

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

De conformidad con el artículo 59.7 de la Ley 38/2915, 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.

Ouigo España, S.A.U  
Domicilio en C. de Alfonso XII, 62, 28014 Madrid  
Hélène Valenzuela  
Directora General  
helene.valenzuela@Ouigo España.es

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

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

Ouigo España ha identificado recientemente 3 trayectos de los sujetos a Obligaciones de Servicio Público (OSP) que podrían hipotéticamente confluir con la capacidad de red que desea solicitar y le podría ser adjudicada en el Horario de Servicio 2023-2024, y que Ouigo España desearía consolidar en los Horarios de Servicio 2024-2025 y 2025-2026.

La presente notificación se hace tan pronto se ha tomado la decisión por este operador de solicitar dicha capacidad con carácter provisional al gestor de infraestructuras, si bien la confirmación de dicho proyecto sólo se producirá tras

la adjudicación definitiva de los surcos necesarios, y la finalización de las tareas operativas necesarias para asegurar su total viabilidad.

En relación a las relaciones sujetas a OSP nos basamos en la información disponible de forma pública, en particular el contrato entre Renfe y el Ministerio de Fomento de [https://www.fomento.gob.es/recursos\\_mfom/listado/recursos/contrato\\_2018-2027dic18.pdf](https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/contrato_2018-2027dic18.pdf).

Ouigo España tiene previsto solicitar las paradas en Valladolid y en Segovia en el trayecto Valladolid-Madrid para los horarios de Servicio 2023-2024, y consolidar dicha capacidad en los 2 Horarios de Servicio posteriores.

La idea es generar una demanda adicional a la que existe actualmente tanto entre Valladolid y Madrid como entre Segovia y Madrid. Adicionalmente, el objetivo es servir la demanda de los trayectos Valladolid-Alicante y Segovia-Alicante, ya que los trenes operados por Ouigo España que saldrían de Valladolid y con parada en Segovia y Madrid continuarán hasta Alicante (pasando por Albacete). Para este último tramo Madrid-Albacete-Alicante se utilizarían los surcos incluidos actualmente en el Acuerdo Marco con ADIF.

El nuevo servicio notificado se explotará de forma residual si lo comparamos con las circulaciones ya existentes operadas por Renfe entre Madrid<>Segovia y Madrid<>Valladolid, puesto que sólo efectuaremos 2 trayectos de ida y vuelta al día mientras que Renfe realiza más de 20 trayectos al día tanto en OSP como en el ámbito liberalizado (Open Access).

Los horarios pedidos por Ouigo son los siguientes (pendientes de confirmar por ADIF):

[CONFIDENCIAL]

Por lo que consideramos que no suponen una competencia con los servicios actualmente operados en esta línea bajo el régimen OSP.

En cualquier caso, Ouigo España busca generar una nueva demanda, adicional a la que existe actualmente. Ouigo no propone y no propondrá abonos o títulos multiviaje a sus clientes. En consecuencia, no estimamos que los pasajeros que hacen este trayecto diariamente o muy regularmente (por ejemplo, para ir a trabajar en Madrid) podrán de forma habitual sustituir los servicios actuales bajo OSP con los servicios de Ouigo.

Lo que si busca Ouigo España es atraer una clientela ocasional nueva, tanto por trabajo (por ejemplo para una reunión puntual en Madrid), como sobre todo por ocio (turismo, trámites administrativos). Adicionalmente, la marca busca atraer pasajeros que están atraídos por precios atractivos, y dar la posibilidad de acceder a una

clientela acostumbrada a otros tipos de transporte (por ejemplo, el coche). Ouigo España estima que el cambio modal del coche por el tren aumentará con una oferta más barata del ferrocarril.

En efecto, desde su entrada en el mercado español, 10% de nuestros pasajeros no hubieran viajado si no hubieran encontrado la oferta de Ouigo y 7% hubieran viajado en coche. Ouigo estima que el número total de viajeros aumentará entre Madrid-Segovia-Valladolid de la misma manera que, en las líneas en las cuales ya opera, ha aumentado el número total de viajeros, tanto para Ouigo como para sus competidores. Por otro lado, la limitada oferta, frecuencias y servicios no supondrá una alternativa a los viajeros que actualmente utilizan los servicios cubiertos bajo la OSP.

Ouigo busca aprovechar del valor turístico de ciudades como Valladolid y Segovia. Estos nuevos servicios podrán atraer una clientela nacional e internacional que quiere visitar esas ciudades con grande patrimonio cultural e histórico.

Además Ouigo quiere dar respuesta a una demanda que existe entre Valladolid/Segovia y Albacete/Alicante. Estimamos que una parte significativa de los pasajeros de Ouigo España en Valladolid y Segovia seguirá su viaje después de Madrid hasta Albacete o Alicante, sobre todo en algunos periodos (fin de semana, verano). El trayecto directo en alta velocidad entre Segovia y Alicante no existe hoy en día y existen muy pocas opciones diarias para hacer el trayecto directo entre Valladolid y Alicante.

Ouigo ofrecerá más posibilidad de viajar con unos tiempos competitivos (tan solo 3h30 entre Valladolid y Alicante) aumentando la oferta actual y por tanto el mercado potencial del ferrocarril mediante el cambio de los hábitos de los ciudadanos en beneficio de la utilización eficiente de las infraestructuras y la sostenibilidad en general.

El tipo de servicios será el actual y habitual de la marca, con dos tipos de asientos XL y estándar, servicio de bar, y una oferta de precios competitiva partiendo de una base a partir de 9-15 € (que se gestionará dependiendo de la disponibilidad y la demanda), a la que el viajero podrá añadir otros servicios y productos opcionales tales como la posibilidad de viajar en un asiento de mayor tamaño, elegir el asiento concreto, modificar su billete sin coste adicional, etc.

Los billetes de Ouigo se distribuirán en el canal propio así como en los contratos con distribuidores a los que haya llegado el operador. En consecuencia, existe un porcentaje de servicios que estimamos que se producirán en combinación con otros operadores, incidiendo en el objetivo de ampliar el mercado total del transporte ferroviario entre dichos destinos.

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

Ouigo tiene pensado iniciar el servicio a partir de [CONFIDENCIAL] de 2024.

Si bien se proporcionan los elementos necesarios para que la CNMC proceda a realizar su evaluación, la decisión comercial definitiva sobre la explotación del trayecto específico entre Madrid <> Segovia, Madrid <> Valladolid y Segovia <> Valladolid aún no se ha tomado por esta Compañía ya que dependerá de los horarios concretos que serían adjudicados por ADIF así como la coherencia operacional y comercial con el resto de su plan de transporte, tras la adjudicación definitiva de los surcos en octubre 2023.

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.

No se dispone aún de horarios concretos adjudicados definitivamente por ADIF. Sin embargo Ouigo solicitará 2 idas y vueltas diarias entre Madrid y Valladolid (con parada en Segovia). La capacidad de estos trenes será de 509 asientos.

Los horarios concretos que se solicitarán a ADIF son:

- Madrid>Valladolid a las [confidencial] y a las [confidencial]
- Valladolid>Madrid a las [confidencial] y a las [confidencial]

Los 4 trenes tendrán parada en Segovia.

Los 4 trenes circularán en capacidad simple.

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: 9.200 KW
- Composición del tren: 2 cabezas tractoras y 8 coches de 2 pisos
- Longitud: 200 m
- Masa: 390 toneladas
- Capacidad: 509
- Número de bogíes: 13 bogíes (4 motorizados, 9 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>.