



Financiamiento de  
infraestructura verde:

# INSTRUMENTOS PARA ESTADOS Y MUNICIPIOS

Junio 2021



## Financiamiento de Infraestructura Verde: Instrumentos para estados y municipios

Para lograr la transición hacia una economía baja en carbono y resiliente ante los efectos adversos del cambio climático, es necesaria una inversión de aproximadamente USD 126 mil millones orientados al desarrollo de infraestructura verde y sustentable en México.<sup>1</sup> Existen múltiples oportunidades para desarrollar este tipo de proyectos en estados y municipios, sin embargo, su ejecución depende del involucramiento del sector privado como inversionista para complementar sus necesidades de capital.



### Introducción

Los gobiernos subnacionales en México tienen la responsabilidad de respaldar los compromisos asumidos a nivel nacional, en el marco del Acuerdo de París. Los efectos del cambio climático ya son tangibles en el territorio nacional, por lo que la adaptación y reducción de riesgos son tareas impostergables que deben ser integradas a la planeación y desarrollo socioeconómico de cada entidad estatal y municipal, a través del desarrollo de proyectos que incrementen la resiliencia de los territorios.<sup>2</sup>

Los estados y municipios de México deben continuar desarrollando infraestructura verde y sustentable. Este tipo de infraestructura implica la construcción de proyectos de energía, manejo de desechos, soluciones basadas en la naturaleza y manejo hídrico, teniendo en cuenta los efectos económicos, sociales y medioambientales relacionados con su desarrollo.<sup>3</sup> La infraestructura verde promueve beneficios ambientales —y en algunos casos importantes beneficios sociales— sobre

todo en los sectores prioritarios establecidos en la Contribución Determinada a nivel Nacional (NDC por sus siglas en inglés) de México, actualizada a finales de 2020: generación de electricidad, petróleo y gas, transporte, manufactura, residencial y comercial, gestión de residuos, agricultura, ganadería y cambios en el uso de suelo.<sup>4</sup>

Este tipo de infraestructura puede contribuir de manera simultánea tanto a mitigar como adaptarse al cambio climático debido a su carácter multifuncional.<sup>5</sup> En México, el desarrollo de dicha infraestructura recae fuertemente en las entidades subnacionales, que junto con la federación pueden regular o incidir en el desarrollo de este tipo de infraestructura.<sup>6</sup> Sin embargo, las entidades estatales y municipales han enfrentado restricciones presupuestarias que les han dejado poco margen de acción.

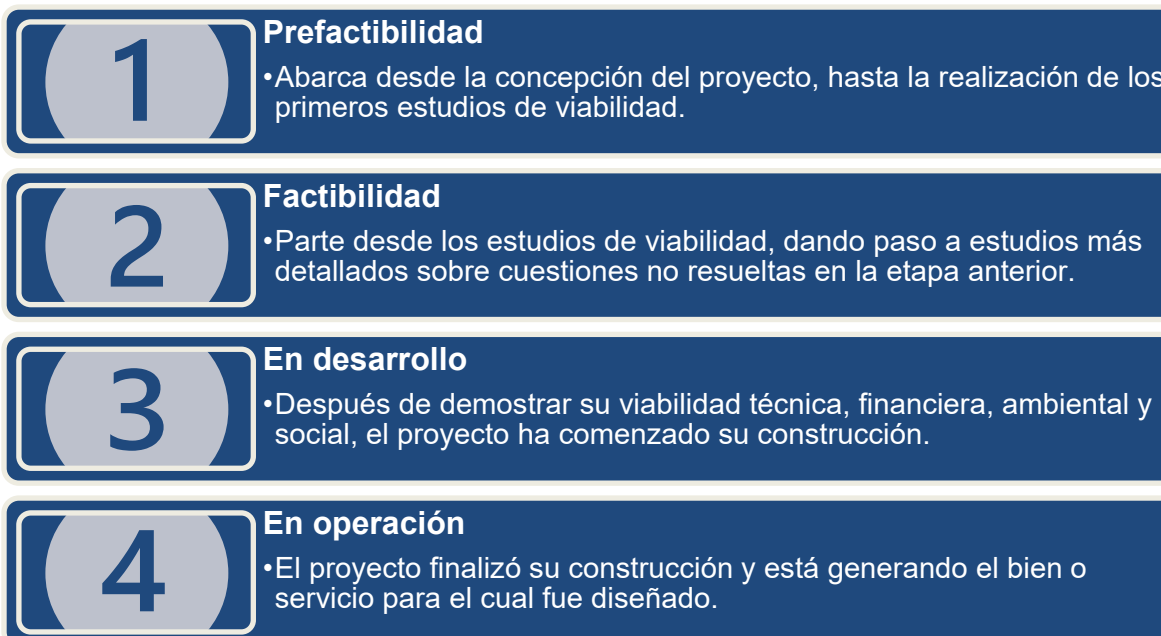
Un ejemplo de esto es el Ejercicio del Presupuesto de Egresos de La Federación (PPEF) 2021, el cual estima un gasto neto de MXN 6,295,732.6 millones, de los

cuales el 27% se destina al gasto no programable, dirigido hacia el cumplimiento de pagos pendientes de años anteriores, gastos destinados a cubrir obligaciones derivadas de la deuda, y recursos transferidos a entidades estatales y municipales, a través de participaciones federales.<sup>7</sup>

Por ello, resulta oportuno explorar mecanismos de financiamiento alternativos para estados y municipios, como las Alianzas Público-Privadas (APP), los bonos etiquetados como verdes y sustentables, y los impuestos ambientales. Estos mecanismos se abordan en el presente documento, en conjunto con recursos disponibles que están en función del grado de avance de los proyectos de infraestructura verde. Las recomendaciones han sido estructuradas con base en un estudio cualitativo que consistió en una serie de entrevistas realizadas a agentes clave del sistema financiero mexicano —en especial a la banca comercial, así como entidades estatales y municipales.

## Cuadro 1

### Etapas de un proyecto de infraestructura verde



#### **Fuentes de financiamiento según la etapa de avance del proyecto**

**Prefactibilidad y factibilidad.** En la etapa de prefactibilidad se genera una estimación del mercado potencial de la iniciativa, y la inversión requerida para su desarrollo.

Es decir, se realiza una corrida financiera que incluye la proyección de los ingresos y egresos, los costos de operación y los recursos que demandaría y generaría el proyecto, además de su viabilidad técnica.<sup>8</sup> Para determinar la rentabilidad financiera de un proyecto se requieren estimaciones de los montos de inversión y costos de operación, un calendario de inversión y construcción e ingresos aproximados que se generarán durante la vida útil del proyecto.<sup>9</sup> Una vez definidos dichos factores, se de-

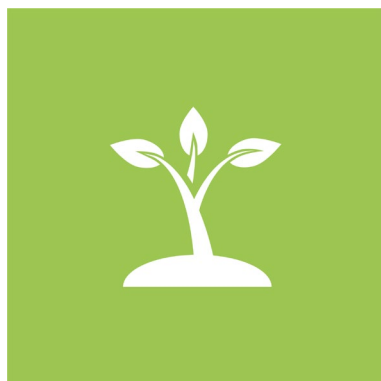
termina si el proyecto es viable tanto económicamente como socialmente y cómo impacta en el medio ambiente. En caso de que el valor agregado generado sea mayor a su costo, se procede a la realización de estudios de factibilidad. El estudio de factibilidad se define como una herramienta que ofrece una base técnica y financiera, para decidir si se lleva a cabo un proyecto o no. Implica la ejecución de análisis y evaluaciones de naturaleza compleja abarcando varia-



bles como el objetivo de inversión futura, período determinado, el nivel de incertidumbre y los factores de riesgo asociados. El resultado del análisis debe reflejar la disponibilidad de recursos financieros para cubrir las necesidades funcionales del proyecto, con el propósito de asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones financieras derivadas. Las fuentes de financiamiento disponibles para llevar a cabo los estudios tanto de prefactibilidad como de factibilidad provienen de dos fuentes principales, algunas en forma de subvenciones, y otras con esquemas de fondos de contrapartida donde los estados o municipios aportan un porcentaje y un tercero aporta otro. Algunas de las entidades que brindan financiamiento a fondo perdido, para realizar los estudios de prefactibilidad y factibilidad son:

Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), Banca de Desarrollo de América Latina (CAF), Agencia de EE. UU. para el Desarrollo Internacional (USAID), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ) y Netherlands Development Finance Company (FMO).

Algunas entidades que brindan asistencia técnica son: The Financing Sustainable Cities Initiative (FSCI), World Resources Institute (WRI), International Finance Corporation (IFC), y la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ).



**En Desarrollo.** Un proyecto entra en etapa de desarrollo cuando se demuestra su viabilidad técnica y financiera y se toma la decisión de ejecutarlo. En esta fase, se requiere de recursos financieros para comenzar su construcción. En el caso de los proyectos con una fuente de repago que dependa de su puesta en marcha, es necesario tener claridad sobre el cronograma de construcción y el momento en que comenzará a generar ingresos, ya

que esto determinará las fuentes de capitales a las que tendrá acceso. De acuerdo con las entrevistas mencionadas anteriormente,<sup>10</sup> para proyectos que generan retornos en plazos menores a 3 años, el mecanismo más usual para financiar el desarrollo de infraestructura es el crédito bancario. Las entidades subnacionales acuden al área de banca designada para gobiernos, en los bancos comerciales, para explorar si son sujetos de crédito, y cuáles serían las condiciones de préstamo a las que podrían acceder en función de su calificación crediticia o garantías con las que cuente el proyecto,<sup>11</sup> así como las características financieras del mismo.

En este caso es frecuente que los estados y municipios se enfrenten a dos problemáticas principales:

En el primer caso, la entidad subnacional no puede adquirir más deuda, ya que ha alcanzado su máxima capacidad presupuestaria, conforme a lo definido en la Ley de Disciplina Financiera, donde se establecen lineamientos en materia de presupuesto, endeudamiento, transparencia y rendición de cuentas para la presupuestación y ejercicio de los ingresos y gastos, así como para la contratación de deuda de los gobiernos subnacionales y sus organismos.<sup>12</sup> En el segundo caso, la entidad subnacional no es sujeto

de crédito, ya que ha adquirido compromisos financieros anteriores que no le permiten aumentar su capacidad de endeudamiento. Algunos estados y municipios han optado por diseñar APP, en las cuales una contraparte privada provee el crédito o mecanismo de financiamiento para ejecutar el proyecto. Ciertas circunstancias cruciales detectadas para determinar si una APP será exitosa son:

**Claridad en la definición del proyecto:** La entidad gubernamental a cargo de establecer las condiciones (técnicas y financieras) del proyecto tiene que definir de forma explícita y cuantificable cuáles podrían ser las expectativas de la parte privada. Es posible vincular los ingresos que ésta recibe en función de su nivel de éxito, al alcanzar o no las expectativas iniciales.

**Autorizaciones necesarias:** La entidad debe asegurarse de poder contar con todos los permisos y autorizaciones reglamentarias necesarias para ejecutar el proyecto. De no ser así, ambas partes resultan perjudicadas, pues se incumple con los términos iniciales, teniendo que realizar modificaciones que resultan costosas durante la etapa de ejecución, e impactando también en los plazos de desarrollo de los proyectos.

**Certeza cronológica:** las contrapartes privadas, antes de entrar en una APP deben

contar con un pronóstico estimado respecto a los tiempos de respuesta de parte de las autoridades, ya que esto impacta directamente los costos de ejecución del proyecto, y, por lo tanto, el margen de utilidad potencial.

A nivel tanto federal como estatal existe un interés relevante por impulsar este tipo de estructuras. De acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el gobierno de México señala a las APP como el mecanismo indicado para promover la inversión en infraestructura y apoyar la reactivación económica del país, con el objetivo de desarrollar proyectos prioritarios en APP que podrían generar hasta 400 mil nuevos empleos<sup>13</sup>. La SHCP ha detallado los criterios del gobierno federal para la selección de proyectos, donde se estipula que por lo menos el 50% de la inversión deberá ser realizada por la iniciativa privada, y enumera los sectores elegibles: energía, comunicaciones y transporte, turismo, agua y saneamiento, y medio ambiente. Todos los proyectos promocionados por el gobierno federal dentro del paquete de proyectos prioritarios deberán definir claramente su impacto social, el alcance de la infraestructura, su costo y su tiempo de implementación. Como ventaja adicional, al pertenecer a un esquema APP, no representarán impacto alguno en la deuda pública. Actualmente están en

ejecución 10 proyectos, mientras que se están incorporando 29 proyectos más a la cartera, representando en total 68 proyectos de infraestructura en los sectores de comunicaciones y transportes, energía, agua y medio ambiente, equivalentes a una inversión total de MXN 526 mil millones, lo que equivale al 2.3% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. De los 68 proyectos en total, al menos 9 están siendo promovidos por un estado o municipio.

**Tabla 1**  
**Inversión en nuevos proyectos de infraestructura**

Tipo de proyecto	Inversión MXN (MDP)
Comunicaciones y transporte	308,084
Energía	215,685
Medioambiente y agua	2,207

Fuente: SHCP<sup>13</sup>

Cuando el plazo en el que el proyecto genera retornos o rendimientos es más largo<sup>14</sup>, las entidades subnacionales —y su contraparte privada en el caso de que se haya establecido una APP— no podrán acudir a la banca comercial, ya que ésta no está diseñada para absorber el riesgo que implica un proyecto cuyo retorno tiene un plazo mayor, a menos de que cuente con garantías o

co-financiadores. Sin embargo, existen otros tipos de inversionistas cuyo mandato les permite realizar este tipo de operaciones.

Un ejemplo de inversionistas que pueden invertir en proyectos de infraestructura con plazos de repago más largos son los fideicomisos —en específico los Certificados de Capital de Desarrollo (CKD) y los Certificados de Proyectos de Inversión (CERPI)— o fondos de inversión de capital privado.

Estos vehículos financieros están diseñados para asumir más riesgo, en espera de una tasa de retorno mayor.<sup>15</sup>

El mandato de inversión de estos vehículos puede variar, y por lo tanto las condiciones de financiamiento que brindan a sus potenciales oportunidades de inversión. Por ejemplo, algunos de estos vehículos priorizan que la fuente de repago de estos proyectos sean participaciones federales, ya que se consideran de bajo riesgo, mientras que otros priorizan que la fuente de repago esté sujeta al volumen de usuarios que utilizan el servicio —riesgo demanda—, ya que, al tener mayor riesgo, pueden obtener un mejor retorno.

Algunos ejemplos de fideicomisos o fondos cuyo mandato contempla el desarrollo de infraestructura verde son:<sup>16</sup>

-BEEL Infrastructure Partners (CKD)

-AINDA Energía e Infraestructura (CKD)

-CKD Infraestructura México (CKD)

-Blackrock México Infraestructura (CERPI)

-GBM Infraestructura (CKD)

-Macquarie (FIBRA)

-Thermion Energy (CKD)

Es importante indicar que el crédito bancario o la aportación de capital de parte de fondos de inversión —tanto listados en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) como privados— son opciones de financiamiento viables solamente cuando existe un mecanismo de repago —el proyecto cuenta con un modelo de negocio que le permite repagar el capital obtenido—. Es decir, si el proyecto no considera repago alguno, no podrá acceder a la inversión, y dependerá exclusivamente de recursos a fondo perdido o presupuesto gubernamental para su ejecución.

**Operación.** Esta es la última etapa para analizar en materia de financiamiento de proyectos, puesto que cuando el proyecto se encuentra en operación no requiere capital para su funcionamiento.

No obstante, los proyectos en etapa de operación pueden requerir inyecciones de capital en las siguientes situaciones:



1. El proyecto busca refinanciamiento de deudas.

2. El proyecto contempla un incremento de escala.

En el primer caso, el proyecto financiado obtuvo capital a través de un intermediario que asumió el riesgo de brindar recursos a una iniciativa en etapas tempranas, reflejando en el costo del capital el riesgo percibido. Sin embargo, un proyecto en etapa de operación tiene un riesgo percibido menor; debido a que no tiene el riesgo de construcción o de terminar a tiempo el proyecto de infraestructura y, por lo tanto, un costo de capital menor. De esta manera, los proyectos cuentan con la posibilidad de refinanciar compromisos anteriores, a tasas o plazos más convenientes.

En el segundo caso, el proyecto ya se ejecutó y está brindando el servicio para el que fue diseñado, pero tiene la posibilidad de ampliar sus operaciones. Esta ampliación tiende a ser percibida como un riesgo menor, ya que en la primera etapa se demostró la capacidad del

proyecto de operar adecuadamente, por lo que, en esta segunda etapa, tiene la capacidad de acceder a costos de financiamiento inferiores.<sup>17</sup>

En ambos casos, las entidades estatales y municipales pueden acudir al público inversionista, en especial a inversionistas institucionales, para refinanciar o financiar sus proyectos verdes o sustentables. Este proceso se realiza en el mercado bursátil, que tiene la capacidad de recaudar fondos a través del listado de bonos etiquetados como verdes o sustentables. De acuerdo con las entrevistas realizadas, el costo de capital del dinero recolectado en la BMV es menor al costo de capital del dinero obtenido a través del crédito bancario, en la mayoría de los casos. Además, el mercado bursátil suele ofrecer mejores condiciones en términos de plazos de inversión.<sup>18</sup>

El proceso para listar un bono con una etiqueta verde o sustentable se ilustra en la Figura 1. Un mecanismo alternativo de financiamiento verde son los impuestos ambientales, los cuales se detallan en el Cuadro 2.

**Conclusiones.** Las entrevistas realizadas evidenciaron la necesidad de fortalecer capacidades en entidades subnacionales para la estructuración de proyectos de infraestructura verde y sustentable. De igual manera, es necesario aumentar el nivel

de coordinación entre las Secretarías de Medio Ambiente y Finanzas para el desarrollo integral de los proyectos de infraestructura. Asimismo, la investigación realizada evidenció barreras legales para acceder a los fondos de los cuales disponen las agencias de cooperación para el

financiamiento tanto de estudios de prefactibilidad y factibilidad, como para la ejecución de los proyectos. Sin embargo, es útil promover espacios de diálogo entre agentes privados y entidades estatales y municipales, en aras de sobrellevar estas barreras, abordando esquemas

de colaboración alternativos, como las APP.

Para proyectos en etapa de desarrollo u operación cuyo objetivo sea acceder a financiamiento bursátil, resulta conveniente alinearlos a los criterios establecidos para la emisión de instrumentos de financiamiento verde.

**Figura 1**

**Proceso para listar un Bono Verde o Sustentable**



## Cuadro 2

### Impuestos ambientales como mecanismos de financiamiento verde

Es posible desarrollar impuestos ambientales que internalizan el costo de las externalidades negativas provocadas en la economía, por la emisión de GEI hacia la atmósfera y otras actividades contaminantes. A nivel subnacional, las entidades estatales de Zacatecas, Tamaulipas y Baja California han desarrollado este tipo de instrumentos de recaudación para financiar proyectos de mitigación y adaptación al cambio climático e infraestructura verde. Es posible determinar el uso de los ingresos derivados de los impuestos ambientales hacia el financiamiento de proyectos locales para la mitigación y adaptación a los efectos adversos del cambio climático, a través de proyectos de infraestructura verde, además de promover la reducción de emisiones de GEI y contaminantes en los sectores de la economía cubiertos por los impuestos. En México está vigente desde 2014 el impuesto federal sobre el contenido de carbono en combustibles fósiles, establecido en la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS). De manera similar, desde 2017 se han implementado impuestos sobre las emisiones de GEI e impuestos ambientales en Zacatecas, Tamaulipas y Baja California, mientras que estados como Jalisco y Nuevo León se encuentran analizando iniciativas de Ley para la implementación de gravámenes similares. En la siguiente tabla se presentan los niveles de recaudación estimados para el ejercicio fiscal del año 2021 de los impuestos ambientales vigentes en México, a nivel nacional y subnacional.

Tabla 2

### Estimaciones para 2021 de niveles de recaudación por impuestos ambientales

Entidad	Impuesto ambiental	Recaudación estimada para 2021 (MXN)
Zacatecas	Impuesto De la Emisión de Contaminantes al Suelo, Subsuelo y Agua <sup>19</sup>	120,000,000
Zacatecas	Impuesto Por Remediación Ambiental en la Extracción de Materiales <sup>19</sup>	50,000,000
Zacatecas	Impuesto Al Depósito o Almacenamiento de Residuos <sup>19</sup>	200,000,000
Zacatecas	Impuesto De la Emisión de Gases a la Atmósfera <sup>19</sup>	130,000,000
Tamaulipas	Derechos por la emisión de gases a la atmósfera <sup>20</sup>	905,000,000
Baja California	Impuesto ambiental por la emisión de gases a la atmósfera <sup>21</sup>	26,647,220
México	IEPS - Combustibles fósiles <sup>22</sup>	5,182,900,000

Fuente: CCFV con datos de los gobiernos nacional y subnacionales mencionados.



## Referencias

1. INECC. (2018). Costos de las contribuciones nacionalmente determinadas de México: Medidas no condicionadas. 21 de mayo de 2021, de INECC Sitio web: <https://cambioclima-tico.gob.mx/sexta-comunicacion/material/costos.pdf>
2. Moles P (2020). Riesgos y oportunidades climáticas y ambientales del sistema financiero mexicano. United Nations Environment Programme, 2020.
3. IISD (2021). What is sustainable infrastructure? Consultado en <https://www.iisd.org/savi/faq/what-is-sustainable-infrastructure-2/>
4. Gobierno de México. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2020). Contribución Determinada a nivel Nacional: México. Versión actualizada 2020.
5. Vásquez A. (2016). Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande, Núm. 63, pp. 63-86. Universidad de Chile.
6. SEDATU, SEMARNAT, GIZ (2018). Implementación de Infraestructura verde como estrategia para la mitigación y adaptación al cambio climático en ciudades mexicanas, hoja de ruta. Consultado en [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/394115/Hoja\\_de\\_ruta\\_IV\\_Infraestructura\\_Verde.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/394115/Hoja_de_ruta_IV_Infraestructura_Verde.pdf)
7. Gobierno de México (2021). Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Paquete económico 2021, consultado en [https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas\\_Publicas/docs/paquete\\_economico/precgpe/precgpe\\_2021.pdf](https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/paquete_economico/precgpe/precgpe_2021.pdf)
8. Albis María (2012). Ciclos y fases de la identificación de proyectos. Ciclo del proyecto. Universidad del Norte. Consultado en <http://hdl.handle.net/10584/2202>
9. Universidad de Playa Ancha. Manual de formulación de proyectos. Dirección de Estudios y Proyectos (DAPEI). Consultado en <http://biblioteca.esucomex.cl/RCA/Manual%20de%20formulacion%20de%20proyectos.pdf>
10. De acuerdo con las áreas de banca de gobierno de HSBC México y Grupo Financiero Banorte.
11. Toriz V., Gallegos R. (2020). Evolución de las calificaciones subnacionales: Reporte Sectorial. 21 de mayo 2021, de HR Ratings Sitio web: <https://www.hrratings.com/pdf/Evolucion%20de%20las%20calificaciones%20subnacionales.pdf>
12. Gobierno de México. (20 de noviembre de 2020). Segundo Anuncio de Proyectos para Apuntalar la Reactivación Económica. 20 de mayo 2021, de BANOBRAS Sitio web: [https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2021/02/CPMProyectos\\_infraestructura\\_2o\\_anuncio\\_30nov20.pdf](https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2021/02/CPMProyectos_infraestructura_2o_anuncio_30nov20.pdf)
13. Gobierno de México (2018). Ley de Disciplina Financiera de las entidades federativas y los municipios. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30/01/2018.
14. SHCP. (2020). Ejecutivo federal presenta segundo paquete de proyectos con sector privado por 228 mil mdp. 25 de mayo 2021, de Gobierno de México Sitio web: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/ejecutivo-federal-presenta-segundo-paquete-de-proyectos-con-sector-privado-por-228-mil-mdp?idiom=es>
15. El criterio de plazo varía de banca de gobierno a banca de gobierno, pero entre más largo sea éste, más complejo de financiar para la banca, de acuerdo con la entrevista realizada a HSBC.
16. Basila Abogados, Deloitte. (2019). México: 10 años de inversión institucional en activos alternativos. 20 de mayo 2020, de Deloitte Sitio web: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/finance/2020/CKDes-en-Mexico.pdf>
17. Grupo BMV. (2018). Colocación de deuda: Certificados Bursátiles. 15 de mayo 2021, de Bolsa Mexicana de Valores Sitio web: [https://www.bmv.com.mx/docs/pub/MI\\_EM-PRESA\\_EN\\_BOLSA/CTEN\\_MINGE/Colocacion\\_de\\_Deuda.pdf](https://www.bmv.com.mx/docs/pub/MI_EM-PRESA_EN_BOLSA/CTEN_MINGE/Colocacion_de_Deuda.pdf)
18. De acuerdo con la entrevista conducida con el área de Banca de Inversión de Banco Sabadell.
19. Gobierno del estado de Zacatecas (2020). Ley de Ingresos del Estado de Zacatecas para el Ejercicio Fiscal 2021. Publicado en el Periódico Oficial el 30/12/2020.
20. Gobierno del estado de Tamaulipas (2020). Ley de Ingresos del Estado de Tamaulipas para el Ejercicio Fiscal 2021. Publicado en el Periódico Oficial el 17/12/2020.
21. Gobierno del estado de Baja California (2020). Ley de Ingresos del Estado de Baja California para el Ejercicio Fiscal 2021. Publicado en el Periódico Oficial el 28/12/2020.
22. Gobierno de México (2020). Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2021. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25/11/2020.

## Agradecimientos

Extendemos nuestro agradecimiento a los miembros del Consejo Consultivo de Finanzas Verdes (CCFV) que nos apoyaron en la realización de este documento, entre ellos: AINDA Energía e Infraestructura, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS), Banco Sabadell, HSBC México e International Finance Corporation (IFC).

Reconocemos la invaluable aportación de nuestros aliados, Green Business Certification Inc. (GBCI), la Asociación Mexicana de Capital Privado (AMEXCAP), WRI, GIZ, la

Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la Embajada del Reino Unido, quienes nos apoyaron en identificar los principales retos para el financiamiento de proyectos de las entidades subnacionales, a conocer las potenciales fuentes de financiamiento, y a contactar a algunos de los estados y municipios participantes.

Finalmente, agradecemos la apertura de los estados y municipios entrevistados, que manifestaron la magnitud de la oportunidad de inversión en infraestructura verde y sustentable, dentro de sus territorios. Entre ellos: Jalisco, Guanajuato, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Sonora, Tabasco, Mérida y Naucalpan.

## Avisos

El presente documento fue financiado por el programa del Gobierno Británico UK PACT. Este reporte no constituye una recomendación de inversión, ya que el Gobierno Británico y el CCFV no son consejeros de inversiones. Cualquier referencia a organizaciones financieras, instrumentos de deuda o productos de inversión son únicamente para fines informativos. Los vínculos a páginas web externas son únicamente para fines informativos. El Gobierno Británico y el CCFV no aceptan responsabilidad de ningún tipo por el contenido en páginas web externas. El Gobierno Británico y el CCFV no están endosando, recomendando o aconsejando sobre los méritos financieros o de cualquier otro tipo, de cualquier instrumento de deuda o producto de inversión en este reporte, y la información contenida en este reporte no debe ser considerada como tal, tampoco debe considerarse la información contenida en este reporte para tomar cualquier decisión de inversión. No refleja la calidad crediticia del instrumento de deuda especificado, ni su cumplimiento con leyes nacionales o internacionales. La decisión de inversión es sólo suya. Tanto el Gobierno Británico como el CCFV no aceptan ninguna responsabilidad de cualquier tipo, por cualquier inversión hecha por un individuo u organización, ni por cualquier inversión hecha por terceros a nombre de un individuo u organización, basada en parte o en su totalidad en la información contenida en este, o en cualquier comunicado público del Gobierno Británico y el CCFV.



Documento elaborado por el CCFV.

Autores: Cecilia Latapi, Fernando Aguilera y Juan Bazaldúa, con revisión de Alba Aguilar, Eduardo Piquero, David Colín y Montserrat Gómez. Diseño: Victoria Bruni.

© Publicado por el CCFV – Junio de 2021

