



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

# PROGRAMA DE BONOS VERDES DEL REINO DE ESPAÑA

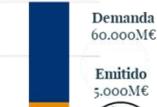
## RESUMEN EJECUTIVO DE LA EMISIÓN VERDE EN 2021

# RESUMEN EJECUTIVO DE LA EMISIÓN VERDE EN 2021

## Éxito en la emisión inaugural

Amplio apoyo por parte del mercado, con una demanda de 60.000M€ que multiplicó x12 el tamaño de la emisión.

Demanda vs emisión 



## Menor coste de financiación (*Greenium*)

Gracias a la elevada demanda del primer bono verde del Reino de España, los fondos obtenidos con la emisión supusieron un menor coste para el contribuyente.

## Financiación de programas verdes

En el caso de la primera emisión, los fondos obtenidos se han asignado a la financiación de programas dentro de la categoría de transporte limpio.



## Impacto medioambiental de los fondos

Para evaluar el impacto de los programas financiados, se han utilizado una serie de indicadores medioambientales, incluyendo ahorro de toneladas de CO2 y otros contaminantes atmosféricos.



**Desde su puesta en marcha, el Programa de Bonos Verdes del Reino de España ha demostrado ser un éxito, tanto desde el punto de vista financiero como medioambiental.** Así, además de diversificar la base inversora, se ha conseguido un importante ahorro financiero para el Estado, tal y como se demostró en la emisión inaugural y posteriores reaperturas. Por otro lado, el programa también está permitiendo impulsar la agenda medioambiental del país, como queda reflejado en esta primera publicación de informes.

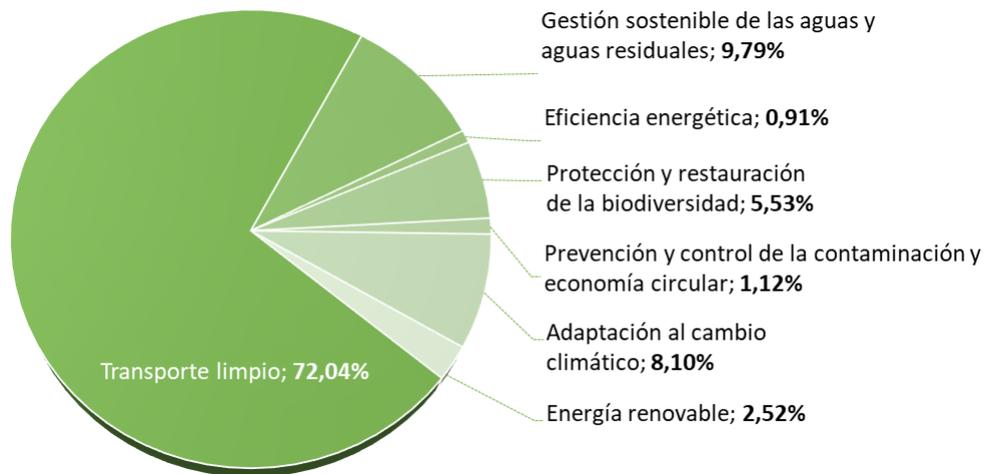
**En este sentido, la publicación de los primeros informes de asignación e impacto constituye un nuevo hito en la implementación del programa, que hace hincapié en esta contribución medioambiental, tanto cualitativa como cuantitativamente.** Así, se incluye información sobre los programas de gasto asociados a la emisión en 2021 y su impacto en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, así como las implicaciones para el conjunto del programa.

**Además, cabe destacar que se ha ido más allá de los compromisos asumidos en el Marco de Bonos Verdes.** Por un lado, se han incluido indicadores de impacto estrictamente ambientales, y no sólo físicos, para todo el gasto asignado, cuando el Marco no lo preveía inicialmente. Por otro lado, se ha ampliado el alcance del análisis de impacto de los programas de infraestructura y transporte ferroviario, incluyendo la prevención y el control de la contaminación, además de la mitigación del cambio climático. Con esto, se pretende aportar el máximo valor posible a los inversores, al tiempo que se refuerza el compromiso con la agenda medioambiental.

## 1. LA EMISIÓN DE BONOS VERDES SOBERANOS EN 2021

**De acuerdo con el Marco de Bonos Verdes del Reino de España, publicado en julio de 2021, la emisión de estos activos requiere la existencia de un volumen suficiente de programas de gasto verde** en los Presupuestos Generales del Estado de los años correspondientes, de acuerdo con las definiciones contenidas en el Marco. Así, para las emisiones de 2021, se identificó un gasto verde elegible de 13.750 millones de euros en el periodo 2018-2021, para la emisión de bonos verdes soberanos en ese mismo año.

### Gasto elegible para las emisiones de 2021 (reparto por categorías)



**En base a este gasto elegible, en septiembre de 2021, se realizó la primera emisión en el marco del programa, con un nuevo bono a 20 años (vencimiento en julio de 2042) por un importe de 5.000 millones de euros,** que sería la única en ese ejercicio, hasta las reaperturas realizadas en el año 2022. La operación fue todo un éxito, atrayendo una demanda hasta 12 veces superior (60.000 millones de euros) y alcanzando un coste del 1%, pudiendo estimarse un ahorro de en torno a 2 puntos básicos en el coste de financiación, respecto a la rentabilidad que el mercado hubiera exigido a un bono convencional con las mismas características.

## 2. ASIGNACIÓN DE LOS FONDOS EN 2021

**De acuerdo con el Marco de Bonos Verdes, existe el compromiso de que las cuantías emitidas en el marco del programa se correspondan con las mismas cuantías en términos de gasto verde identificado en los Presupuestos Generales del Estado correspondientes,** de tal forma que exista un nexo claro entre la emisión y el gasto verde ejecutado por la Administración general del Estado. Para evitar la doble contabilización de gastos, se excluyen programas financiados por otras administraciones (e.g. Next Generation EU, FEDER, CCAA, etc.) o por ingresos de carácter finalista (e.g. régimen de apoyo a las renovables), de tal forma que no exista el riesgo de que una misma partida haya sido financiada por dos vías diferentes.

**En 2021, se ha decidido asignar el 100% de la emisión, los 5.000 millones de euros, a la categoría de transporte limpio** y, concretamente, a las transferencias del Estado a favor de los gestores y administradores de la infraestructura (ADIF y ADIF AV) y del operador (RENFE) de los servicios calificados como Obligación de Servicio Público por las autoridades competentes y prestados sobre la red ferroviaria española. Esto contribuirá a los objetivos de mitigación del cambio climático y prevención y control de la contaminación. Toda esta información se refleja en el informe de asignación del programa de bonos verdes en 2021.

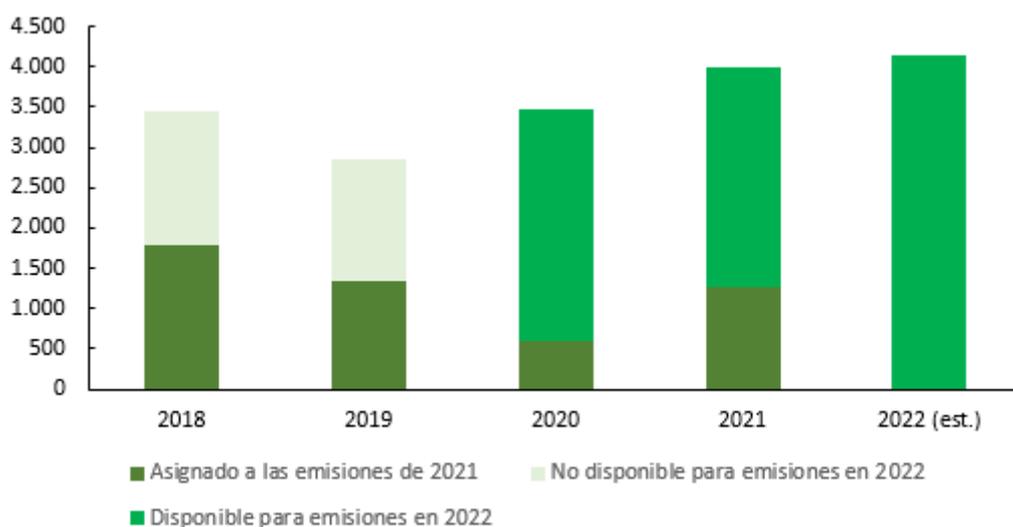
### Distribución de la asignación por programas presupuestarios

| Denominación  | Tipo de gasto   | Programa | Cuantía (€)      | Asignación 2021 (€)       |
|---|-----------------|----------|------------------|---------------------------|
| <b>PGE 2018</b>   |                 |          |                  | <b>1.798.159.849,00 €</b> |
| Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público | Gasto corriente | 441M     | 786.729.045,06 € | 786.729.045,06 €          |
| A ADIF para inversiones en la red convencional  | Inversión       | 453A     | 365.069.353,61 € | 281.856.853,94 €          |
| Aportación patrimonial a ADIF   | Inversión       | 451N     | 418.000.000,00 € | 418.000.000,00 €          |
| Aportación patrimonial a ADIF AV  | Inversión       | 451N     | 311.573.950,00 € | 311.573.950,00 €          |
| <b>PGE 2019</b>   |                 |          |                  | <b>1.344.690.976,00 €</b> |
| Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público | Gasto corriente | 441M     | 828.567.026,00 € | 828.567.026,00 €          |
| A ADIF para inversiones en la red convencional  | Inversión       | 453A     | 204.550.000,00 € | 204.550.000,00 €          |
| Aportación patrimonial a ADIF AV  | Inversión       | 451N     | 311.573.950,00 € | 311.573.950,00 €          |
| <b>PGE 2020</b>   |                 |          |                  | <b>588.439.225,00 €</b>   |
| Aportación patrimonial a ADIF   | Inversión       | 451N     | 445.300.000,00 € | 276.865.275,00 €          |
| Aportación patrimonial a ADIF AV  | Inversión       | 451N     | 311.573.950,00 € | 311.573.950,00 €          |
| <b>PGE 2021</b>   |                 |          |                  | <b>1.268.709.950,00 €</b> |
| Aportación patrimonial a ADIF   | Inversión       | 453A     | 752.536.000,00 € | 752.536.000,00 €          |
| Aportación patrimonial a ADIF AV  | Inversión       | 453A     | 466.173.950,00 € | 466.173.950,00 €          |
| A ADIF AV para administración de red  | Gasto corriente | 453A     | 50.000.000,00 €  | 50.000.000,00 €           |

**El foco en el sector del transporte ferroviario es coherente con el propio peso del transporte en la composición del gasto elegible del programa (cerca del 70% del total) y ofrece una serie de ventajas con potencial de ofrecer mayor valor a los inversores.** Entre éstas, cabe citar el papel protagonista del sector transportes en la estrategia de descarbonización a largo plazo de la economía española, la amplia trayectoria del sector en medición de impactos ambientales o la mayor facilidad para agregar impactos, tanto al nivel del bono como al nivel de la cartera, en el caso de los inversores que luego tendrán que informar sobre sus propias métricas.

**Para ejercicios futuros, se estima que el gasto elegible disponible para las emisiones en 2022 ascenderá a 9.755 millones de euros, tomando como referencia el periodo 2020-2022.** Esto considera las cantidades asignadas en el año 2021, así como la nueva información respecto a la evolución del gasto elegible para el programa de bonos verdes soberanos en 2022 y las restricciones definidas en el Marco. En todo caso, esto tendrá que ajustarse cuando se conozcan las cifras definitivas sobre la ejecución de los Presupuestos Generales del Estado para 2022.

### Impacto de la asignación sobre el gasto elegible (millones de euros)



|                                      | 2018            | 2019            | 2020            | 2021            | 2022 (est.)     | Total            |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Disponible para emisiones en 2022    | 0,00            | 0,00            | 2.881,48        | 2.718,26        | 4.155,56        | 9.755,29         |
| Asignado a las emisiones de 2021     | 1.798,16        | 1.344,69        | 588,44          | 1.268,71        | 0,00            | 5.000,00         |
| No disponible para emisiones en 2022 | 1.649,66        | 1.501,49        | 0,00            | 0,00            | 0,00            | 3.151,15         |
| <b>Gasto elegible</b>                | <b>3.447,82</b> | <b>2.846,18</b> | <b>3.469,92</b> | <b>3.986,97</b> | <b>4.155,56</b> | <b>17.906,45</b> |

### 3. IMPACTO DE LOS FONDOS ASIGNADOS EN 2021

De acuerdo con los compromisos asumidos en el Marco de Bonos Verdes, junto con el informe de asignación, también se publica un informe de impacto que incluye indicadores relacionados con los dos objetivos del gasto asignado: mitigación del cambio climático y prevención y control de la contaminación. Estos indicadores de carácter ambiental tienen su origen en indicadores físicos (líneas renovadas o construidas, trenes-km recorridos, etc.) y su obtención ha sido posible gracias a las metodologías desarrolladas por los centros gestores, que se detallan en el informe de impacto.

Así, se estima que las transferencias a los administradores de infraestructura ferroviaria (ADIF y ADIF AV) han contribuido a un ahorro de 3,77 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, 37,06 miles de toneladas de NO<sub>x</sub> y 1.076 toneladas de PM<sub>10</sub>. Por su parte, las transferencias a RENFE, para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público, han contribuido, en el periodo 2018-2019, a un ahorro total de 3,14 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, 10,34 miles de toneladas de NO<sub>x</sub> y 356,10 toneladas de pequeñas partículas PM<sub>10</sub>.