

# ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE LAS MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DEL REAL DECRETO LEY 4/2023, DE 11 DE MAYO

(IP/DTSP/053/23)

## CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

### Presidenta

D.<sup>a</sup> Pilar Sánchez Núñez

### Consejeros

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

### Secretaria

D.<sup>a</sup>. María Ángeles Rodríguez Paraja

En Madrid, a 18 de enero de 2024

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

## I. ANTECEDENTES

1. El Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo<sup>1</sup> (en adelante RDL 4/2023) adoptó una serie de medidas para promocionar el uso del transporte público colectivo terrestre por parte de los viajeros entre 18 y 30 años durante el periodo estival de 2023 (“Programa Verano Joven”).

---

<sup>1</sup> Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes en materia agraria y de aguas en respuesta a la sequía y al agravamiento de las condiciones del sector primario derivado del conflicto bélico en Ucrania y de las condiciones climatológicas, así como de promoción del uso del transporte público colectivo terrestre por parte de los jóvenes y prevención de riesgos laborales en episodios de elevadas temperaturas.

2. La Resolución de la entonces Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 31 de mayo<sup>2</sup>, (en adelante, Resolución Verano Joven) desarrolló las condiciones que debían cumplir, los viajeros para tener acceso a los descuentos, y las empresas ferroviarias para su compensación posterior.
3. Mediante escritos de 10 de octubre de 2023 la Directora de Transportes y del sector Postal de la CNMC inició un periodo de información previa para analizar los posibles efectos en el mercado ferroviario de las medidas adoptadas en el RDL 4/2023, y requirió determinada información a Renfe Viajeros, S.M.E. (en adelante, RENFE Viajeros), Intermodalidad Levante, S.A. (en adelante, IRYO), Ouigo España, S.A.U. (en adelante, OUIGO) y al entonces Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ahora Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante, Ministerio de Transportes).
4. Con fechas 25 y 26 de octubre y 3 y 5 de noviembre tuvieron entrada las contestaciones del Ministerio de Transportes, IRYO, RENFE Viajeros y OUIGO, respectivamente.

## **II. OBJETO Y HABILITACIÓN COMPETENCIAL**

5. El artículo 11.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC) establece que *“la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros en alta velocidad”*.
6. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse sobre el efecto en el mercado de transporte terrestre de viajeros de las medidas adoptadas en el Real Decreto-ley 4/2023 (en adelante, RDL 4/2023). Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

---

<sup>2</sup> Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se establecen las condiciones de aplicación de las medidas de promoción del uso del transporte público colectivo terrestre de los jóvenes para los viajes realizados en el periodo estival 2023 en los servicios de transporte de viajeros en ferrocarril.

### III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA VERANO JOVEN

7. El objetivo del Programa Verano Joven es la promoción del uso del transporte público colectivo terrestre entre los jóvenes, facilitando, de acuerdo con la Exposición de motivos del RDL 4/2023, sus *“viajes de ocio durante el verano mediante la utilización de un medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el vehículo particular”*. Para ello estableció los siguientes descuentos en los precios de los billetes de autobús y ferrocarril para los viajes realizados entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2023 por parte de los españoles o nacionales de la Unión Europea con residencia legal en España, nacidos entre 1993 y 2005:
  - Un 90% en los billetes sencillos y los billetes de ida y vuelta de los servicios de autobús concesionados y de tren de media distancia prestados sobre la red convencional y de ancho métrico.
  - Un 50% en los billetes sencillos y los billetes de ida y vuelta de los servicios AVANT y comerciales, con un descuento máximo, en este último caso, de 30 euros por trayecto.
  - Un descuento del 50% en los pases Interrail.
8. Las consignaciones presupuestarias previstas para este programa fueron de 110 millones de euros para los servicios ferroviarios (30 para los servicios prestados con obligación de servicio público -OSP-, 70 para los servicios comerciales y 10 para el Interrail), y 60 millones para los servicios de autobús concesionados.
9. RENFE Viajeros, como único prestador de los servicios ferroviarios sujetos a OSP y de los servicios de Interrail, era el único operador que podía aplicar los descuentos previstos en el Programa en esos servicios. En el caso de los servicios comerciales, otras empresas que entraron en el mercado tras la liberalización, podían aplicarlos en estos otros servicios. Las empresas ferroviarias interesadas en participar en el Programa debían comunicarlo al Ministerio de Transportes en el plazo máximo de diez días desde la entrada en vigor del RDL, es decir, el 23 de mayo de mayo (el RDL entró en vigor el día 13).
10. La Resolución Verano Joven, de 31 de mayo, estableció que para acceder al descuento el viajero debía registrarse en la web del Ministerio de Transportes al menos 24 horas antes de adquirir su primer billete con descuento, para obtener un código que debía consignar al comprar sus billetes. Además, las empresas ferroviarias debían informar y publicitar, al comercializar los billetes, el origen público de los descuentos, y establecer medidas para evitar su uso indebido. Según esta Resolución, la compensación a las empresas ferroviarias se liquidaría en un plazo de 3 meses a partir del 15 de septiembre de 2023.

11. Mediante Resolución del Director de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, de 20 de noviembre de 2023, se acordó la tramitación de urgencia de los procedimientos para la liquidación de las compensaciones por las bonificaciones de los billetes establecidos en el RDL 4/2023.

## **IV. VALORACIÓN DEL PROGRAMA VERANO JOVEN**

### **Primero. Implementación del Programa**

12. El Programa Verano Joven es el primero con aportaciones públicas para la promoción del transporte ferroviario de viajeros en el que han podido participar empresas distintas de RENFE Viajeros, lo que debe valorarse muy positivamente. Así, IRYO y OUIGO han podido introducir en su oferta comercial los descuentos diseñados por el Ministerio de Transportes, y han sido compensadas tras la prestación de los servicios.
13. En un contexto de progresiva liberalización, y dada la licitación obligatoria de los servicios sujetos a OSP prevista en el Reglamento 2016/2338<sup>3</sup>, la experiencia de prestación por varias empresas de servicios ferroviarios en condiciones reguladas por el Ministerio de Transportes, como ha sido el Programa Verano Joven, podría aplicarse a otros servicios sujetos a OSP. En concreto, como ha señalado esta Comisión<sup>4</sup>, en rutas en las que hay bastante oferta comercial los usuarios recurrentes podrían beneficiarse de un aumento de frecuencias si pudieran utilizar los trenes de todas las empresas activas en la ruta, sin necesidad de un incremento de la oferta por parte de RENFE Viajeros como empresa encargada de la prestación de los servicios OSP.
14. Sin embargo, para aprovechar plenamente las ventajas de tener a varias empresas participando en el programa de promoción del transporte ferroviario de que se trate, es necesario que el Ministerio de Transportes, o la autoridad impulsora del programa, anuncie y planifique con la debida antelación su lanzamiento, lo que no ha sucedido en el caso del Programa Verano Joven:
  - El RDL 4/2023 se publicó el 12 de mayo de 2022, estableciendo que las empresas ferroviarias interesadas debían comunicar su participación en el plazo de 10 días desde su entrada en vigor, esto es, antes del 23 de

---

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 que modifica el Reglamento (CE) 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

<sup>4</sup> Ver Resolución de 20 de diciembre de 2023 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Ouigo España, S.A.

mayo. Sin embargo, algunos elementos esenciales del Programa debían desarrollarse en una Resolución de la Secretaría de Estado, la cual no se aprobó hasta el 31 de mayo, por lo que las empresas ferroviarias debieron decidir si se adscribían o no al Programa, antes de conocer todos sus detalles, lo que les generó incertidumbre, más aún tratándose de la primera experiencia en que podían participar en un programa de promoción del transporte ferroviario empresas distintas de RENFE Viajeros.

- El artículo 30 del RDL 4/2023 estableció que los descuentos serían de aplicación a los viajes que se produjeran entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, y que su comercialización debía comenzar antes de esa fecha *“siempre que los medios tecnológicos lo permitan, y en el mínimo plazo posible en el resto de sus canales habituales de venta”*. RENFE Viajeros comenzó la comercialización el 6 de junio, IRYO el 7 y OUIGO el 8. El corto plazo de tiempo entre la aprobación y la definición del Programa Verano Joven y su efectiva entrada en vigor impidió que todas las empresas ferroviarias pudieran lanzarlo a la vez, como hubiera sido deseable.
- La implementación del Programa requería que las empresas ferroviarias desarrollaran sus sistemas de información para que, antes de la venta de un billete, se comprobara la validez del código de descuento del viajero en la base de datos del Ministerio de Transportes. Si bien las empresas ferroviarias pudieron implementar este desarrollo a tiempo, el Programa no pudo extenderse a otros canales de venta indirectos, que podrían haber incrementado el éxito del mismo<sup>5</sup>.
- El tratamiento de los usos indebidos de los billetes con descuento (el uso del billete por una persona distinta de la persona beneficiaria o la no cancelación de viajes que no se realizaron<sup>6</sup>) y sus efectos en la liquidación de las compensaciones ha generado incertidumbre en las empresas ferroviarias, que podría haberse minimizado con un mayor plazo de implementación del Programa.

---

<sup>5</sup> Por ejemplo, plataformas on-line como Trainline u Omnio permiten la combinación de trayectos de varias empresas ferroviarias tanto de ida y vuelta como en conexión.

<sup>6</sup> Los billetes eran nominativos y de acuerdo con la Resolución Verano Joven únicamente se liquidará a las empresas ferroviarias la compensación sobre los billetes efectivamente utilizados (excluyéndose, por tanto, los de los billetes reservados pero no utilizados).

15. Por otro lado, las liquidaciones correspondientes se han realizado en los plazos señalados, de forma que la adscripción al Programa no ha tensado la liquidez de las empresas ferroviarias.
16. En definitiva, el Programa Verano Joven ha supuesto un hito relevante porque, por primera vez, empresas distintas de RENFE Viajeros han podido participar en un programa de fomento del transporte ferroviario con aportaciones públicas. Sin embargo, hubiera sido deseable definirlo con más antelación, para una mejor planificación y así evitar algunos problemas e incertidumbres que posiblemente hayan limitado su efectividad.

## Segundo. Efectos en la evolución del mercado

### A. Demanda de viajeros

17. En el marco del Programa Verano Joven se vendieron 2,4 millones de billetes de tren con descuento, de los que un 55% fueron en servicios comerciales y un 45% en servicios sujetos a OSP. Esta cifra supone en torno al 9% del total de los billetes vendidos en el tercer trimestre de 2023 y alcanza el 12-13% en los servicios de larga distancia.

**Tabla 1. Billetes ferroviarios vendidos en el marco de Programa Verano Joven<sup>7</sup>**

	Billetes totales <sup>8</sup>	Billetes Verano Joven	% s/ total 3T2023
LD AV	8.402.398	976.416	12%
LD Conv.	2.653.784	354.173	13%
MD AV	2.916.884	185.977	6%
MD Conv.	11.457.720	896.357	8%
Total	25.654.532	2.412.923	9%

*Fuente. Elaboración propia.*

18. Si bien la proporción de billetes adquiridos con descuentos del Programa Verano Joven es relevante, no es fácil alcanzar conclusiones sobre el efecto incentivador de la demanda del Programa.

<sup>7</sup> Debido a su limitado impacto se excluyen los pases de Interrail y los servicios en ancho métrico.

<sup>8</sup> Billetes totales de viajeros en el tercer trimestre de 2023.

**Tabla 2. Billetes vendidos por trimestre (millones)**

	2T 22	3T 22	VT	2T 23	3T 23	VT	VI 2T	VI 3T
LD AV	6,26	6,36	1,6%	8,32	8,40	0,96%	32,90%	32,10%
LD Conv.	2,51	2,81	11,95%	2,43	2,65	9,05%	-3,00%	-5,50%
MD AV	2,12	2,09	-1,42%	3,33	2,92	-12,31%	56,70%	39,60%
MD Conv.	5,66	6,52	15,19%	8,82	11,46	29,93%	55,80%	75,70%
Total	16,56	17,78	7,37%	22,91	25,43	11%	38,34%	43,03%

Fuente. Informes trimestrales CNMC<sup>9</sup>.

19. Por una parte, la evolución de la demanda de los servicios sujetos a OSP (los de media distancia convencional y los de media distancia en alta velocidad) están condicionados por los descuentos en los abonos establecidos en el Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto<sup>10</sup> (los abonos de media distancia convencional son gratuitos y los bonos AVANT están subvencionados al 50%). Estos descuentos explicarían en buena parte el crecimiento interanual de los usuarios de estos servicios (del 75% en la media distancia convencional y del 40% en la media distancia en alta velocidad), si bien el crecimiento de los servicios de media distancia convencional, en términos intertrimestrales, superó en el tercer trimestre de 2023 el observado en el mismo trimestre de 2022 (mientras ocurre lo contrario en el caso de los servicios de media distancia en alta velocidad).
20. Por otra parte, la demanda de los servicios comerciales de larga distancia convencional presentan crecimientos interanuales negativos, mayores en el caso de tercer trimestre de 2023.
21. En el caso de los servicios de alta velocidad, el dato de crecimiento intertrimestral del tercer trimestre de 2023 es también, aunque muy ligeramente, peor que el del tercer trimestre de 2022. Además, la entrada de competidores en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid-Sur a partir de mayo de 2021, está teniendo como resultado bajadas de precios y aumentos de demanda importantes, según se viene analizando en los informes trimestrales de la CNMC. Todo ello conduce a pensar que, en su mayor parte, el crecimiento interanual en

<sup>9</sup> Disponibles en <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/transporte/informes-y-consultas-ferroviario>.

<sup>10</sup> Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

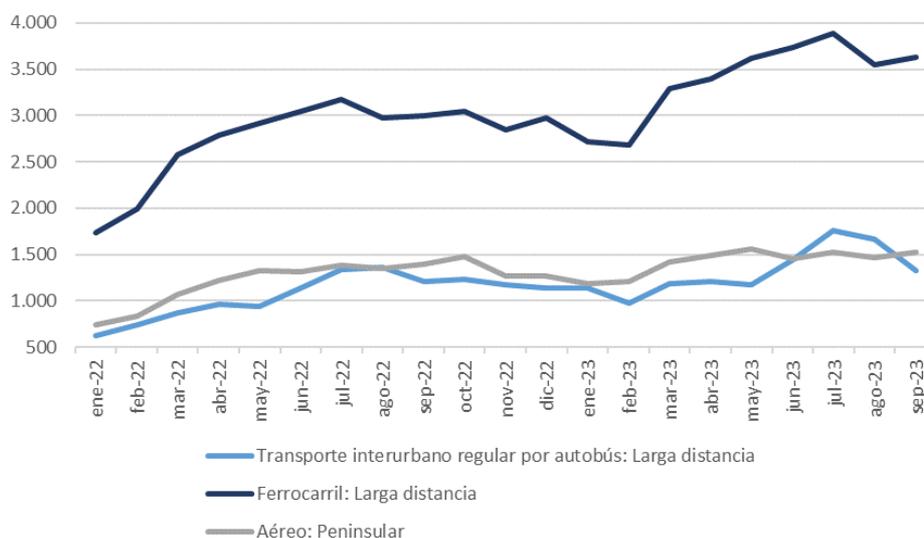
el tercer trimestre de 2023 se debería a la liberalización e incorporación de competencia.

22. Hay que tener en cuenta, no obstante, que en la comparación de los crecimientos de la demanda de los servicios ferroviarios en 2022 y 2023 influye también el efecto de la recuperación de la demanda una vez superada la crisis pandémica.
23. En definitiva, no es posible, con los datos disponibles, alcanzar conclusiones sobre la efectividad del Programa Verano Joven para incentivar el uso por los jóvenes del ferrocarril, máxime teniendo en cuenta que han concurrido en el mismo momento otras circunstancias y otras medidas gubernamentales, como el RDL 14/2022 (en el caso de los servicios OSP) y la liberalización e introducción de competencia (en el caso de los servicios de larga distancia en alta velocidad), que han contribuido en gran medida a la evolución observada de la demanda.
24. Por otra parte, si se compara con otros modos de transporte, el ferrocarril de **larga distancia** ha experimentado un crecimiento interanual del 21% en el tercer trimestre de 2023 (un 33% si se considera solamente la alta velocidad). El transporte de viajeros interurbanos en autobús, que también se beneficia de los descuentos del RDL 14/2022, presenta un crecimiento similar, del 22% interanual, mientras que el avión ha crecido un 9%<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> La cuota modal del ferrocarril en los trayectos de larga distancia está en el 54% (en el 75% en los servicios de alta velocidad), mientras que la cuota modal del avión es del 22% y la del autobús del 23%.

**Gráfico 1. Viajeros de larga distancia, por modo de transporte (miles)**



Fuente. INE. Estadística de transporte de viajeros.

## B. Competencia entre las empresas ferroviarias

25. Las compensaciones del Programa Verano Joven en el ámbito del ferrocarril se estiman en unos 36,1 millones de euros<sup>12</sup>. RENFE Viajeros ha obtenido una compensación total de en torno a **[CONFIDENCIAL]**.

**Tabla 3. Compensaciones del Programa Verano Joven por tipo de servicio**

Tipo de servicio	Compensación neta	Billetes Verano Joven	Compensación neta media	Comp./ing total
LD AV	17.914.573 €	976.416	18,35 €	46%
LD Conv.	6.981.553 €	354.173	19,71 €	45%
MD AV	1.970.729 €	185.977	10,60 €	50%
MD Conv.	9.242.754 €	896.357	10,31 €	90%
Total	36.109.609 €	2.412.923	14,97 €	52%

Fuente. Elaboración propia.

26. De esos 36,1 millones de euros, casi la mitad corresponden a los servicios comerciales de **alta velocidad**. RENFE Viajeros ha vendido más de medio millón

<sup>12</sup> Las compensaciones en el ámbito de las concesiones de autobús objeto del programa se estiman en 37,5 millones de euros aproximadamente.

de billetes en estos servicios, lo que la convierte en la principal receptora de las compensaciones por los descuentos del Programa Verano Joven en los servicios de alta velocidad, seguida por IRYO y, finalmente, OUIGO.

**Tabla 4. Compensaciones del Programa Verano Joven por empresa de los servicios comerciales de alta velocidad**

**[CONFIDENCIAL]**

	Compensación neta	Billetes Verano Joven	Compensación neta media	Comp./ing total
RENFE	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
IRYO				
OUIGO				

*Fuente. Elaboración propia.*

27. Dentro de estos servicios de alta velocidad, el corredor Madrid-Barcelona fue el más utilizado por los viajeros asociados al Programa Verano Joven (más de 320 mil), seguido del corredor de Levante (318 mil) y el Sur (271 mil). Esta distribución es diferente a la del conjunto del mercado: el Levante supone el 31% de la demanda frente al 35% entre los viajeros del Programa y Madrid-Barcelona supone el 42,5% de los viajeros totales y solo el 35% de los del Programa.
28. RENFE Viajeros es la empresa que más billetes de servicios comerciales del Programa Verano Joven ha vendido, el **[CONFIDENCIAL]** entre 51 y 60] % del total, siendo ésta una cuota inferior a su cuota de mercado en el tercer trimestre de 2023. IRYO ha vendido una proporción mayor en el marco de este Programa que su cuota de mercado mientras que OUIGO ha vendido una proporción similar a su cuota.

**Tabla 5. Billetes de alta velocidad vendidos por empresa (miles)**

**[CONFIDENCIAL]**

	Billetes 3T 23		Billetes Verano Joven	
RENFE	5.383	64,1%	<b>[CONFIDENCIAL]</b>	<b>[CONF. entre 51 y 60] %</b>
IRYO	1.821	21,7%		<b>[CONF. entre 21 y 30] %</b>
OUIGO	1.199	14,3%		<b>[CONF. entre 11 y 20] %</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

29. Por corredores, IRYO ha conseguido una cuota mayor en el Programa Verano Joven que su cuota de mercado en todos los corredores, sobre todo en el

corredor Sur. RENFE Viajeros ha comercializado más billetes en el Madrid-Barcelona en el Programa que los que le corresponderían por su cuota de mercado. OUIGO ha vendido en el Programa más o menos su cuota en los dos corredores en los que está presente.

**Tabla 6. Billetes vendidos por corredor en el 3T 2023 (miles)**

**[CONFIDENCIAL]**

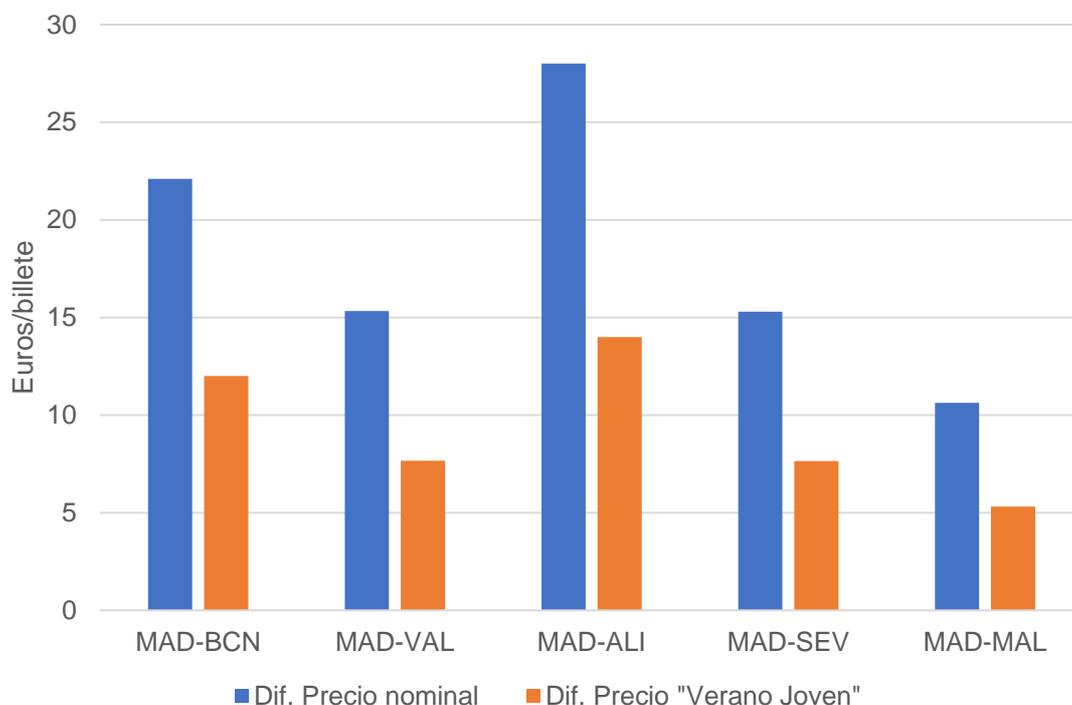
	Empresa ferroviaria	Billetes 3T 23		Billetes Verano Joven
<b>Madrid-Barcelona</b>	RENFE	1.894	58%	[CONF. entre 51 y 60]%
	IRYO	731	22%	[CONF. entre 21 y 30]%
	OUIGO	644	20%	[CONF. entre 11 y 20]%
	Total	3.270	100%	100%
<b>Madrid-Levante</b>	RENFE	1.315	56%	[CONF. entre 51 y 60]%
	IRYO	555	24%	[CONF. entre 21 y 30]%
	OUIGO	491	21%	[CONF. entre 21 y 30]%
	Total	2.361	100%	100%
<b>Madrid-Sur</b>	RENFE	1.468	71%	[CONF. entre 61 y 70]%
	IRYO	599	29%	[CONF. entre 31 y 40]%
	Total	2.067	100%	100%

30. Tanto el descuento como la compensación a las empresas del Programa Verano Joven dependen del precio del billete, de modo que los billetes más caros llevan asociado un mayor descuento en términos absolutos, hasta el límite de 30 euros por billete. Este diseño provoca que las diferencias en los precios de los billetes de los distintos competidores se reduzcan, con el descuento, sensiblemente.
31. Es posible hacerse una idea de este efecto tomando los precios recogidos por la CNMC durante el tercer trimestre de 2023<sup>13</sup>, donde se observa que la diferencia de precio entre la oferta media del operador más barato y la oferta media del operador más caro en el corredor con los precios más elevados, el Madrid-Barcelona, se reduce, para los jóvenes, con el descuento del Programa Verano Joven, en más de 10 euros (de más de 22 euros a 12 euros). En el resto de los corredores se observa el mismo efecto, esto es, que como consecuencia del descuento del 50% del Programa Verano Joven, las diferencias en los precios

<sup>13</sup> Ver Informe Trimestral del tercer trimestre de 2023. La CNMC recoge los precios de las páginas web de las empresas ferroviarias, todos los días, para viajar desde el día siguiente, cada día, hasta 40 días después.

medios de las distintas empresas ferroviarias se reducen sensiblemente, lo que favorece la elección de la opción más cara.

**Gráfico 2. Diferencia entre la oferta más cara y la más barata, con y sin los descuentos del Programa Verano Joven**



*Fuente. Elaboración propia.*

32. Este efecto del Programa Verano Joven provoca que la influencia del precio como variable decisoria del viajero disminuya en favor de otras, como los horarios o los destinos (los beneficiarios podrían haber decidido viajar a destinos en los que el precio de los billetes sin descuento es más elevado, frente a otros destinos cuyos precios no subvencionados son inferiores).
33. Otros esquemas para incentivar el uso del ferrocarril, como son los eco-incentivos para el transporte de mercancías por ferrocarril<sup>14</sup>, reparten la ayuda entre las empresas ferroviarias en función del tráfico y no del precio, de forma que no distorsionan las estrategias comerciales de las empresas ferroviarias.

<sup>14</sup> <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-apoyo-para-un-transporte-sostenible-y-digital-convocatoria-de-2023-en-concurrencia-no-competitiva-del-eco-incentivo-ferroviario>

## V. CONCLUSIONES

34. De acuerdo con lo expuesto anteriormente:
- El Programa Verano Joven ha supuesto un hito importante y positivo porque, por primera vez, empresas diferentes de RENFE Viajeros han podido participar en un programa de fomento del transporte ferroviario con aportaciones públicas.
  - Si bien la proporción de billetes con descuento vendidos es relevante (2,4 millones de billetes, un 9% del total), no es posible, con los datos disponibles, alcanzar conclusiones sobre la efectividad del Programa Verano Joven para incentivar el uso por los jóvenes del ferrocarril, máxime teniendo en cuenta que han concurrido en el mismo momento otras circunstancias y otras medidas gubernamentales, como el RDL 14/2022 (en el caso de los servicios OSP) y la liberalización e introducción de competencia (en el caso de los servicios de larga distancia en alta velocidad), que han contribuido en gran medida a la evolución observada de la demanda..
  - Los corredores de alta velocidad que más pasajeros del Programa Verano Joven transportaron fueron el Madrid-Barcelona y el Madrid-Levante, con un total de en torno a 320 mil pasajeros cada uno. IRYO consiguió captar un número de viajeros en el marco del Programa superior a su cuota de mercado, al contrario que RENFE Viajeros, y OUIGO concluyó con una cuota en el Programa muy similar a su cuota de mercado.
  - El diseño del Programa Verano Joven, con descuentos que han beneficiado especialmente a los billetes más caros, redujo las diferencias de precio de la oferta de las diferentes empresas, disminuyendo la influencia de esta variable en la decisión del viajero en favor de otras, como los horarios o los destinos.
  - Las compensaciones del Programa Verano Joven se estiman en unos 36,1 millones de euros, de los que casi la mitad corresponden a los servicios comerciales de alta velocidad, siendo RENFE Viajeros la empresa que ha obtenido una compensación mayor.
35. A partir del análisis realizado, se recomienda que:
- Se asegure un plazo suficiente entre la aprobación de los programas de ayudas al desarrollo del transporte ferroviario y su efectiva implementación, de forma que las empresas ferroviarias conozcan todas las condiciones antes de tener que tomar la decisión de participar, y para que puedan planificar las diferentes acciones necesarias, como los

desarrollos informáticos. El lanzamiento debería ser simultáneo por todas las empresas participantes, y debería incluir todos los canales de venta, para maximizar el impacto.

- De forma previa al lanzamiento de este tipo de medidas deberían analizarse detenidamente si son las más adecuadas de entre las distintas posibles a efectos de alcanzar los objetivos pretendidos, y debería establecerse también cómo se va a evaluar su impacto.
- El diseño de los programas de ayudas al desarrollo del transporte ferroviario debe ser tal que no debilite el precio como variable competitiva, y beneficie más a las empresas que más han contribuido al incremento del tráfico, no a las que carguen mayores precios por los billetes.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., Intermodalidad Levante, S.A., Ouigo España, S.A.U.