tractoras y 8 coches de 2 pisos
- Longitud: 200 m
- Masa: 390 toneladas
- Capacidad: 509
- Número de bogies: 13 bogies.
 - o 4 bogies motorizados
 - o 9 bogies no motorizados

La información anterior deberá cubrir como mínimos los 3 primeros años de explotación del nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros y, en la medida de lo posible, los primeros cinco años de explotación. La CNMC podrá aceptar, de forma justificada, un plazo inferior.

El candidato podrá solicitar que no se publique la información que considere comercialmente sensible, solicitud que deberá justificar. En caso de que la CNMC acepte la confidencialidad de dicha información, lo comunicará sin perjuicio de las disposiciones legales aplicables.

Toda la información facilitada por el candidato en el formulario normalizado y cualquier documento justificante enviarse por medios telemáticos a través de la sede electrónica de la CNMC <https://sede.cnmc.gob.es>.

Anexo a

LEYENDA DE SURCOS CONFORME AL ANEJO P DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED DE ADIF-ALTA VELOCIDAD 2019 (JULIO 2019); CORRECCIÓN DE ERRORES PUBLICADA EL 8 DE AGOSTO DE 2019.

Eje 12: Madrid – Barcelona



Paquete C	MDBC Directo		Horario Orientativo (+/- 30 minutos)		
Vel. Máxima	300 km/h		Circulaciones	10 surcos/día	
Tren	Origen	Destino	Hora salida orientativa	Tiempo viaje orientativo	Paradas orientativas
T-MDBC4-1	Madrid PA	Barcelona S	06:00-08:00	2:35	Directo
T-MDBC4-3	Madrid PA	Barcelona S	09:00-11:00	2:35	Directo
T-MDBC4-5	Madrid PA	Barcelona S	13:00-15:00	2:35	Directo
T-MDBC4-7	Madrid PA	Barcelona S	16:00-18:00	2:35	Directo
T-MDBC4-9	Madrid PA	Barcelona S	19:00-21:00	2:35	Directo
T-MDBC4-0	Barcelona S	Madrid PA	06:00-08:00	2:35	Directo
T-MDBC4-2	Barcelona S	Madrid PA	09:00-11:00	2:35	Directo
T-MDBC4-4	Barcelona S	Madrid PA	13:00-15:00	2:35	Directo
T-MDBC4-6	Barcelona S	Madrid PA	16:00-18:00	2:35	Directo
T-MDBC4-8	Barcelona S	Madrid PA	19:00-21:00	2:35	Directo

Los servicios del Paquete C, deberán programarse de forma que utilicen como máximo una vía en Madrid Puerta de Atocha y otra en Barcelona Sants, con rotaciones de menos de una hora.

