

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

De conformidad con el artículo 3 del Reglamento 869/2014¹, **los candidatos que pretendan explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros**, antes de solicitar al administrador de infraestructuras la capacidad correspondiente, **deberán notificarlo al organismo regulador**, en el caso español, la CNMC.

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

- 1. Nombre del candidato, su dirección, personalidad jurídica, número de registro (si procede).**

Nombre del Candidato:

Arriva Spain Rail, S.A.

Dirección:

Calle José Abascal, 45, principal derecha

28003 Madrid

Personalidad jurídica:

**Sociedad Anónima inscrita el Registro Mercantil de Madrid y con el CIF:
A84357169**

- 2. Datos de contacto de la persona responsable de las aclaraciones.**

Juan Ignacio Garcia de Miguel

Consejero Delegado

- 3. Datos relativos a la licencia y certificado de seguridad del candidato o la indicación de la fase del procedimiento de obtención en que se halla.**

Licencia de empresa ferroviaria:

Otorgada

Certificado de Seguridad:

En trámite

¹ Reglamento de Ejecución de 11 de agosto de 2014 sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros.

4. Ruta detallada donde se indiquen la situación de las estaciones de origen y destino, así como todas las paradas intermedias y la distancia entre ellas.

Ruta La Coruña - Porto		
Estación	Distancia parcial (km)	Distancia a origen (km)
La Coruña	0,0	0,0
Santiago de Compostela	61,0	61,0
Vilagarcía de Arousa	41,0	102,0
Pontevedra	26,0	128,0
Vigo Guixar	28,0	156,0
Valença do Minho	52,0	208,0
Nine	92,5	300,5
Porto Campanha	41,4	341,9
	341,9	
Fuentes Declaración de red 2018, ADIF Declaración de red 2018, ADIF Alta Velocidad Directório da rede 2019, Infraestructuras de Portugal		
Notas La distancia está referida al recorrido del tren, por lo que se contabiliza dos veces la longitud del ramal de entrada y salida a Vigo Guixar Se relacionan las estaciones principales de la línea internacional		

5. Fecha prevista de comienzo para la explotación del nuevo servicio internacional propuesto de transporte ferroviario de viajeros.

17 de Julio de 2019

6. Horarios, la frecuencia y la capacidad del nuevo servicio propuesto, incluidas las horas de salida propuestas, las paradas intermedias, las horas de llegada y las conexiones, así como cualquier desviación en la frecuencia o en las paradas respecto del horario normal, por cada sentido.

Hipótesis para el cálculo de velocidades y tiempos de recorrido

Tramo	Velocidad máx. (km/h)	Tiempo recorrido
La Coruña-Santiago de Compostela	200,0	0:18
Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa	160,0	0:15
Vilagarcía de Arousa – Pontevedra	200,0	0:07
Pontevedra-Vigo Guixar	105,0	0:16
Vigo Guixar-Valença do Minho	120,0	0:26
Valença do Minho-Nine	120,0	0:46
Nine-Porto Campanha	120,0	0:20
Fuentes		
Declaración de red 2018, ADIF		
Declaración de red 2018, ADIF Alta Velocidad		
Directório da rede 2019, Infraestructuras de Portugal		
Notas		
Velocidad máxima corresponde con el valor del sub-tramo principal		
Electrificación prevista entre Vigo y Nine, permite suponer velocidad 120 km/h		

Horario propuesto

DE LA CORUÑA A PORTO (Horario España)

Estación	Llegada	Salida
La Coruña		8:00
Santiago de Compostela	8:18	8:21
Vilagarcía de Arousa	8:36	8:39
Pontevedra	8:47	8:50
Vigo Guixar	9:06	9:09
Valença do Minho	9:35	9:38
Nine	10:24	10:27
Porto Campanha	10:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

DE PORTO A LA CORUÑA (Horario España)

Estación	Llegada	Salida
Porto Campanha		8:00
Nine	8:20	8:23
Vilagarcía de Arousa	9:09	9:12
Valença do Minho	9:38	9:41
Vigo Guixar	9:57	10:00
Pontevedra	10:08	10:11
Santiago de Compostela	10:27	10:30
La Coruña	10:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
La Coruña		12:00
Santiago de Compostela	12:18	12:21
Vilagarcía de Arousa	12:36	12:39
Pontevedra	12:47	12:50
Vigo Guixar	13:06	13:09
Valença do Minho	13:35	13:38
Nine	14:24	14:27
Porto Campanha	14:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
Porto Campanha		12:00
Nine	12:20	12:23
Vilagarcía de Arousa	13:09	13:12
Valença do Minho	13:38	13:41
Vigo Guixar	13:57	14:00
Pontevedra	14:08	14:11
Santiago de Compostela	14:27	14:30
La Coruña	14:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
La Coruña		16:00
Santiago de Compostela	16:18	16:21
Vilagarcía de Arousa	16:36	16:39
Pontevedra	16:47	16:50
Vigo Guixar	17:06	17:09
Valença do Minho	17:35	17:38
Nine	18:24	18:27
Porto Campanha	18:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
Porto Campanha		16:00
Nine	16:20	16:23
Vilagarcía de Arousa	17:09	17:12
Valença do Minho	17:38	17:41
Vigo Guixar	17:57	18:00
Pontevedra	18:08	18:11
Santiago de Compostela	18:27	18:30
La Coruña	18:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
La Coruña		20:00
Santiago de Compostela	20:18	20:21
Vilagarcía de Arousa	20:36	20:39
Pontevedra	20:47	20:50
Vigo Guixar	21:06	21:09
Valença do Minho	21:35	21:38
Nine	22:24	22:27
Porto Campanha	22:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Estación	Llegada	Salida
Porto Campanha		20:00
Nine	20:20	20:23
Vilagarcía de Arousa	21:09	21:12
Valença do Minho	21:38	21:41
Vigo Guixar	21:57	22:00
Pontevedra	22:08	22:11
Santiago de Compostela	22:27	22:30
La Coruña	22:48	
Tiempo total	2:48	

Nota Tiempo de parada 0:03

Hipótesis de capacidad

Tren	Tipo	Capacidad (pzs)
PC-01	Talgo Pendular	220
PC-02	Talgo Pendular	220

Capacidad prevista

Tren	Circulaciones / día	Equivalente Días / año	Circulaciones / año	Trenes-km	Pzs-km
PC-01	4	275	1.100	376.090	82.739.800
PC-02	4	275	1.100	376.090	82.739.800
2	8	275	2.200	752.180	165.479.600

7. Justificación de que el objetivo principal del servicio de viajeros propuesto es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

1. Presentación

ARRIVA SPAIN RAIL, SA es una compañía cuyo objeto social es la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en España, formando parte del conglomerado de sociedades que el grupo ARRIVA (perteneciente a Deutsche Bahn) posee en el mercado español del transporte de pasajeros y mercancías.

El grupo ARRIVA opera en España transporte urbano e interurbano de pasajeros en Madrid, Baleares y Galicia y a través de su filial en Portugal, opera en las regiones de Lisboa, Centro y Norte.

ARRIVA SPAIN RAIL, SA tiene el propósito de poner en servicio una nueva línea internacional de transporte ferroviario de pasajeros entre las regiones de Galicia (España) y Centro y Norte (Portugal) para atender relaciones internacionales entre estos territorios, caracterizados por un fuerte dinamismo socioeconómico e intensas relaciones de movilidad entre ellos.

La nueva línea internacional La Coruña-Porto superaría en alcance y prestaciones los servicios que actualmente ofrece la compañía pública portuguesa Comboios de Portugal (CP) entre Vigo y Porto, comunicando las principales ciudades de Galicia con la ciudad de Porto y otras localidades situadas al norte, entre Porto y la frontera. Nace con vocación de extenderse hasta Lisboa con el fin de potenciar el carácter internacional del servicio.

La nueva oferta ferroviaria internacional se integraría comercialmente con las redes de transporte local e interurbano que ARRIVA posee en las regiones por las que discurriría la línea internacional, ofreciendo así una solución intermodal, absolutamente distinta y diferenciada de los actuales servicios internacionales ferroviarios a los que hemos hecho referencia.

Para precisar y justificar el objetivo internacional de la nueva línea se acompaña información relativa a los siguientes elementos:

- Mercado actual y demanda potencial de la nueva línea
- Características de la nueva línea internacional
- Integración modal de la nueva línea y comercialización

2. Mercado actual y demanda potencial de la nueva línea

Las ciudades atendidas por la nueva línea internacional suman una población próxima a 2,9 millones de habitantes, incluyendo la población de sus áreas de influencia. con una proporción España/Portugal del orden de 40/60.

Por esta razón, y teniendo en cuenta las distancias entre las ciudades, la línea proyectada presenta un equilibrio demográfico relativo, de modo que los servicios ferroviarios internacionales puedan nutrirse, principalmente, de demandas entre las ciudades gallegas y Porto.

Los datos disponibles indican que a lo largo del corredor Galicia-Lisboa, en cuyo interior se sitúa la línea proyectada La Coruña-Porto, la movilidad alcanza 11,2 millones de desplazamientos / año, con una presencia dominante del automóvil (89,6%) frente a los modos de transporte colectivo (autobús y tren, 10,4%).

El transporte internacional ferroviario suma una demanda anual de 0,12 millones de viajeros, atendidos mediante la línea Vigo-Porto operada por la compañía pública portuguesa CP. Ofrece dos expediciones diarias por sentido y un tiempo de recorrido superior a 2 horas. La compañía utiliza en la actualidad trenes automotor alquilados a la compañía RENFE-Alquiler de Material Rodante, tipo S-592, con una capacidad de 200 pasajeros.

Es evidente que estos atributos de frecuencia, velocidad y material móvil no se corresponden con lo que podría ser un servicio moderno, rápido y potente de conexión internacional, tipo inter-city, más parecido desde el punto de vista comercial a un servicio de media distancia.

El transporte internacional en autobús ofrece dos servicios claramente diferenciados: regular y discrecional. El transporte regular está atendido, al menos, por tres compañías privadas que ofrecen del orden de 14 circulaciones diarias. Sin embargo, el transporte discrecional presenta mayor vigor y capilaridad, ofreciendo servicios tipo transfer desde el sur de Galicia hacia el aeropuerto de Porto.

En este contexto de mercado, la nueva línea internacional La Coruña-Porto diseñada por ARRIVA pretende no solo competir con los modos actuales (tren, autobús y automóvil), sino crear su propia demanda, gracias a ofrecer servicios ferroviarios más rápidos, modernos y con mejores horarios que el servicio actual operado por CP y, por otro lado, integrar la oferta en una amplia oferta de transporte local en autobús en las áreas de La Coruña, Santiago de Compostela y Grande Porto.

El estudio de mercado realizado para diseñar la nueva línea internacional, basado sobre datos actuales y experiencias de servicios AVANT de media distancia, apuntan a una demanda con un suelo de 0,36 millones de viajeros que podría escalar hasta valores próximos a 0,8 millones de viajeros en función del nivel de oferta puesto en el mercado (frecuencia) y de la respuesta del mercado (demanda). La demanda ferroviaria de la nueva línea de corto alcance (cabotaje), tanto en España como Portugal permitirían situar la demanda total en unos niveles suficientes para que el proyecto empresarial sea económicamente viable.

3. Características de la nueva línea internacional

La nueva línea discurrirá entre las estaciones de La Coruña y Porto-Campanha, con parada comercial intermedia en las estaciones de Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra, Vigo-Guixar, Valença do Minho y Nine, recorriendo 341,9 kms. No se descartan otras paradas que, a la vista de estudios posteriores más profundos sobre demanda, sean atractivas para el nuevo servicio.

Su puesta en servicio aprovecharía la mejora de la infraestructura programada por los administradores de infraestructura de ambos países, de modo que pueda operarse mediante trenes eléctricos sobre ancho 1668 mm y tensión 25 Kv, de forma continua, a lo largo de todo el recorrido, a partir de 2020. Es por tanto esencial que los administradores ferroviarios, en particular ADIF, cumpla las actuaciones programadas para que la línea proyectada disponga de tensión 25 Kv en todo su recorrido.

El tiempo total de recorrido entre cabeceras de la línea se situaría aproximadamente en 2:48, sobre la base de las velocidades máximas de recorrido que permitirá la infraestructura en 2020, considerando las actuaciones sobre la infraestructura anteriormente descritas.

La oferta comercial estaría formada por 8 circulaciones diarias entre cabeceras, 4 circulaciones por sentido, para 275 días tipo al año, si bien la distribución a lo largo de los meses del año se adaptaría a la curva de demanda y su estacionalidad.

La flota operativa necesaria para atender la oferta comercial prevista sería dos unidades, que podría atenderse mediante material rodante tipo Talgo Pendular. Este modelo permitiría ofrecer una capacidad del orden de 220 pasajeros por composición.

No obstante, la elección del material rodante se estudiará con mayor detalle durante la fase pre-operacional, de forma que se valoren las condiciones y costes de mantenimiento, la situación real de electrificación de la línea, así como las oportunidades que ofrecen otros modelos de tren de ARRIVA.

Actualmente, ARRIVA ha adquirido nuevos trenes que están circulando en Holanda en relaciones de media distancia, caracterizados por alta eficiencia energética y ambiental. En todo caso, se tendrá en cuenta la posibilidad de realizar el mantenimiento de los trenes en la base de Redondela, aspecto esencial para garantizar la correcta explotación del servicio y minimizar los costes de operación.

La nueva línea constituiría por tanto una solución de mayor nivel que la actual línea internacional entre Vigo y Oporto operada por CP, que actualmente ofrece 2 circulaciones diarias por sentido y un tiempo próximo a 2:20 para recorrer 185 km.

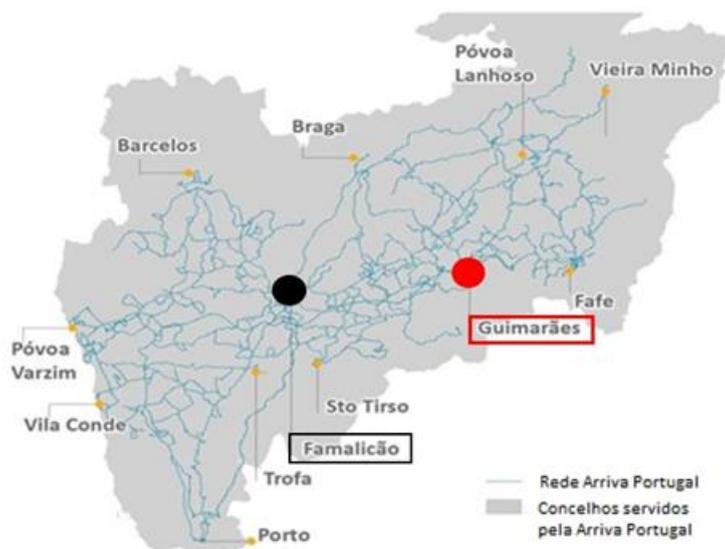
4. Integración modal de la nueva línea y comercialización

El grupo ARRIVA tiene una fuerte presencia en los mercados de transporte de viajeros en las áreas de influencia de la nueva línea internacional.,

En el lado Galicia, está presente a través de la sociedad ARRIVA GALICIA en las provincias de La Coruña y Lugo, ofreciendo conexiones mediante servicios regulares en las ciudades de Santiago de Compostela, La Coruña, Ferrol, Lugo, Orense y numerosas localidades de mediano y pequeño tamaño. Actualmente ARRIVA GALICIA cuenta con una plantilla de 300 trabajadores y una flota de 224 autobuses que desplazan a 5 millones de viajeros cada año.

ARRIVA GALICIA es la principal proveedora de servicios de autobús en el Norte de Galicia y segunda de la región, operando desde hace más de 18 años.

En el lado Centro y Norte de Portugal, está presente a través de ARRIVA PORTUGAL en las regiones del Norte con especial incidencia en el Minho, cuenta con una plantilla de 350 trabajadores y una flota de 230 autobuses que desplazan a 16 millones de viajeros cada año.



ARRIVA PORTUGAL también tiene tres operaciones urbanas. Posee el 100% de TUG (transporte urbano en Guimarães), 66% de TUF (transporte urbano en Famalicão) y 20% de los TUST (Transportes Urbanos de Santo Tirso).

La nueva línea internacional ferroviaria proyectada por ARRIVA entre La Coruña y Porto quedará por tanto integrada con redes locales de transporte de pasajeros en la mayor parte del área de influencia de la línea. Esto permitiría, como se ha señalado anteriormente, no solo ofrecer servicios multimodales para aumentar la demanda potencial si no poner los canales de comercialización y venta de todas las empresas en España y Portugal al servicio del cliente

La información anterior deberá cubrir como mínimos los 3 primeros años de explotación del nuevo servicio internacional de transporte ferroviario y, en la medida de lo posible, los primeros cinco años de explotación.

La entidad solicitante deberá justificar que el organismo regulador no publique determinada información comercialmente sensible. En caso que la CNMC no deniegue 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 se enviará al organismo regulador en formato electrónico a la siguiente dirección: dtsp.sectorferroviario@cnmc.es