Resumen Ejecutivo

ifss BR

Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional para Brasil, 2026

(con datos a 2025)

APOYA

gflac GRUPO DE FINANCIAMIENTO CLIMÁTICO LAC

iCS instituto CLIMA e SOCIEDADE

Finanzas Sostenibles para el Futuro

Índice de Finanzas Sostenibles

Hub de Finanzas Sostenibles

Diálogos Financiamiento Climático y Sostenible

Autores:

Dra. Sandra Guzmán Luna
Fundadora y Directora General, GFLAC

Guilherme Novaes
Asociado en Finanzas Públicas para Brasil

Revisión:
Lic. Lorena Caballero
Directora Técnica, GFLAC

Lucas Mörtl
Asociado en Finanzas Climáticas Privadas

Alan Senra
Asociado en Financiamiento para la Biodiversidad

Diseño:
Lic. Jhon Cortés
Asociado en Diseño Creativo, GFLAC

Esta publicación está licenciada bajo la Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.
No es una licencia de Cultura Libre.

Cita requerida:
Los lectores pueden reproducir total o parcialmente este documento siempre que se cite la fuente de la siguiente manera:Guzmán, S. y Novaes, G. (2026). Resumen Ejecutivo. Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional Brasil 2026 (com datos a 2025). Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional (IFSS) Brasil 2026: Ingresos y gastos estatales frente al desafío de la sostenibilidad. Grupo de Financiamiento Climático para Latinoamérica y el Caribe (GFLAC).

1. Introducción

La COP 30, celebrada en Belém a finales del año pasado, volvió a situar a Brasil en el centro de las discusiones internacionales sobre acción climática. Al ser la primera vez que el país fue sede de la conferencia de las partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, utilizó esta vitrina global para reafirmar compromisos como el **Plan de Transformación Ecológica**[1], que articula instrumentos de movilización de financiamiento sostenible, mecanismos de transición justa e incentivos a la bioeconomía, y para avanzar en la propuesta del **Tropical Forests Forever Facility (TFFF)**[2], un mecanismo permanente de financiamiento para la conservación forestal presentado por Brasil en las negociaciones internacionales. La realización de la conferencia en suelo amazónico también reforzó, de manera simbólica, la urgencia de que el discurso climático brasileño se traduzca en instrumentos concretos de política pública, incluso en el ámbito fiscal.

En los últimos años, la política ambiental y climática brasileña avanzó en diversos frentes institucionales. La actualización de la **NDC brasileña**[3], presentada en 2024, estableció la meta de reducir entre 59% y 67% las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2035 en relación con los niveles de 2005, reafirmando el compromiso de alcanzar la neutralidad climática para 2050. A nivel internacional, la ratificación del **Acuerdo de Escazú** reforzó la exigencia de transparencia, participación social y acceso a la información ambiental. Y, ya en el plano de la transparencia presupuestaria, el Gobierno Federal lanzó en diciembre de 2025 el **Panel Gastos**

[1] Ministério da Fazenda do Brasil. (2023). *Novo Brasil - Plano de Transformação Ecológica*. Governo Federal. https://www.gov.br/fazenda/pt-br/acesso-a-informacao-acoes-e-programas/transformacao-ecologica
[2] TFFF. (2025). *Tropical Forests Forever Facility*. https://tfff.earth/
[3] Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (CQNUMC). (2024). *Segunda Contribuição Nacionalmente Determinada do Brasil (NDC)*. https://unfccc.int/sites/default/files/2024-11/Brazil_Second%20Nationally%20Determined%20Contribution%20%28NDC%29_November2024.pdf

Climáticos[4], un instrumento que permite dar seguimiento público a los recursos federales destinados a la agenda climática y de sostenibilidad, un movimiento que la presente edición del IFSS también busca impulsar a nivel estatal.

Paralelamente a esos avances federales, **muchos estados brasileños también avanzaron en su planificación climática**. Diversos entes federativos aprobaron leyes estatales de cambio climático, elaboraron planes de mitigación y adaptación, establecieron metas sectoriales de reducción de emisiones y desarrollaron inventarios propios de gases de efecto invernadero. Pará, por ejemplo, instituyó en 2023 su Política Estatal sobre Cambio Climático (Ley N.º 9.048/2023); São Paulo cuenta con una política climática propia desde 2009 y asumió, en años más recientes, el compromiso de alcanzar la neutralidad de carbono hasta 2050, publicando planes de mitigación y adaptación; y Rio Grande do Sul sancionó en 2024 una ley que establece su plan de adaptación a la crisis climática, tras las inundaciones históricas que afectaron al estado ese mismo año. Ese movimiento de institucionalización es relevante y demuestra que la agenda climática dejó de tratarse únicamente como un asunto federal y pasó a ocupar espacio en las estructuras de planificación de los gobiernos subnacionales.

Sin embargo, **planificar no es lo mismo que ejecutar, y comprometerse no es lo mismo que financiar**. Un plan estatal de mitigación o adaptación solo se traduce en resultados concretos cuando encuentra respaldo en el presupuesto público, es decir, cuando los recursos recaudados y asignados por los estados reflejan, en la práctica, las prioridades anunciadas en esos documentos. Sin esa correspondencia entre el discurso de la planificación y la estructura real de las finanzas públicas, los compromisos climáticos y ambientales de los estados corren el riesgo de permanecer mayoritariamente declarativos, limitados por la ausencia de instrumentos fiscales que los sostengan financieramente a lo largo del tiempo. Esta brecha entre el avance normativo-institucional y su traducción presupuestaria es parte central del diagnóstico que el IFSS Brasil busca evidenciar.

Esta preocupación cobra aún más relevancia a la luz del **Artículo 2.1(c) del Acuerdo de París**, que establece que **todos los flujos financieros — públicos y privados — deben ser compatibles con trayectorias de bajo carbono y resilientes al clima**. Cumplir con este compromiso exige que la coherencia climática se observe no solo en los planes sectoriales, sino también en la arquitectura fiscal que financia (o deja de financiar) su implementación. Los estados, en este sentido, desempeñan un papel estratégico: al ser responsables de buena parte de la ejecución de políticas de uso del suelo, infraestructura, transporte, desarrollo urbano y protección ambiental, también están más cerca tanto de las causas de las emisiones como de las poblaciones afectadas por los impactos climáticos.

Es en este contexto donde se inserta el **Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional (IFSS)**, herramienta técnica y analítica del GFLAC que evalúa el grado de alineación de las finanzas públicas estatales con los compromisos climáticos y de sostenibilidad de los estados brasileños. Al generar evidencias empíricas, estandarizadas y comparables sobre la composición de los ingresos y gastos de todos los 26 estados y del Distrito Federal, el índice permite verificar, más allá de los planes y las metas anunciadas, si la sostenibilidad realmente orienta la recaudación y la

[4] Governo Federal do Brasil. (2025). *Painel Gastos Climáticos*. Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO). https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/orcamento/gastos-climaticos

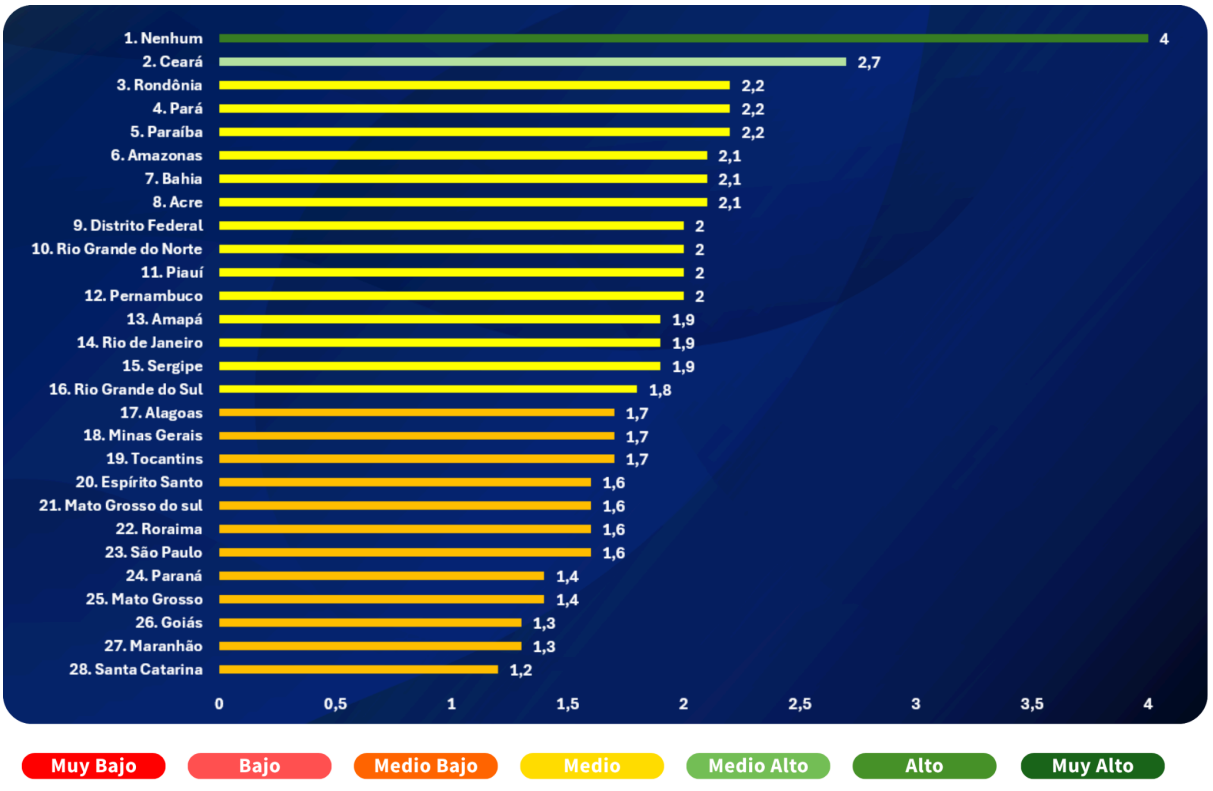
asignación de recursos públicos y el nivel de dependencia de sectores intensivos en carbono. En esta segunda edición, el IFSS Brasil se aplica con datos correspondientes al ejercicio de 2025, profundizando el diagnóstico iniciado en la edición anterior y ampliando la base de evidencia disponible para formuladores de políticas públicas, gobiernos estatales, organismos internaionales y sociedad civil.

2. Principales conclusiones del IFSS Brasil 2026

En su segunda edición, el **IFSS Brasil** revela que, pese a algunos avances puntuales, los estados siguen en una fase inicial de alineación de sus finanzas con una trayectoria alineada con una economía baja en carbono. En 2025, los estados y el Distrito Federal recaudaron **16.4 veces más ingresos provenientes de actividades intensivas en carbono (BRL 127.1 mil millones) que ingresos sostenibles (BRL 7.7 mil millones)** — una brecha que se amplió respecto a la edición anterior, cuando la diferencia era de 13 veces.

En el ámbito del gasto público, **BRL 34.5 mil millones se destinaron a actividades de alto impacto ambiental, 1.3 veces más que los BRL 25.6 mil millones destinados a sectores sostenibles** — una diferencia que, en cambio, disminuyó frente a la edición anterior (1.5 veces). Ninguna entidad federativa alcanzó los niveles de desempeño **"Muy Alto"** o **"Alto"** en finanzas sostenibles, lo que confirma que ningún estado tiene sus finanzas plenamente alineadas con la transición hacia una economía baja en carbono.

Gráfico 1 — Puntuación del IFSS Brasil 2026 por estado



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

En el desempeño general del índice, **Ceará (2.7)** se destaca de forma aislada en el nivel **"Medio Alto"** — resultado explicado por su combinación, poco frecuente entre los estados, de buen puntaje simultáneo en ingresos y presupuestos sostenibles. La mayor parte de las entidades

federativas, **catorce estados**, se concentra en el nivel **"Medio"**, con **Rondônia, Pará y Paraíba (2.2)** con las puntuaciones más altas, seguidos por **Amazonas, Bahía y Acre (2.1)**. En contrapartida, **doce estados** se ubican en el nivel **"Medio Bajo"**, con **Santa Catarina (1.2)** en la última posición del ranking, seguida por **Maranhão y Goiás (1.3)**. Este escenario es consistente con lo observado en la edición anterior: aunque algunos estados presentan avances específicos, ninguno exhibe un desempeño equilibrado en todas las variables analizadas.

En la variable de **Ingresos Sostenibles (IS)**, ningún estado alcanzó el nivel **"Medio Alto"** o superior en 2025. **Pará (4.57%), Río de Janeiro (1.45%) y Ceará (1.33%)** lideran el ranking en el nivel **"Medio"**. Los veintitrés estados restantes registraron **menos de 1% de ingresos sostenibles**, la mayoría en los niveles **"Bajo"** o **"Muy Bajo"**, lo que refuerza el diagnóstico, ya identificado en la primera edición, de que existe una baja presencia de instrumentos fiscales orientados a la sostenibilidad en casi todo el país, con la recaudación concentrada en fuentes de carácter punitivo o compensatorio, como tasas, multas y compensaciones ambientales.

En cuanto a los **Ingresos Intensivos en Carbono (IIC)**, **Río de Janeiro sigue aislado en el nivel "Muy Alto"**, con **22.53% de sus ingresos totales** provenientes de actividades de alto impacto ambiental — porcentaje impulsado principalmente por las regalías petroleras. **São Paulo (8.39%)** y **Minas Gerais (8.22%)** aparecen en el nivel **"Alto"**, seguidos por **Paraná (7.25%)** y **Espírito Santo (6.58%)**, en el nivel **"Medio Alto"**. Esta estructura de ingresos, concentrada en pocos estados con fuerte presencia de la industria petrolera y de flotas vehiculares, limita la capacidad del país de avanzar de forma ordenada hacia una economía baja en carbono.

En el ámbito del gasto público, la variable de **Presupuestos Sostenibles (PS)** tuvo en **Ceará (4.98%)** a su único representante en el nivel **"Alto"**, resultado explicado por la diversificación de inversiones principalmente en gestión de recursos hídricos, saneamiento y transporte ferroviario. **Bahía (4.02%), Pernambuco (2.97%) y Acre (2.55%)** completan el grupo en el nivel **"Medio Alto"**, con inversiones concentradas en **transporte colectivo urbano** en el caso de Bahía y en **defensa civil** en el caso de Acre. El promedio nacional de presupuestos sostenibles se mantuvo bajo, en **1.62% de los presupuestos estatales**, prácticamente el mismo nivel registrado en la edición anterior, lo que evidencia que esta agenda continúa ocupando un espacio marginal en las prioridades de asignación de recursos públicos, sin señales de avance de un año a otro.

Ya en los **Presupuestos Intensivos en Carbono (PIC)**, ningún estado alcanzó el nivel **"Alto"** o **"Muy Alto"** en esta edición — una diferencia respecto a 2025, cuando Mato Grosso lideraba en el nivel **"Alto"**. **Mato Grosso (7.42%), Mato Grosso do Sul (7.03%), Goiás (6.48%) y Santa Catarina (6.28%)** lideran el ranking en el nivel **"Medio Alto"**, con la mayor parte de los recursos destinados a inversiones en infraestructura vial — un modo de transporte altamente emisor de gases de efecto invernadero.

En conjunto, los resultados del IFSS Brasil 2026 confirman un escenario en el que **persiste una estructura fiscal mayoritariamente ligada a actividades intensivas en carbono**, con una leve mejora relativa del lado del gasto público y un desalineamiento que se profundizó del lado de los ingresos. La baja recaudación sostenible, la fuerte dependencia de actividades de alto impacto ambiental y la limitada priorización presupuestaria de la sostenibilidad muestran que los estados todavía no están alineados con los compromisos asumidos por Brasil en su NDC ni con el Artículo 2.1(c) del Acuerdo de París. El IFSS busca contribuir a cerrar esta brecha, visibilizando los flujos

fiscales asociados a la sostenibilidad y a las actividades intensivas en carbono, con el fin de proporcionar elementos concretos para que la sociedad, los órganos de control y las autoridades puedan exigir y buscar una mayor coherencia entre política fiscal y sostenibilidad.

3. Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional (IFSS) Brasil: Alcance y Metodología

El **IFSS** es una herramienta desarrollada para **monitorear y evaluar los ingresos y gastos de los 26 estados brasileños y del Distrito Federal desde la perspectiva de la sostenibilidad y de la transición hacia una economía baja en carbono**. La metodología identifica los flujos financieros alineados con la sostenibilidad, la acción climática y la protección ambiental, así como aquellos que refuerzan modelos económicos intensivos en carbono, permitiendo analizar la coherencia fiscal de los estados frente a los compromisos climáticos nacionales e internacionales.

La metodología del IFSS se basa en el **Índice de Finanzas Sostenibles (IFS)**[5], iniciativa consolidada del GFLAC, ya en su séptima edición, que evalúa las finanzas públicas de los 20 países que más emiten gases de efecto invernadero en América Latina y el Caribe. Las categorías de ingresos y presupuestos considerados sostenibles e intensivos en carbono fueron adaptadas a las particularidades del presupuesto estatal brasileño. No obstante, el proceso de estimación de las variables sigue la misma lógica metodológica del IFS.

El IFSS realiza este análisis con base en cuatro variables:

1. **Ingresos Sostenibles (IS):** ingresos provenientes de **actividades sostenibles** o de **instrumentos que desincentivan la degradación ambiental y las actividades de alto impacto**, como tasas, multas y compensaciones ambientales, ingresos por servicios de transporte público colectivo, compensación por el uso de recursos hídricos y operaciones de crédito destinadas a programas y políticas ambientales.
2. **Ingresos Intensivos en Carbono (IIC):** ingresos asociados a **actividades de alto impacto ambiental y a la emisión de gases de efecto invernadero (GEI)**, como exploración, extracción y producción de combustibles fósiles, minería, tributos sobre el transporte motorizado individual y tributos sobre el transporte aéreo.
3. **Presupuestos Sostenibles (PS):** recursos públicos destinados a **acciones de sostenibilidad ambiental y de combate al cambio climático**, como preservación y control ambiental, uso sostenible de los recursos hídricos, recuperación de áreas degradadas, saneamiento básico, transporte colectivo urbano y ferroviario, eficiencia energética y biocombustibles, y prevención y respuesta ante desastres naturales.
4. **Presupuestos Intensivos en Carbono (PIC):** recursos asignados a **actividades de elevado impacto ambiental y alta emisión de GEI**: exploración, extracción y producción de combustibles fósiles, minería e inversiones en transporte vial y aéreo.

[5] GFLAC. (2026). *Resumen Ejecutivo. Índice de Finanzas Sostenibles 2026 (con datos a 2025)*. https://www.sustainablefinance4future.org/_files/ugd/32948d_1f300fba7c7a4796a1adbd7f0b99e539.pdf

El cálculo del IFSS consiste en la **asignación de un puntaje que varía entre 0 y 1 punto** para cada una de las cuatro variables analizadas. Las variables de **Ingresos Sostenibles (IS)** y **Presupuestos Sostenibles (PS)** contribuyen positivamente al puntaje final del índice: cuanto mayor sea su participación relativa en la recaudación y en el presupuesto estatal, más cercano a 1 punto será el resultado obtenido por el estado en cada una de estas dimensiones. En ese sentido, un mayor peso de los flujos financieros alineados con la sostenibilidad se traduce en un mejor desempeño en el índice.

En contrapartida, las variables de **Ingresos Intensivos en Carbono (IIC)** y **Presupuestos Intensivos en Carbono (PIC)** operan bajo una lógica inversa, contribuyendo negativamente al puntaje final. En estos casos, cuanto mayor sea la proporción de ingresos o gastos asociados a actividades de alto impacto ambiental y elevadas emisiones de gases de efecto invernadero, más cercano a 0 será el puntaje asignado al estado en la variable respectiva.

El puntaje final resulta de la suma de las cuatro variables, generando un índice que varía entre 0 y 4 puntos. Con base en ese valor, los estados se clasifican en siete niveles de desempeño en finanzas sostenibles: **Muy Alto** (3.5 a 4.0 puntos), **Alto** (2.9 a 3.4), **Medio Alto** (2.3 a 2.8), **Medio** (1.8 a 2.2), **Medio Bajo** (1.2 a 1.7), **Bajo** (0.6 a 1.1) y **Muy Bajo** (0.0 a 0.5).

La principal fuente de datos utilizada es la base **Finbra (*Finanças do Brasil*)**, del **Sistema de Información Contable y Fiscal del Sector Público Brasileño (SICONFI)**[6], gestionado por el Tesoro Nacional de Brasil. La Finbra reúne información contable, presupuestaria y financiera enviada periódicamente por todas las entidades federativas (estados y municipios), de forma obligatoria y estandarizada, conforme lo establece la **Ley de Responsabilidad Fiscal**[7]. Esta base fue seleccionada por ser una fuente oficial, obligatoria y consolidada, lo que permite la homogeneidad de los criterios aplicados y la comparabilidad entre los estados. En esta segunda edición del IFSS Brasil, se utilizan los datos correspondientes al ejercicio de 2025.

Para la clasificación de las variables de ingresos sostenibles e ingresos intensivos en carbono, se utilizó la codificación del **Ementário da Receita Orçamentária**[8] del Tesoro Nacional de Brasil, que clasifica los ingresos de forma homogénea para todos los niveles de la administración pública. En el caso de las variables de presupuestos sostenibles y presupuestos intensivos en carbono, la categorización se basó en las **funciones y subfunciones del gasto público**[9] definidas por la **Portaria Interministerial STN/SOF n.º 163/2001**[10], que estandariza la clasificación de la ejecución presupuestaria de las entidades federativas.

---

[6] Tesouro Nacional do Brasil. (2026). *SICONFI: Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro*. https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/index.jsf

[7] Brasil. (2000). *Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal)*. Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm

[8] Tesouro Nacional do Brasil. (2026). *Ementário da Receita Orçamentária*. Governo Federal do Brasil. https://www.gov.br/tesouronacional/pt-br/contabilidade-e-custos/federacao/ementario-da-classificacao-por-natureza-de-receita-tabela-de-codigos

[9] Governo do Brasil. (2026). *Função e subfunção*. Portal da Transparência. https://portaldatransparencia.gov.br/entenda-a-gestao-publica/funcao-e-subfuncao

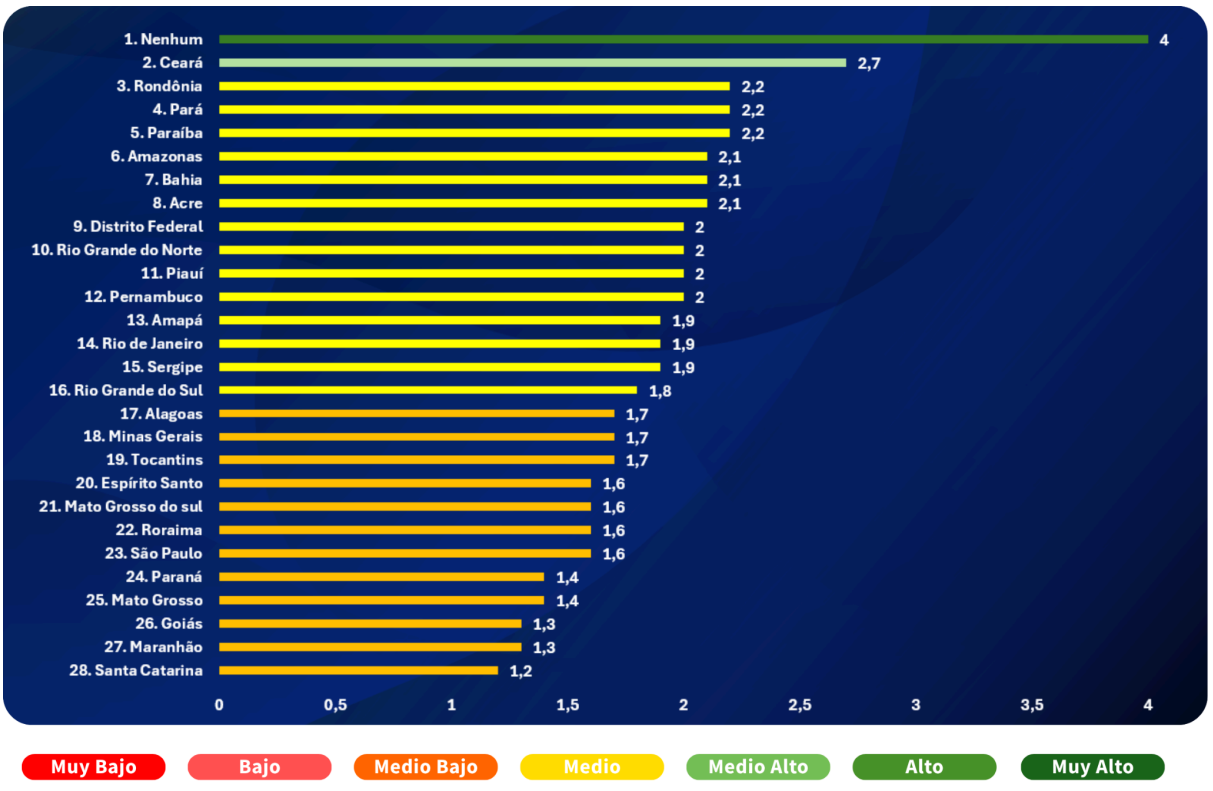
[10] Governo do Brasil. (2025). PORTARIA INTERMINISTERIAL N.º 163, DE 4 DE MAIO DE 2001 (ATUALIZADA) http://www.orcamentofederal.gov.br/orcamentos-anuais/orcamento-2015-2/arquivos%20portarias-sof/portaria-interm-163_2001_atualizada_2015_02set2015.pdf/

El enfoque metodológico del IFSS fue concebido para garantizar la **estandarización** en el análisis de las finanzas estatales, permitiendo **comparaciones** entre las entidades federativas. Esta estructura facilita la identificación de diferencias territoriales, la comprensión de cómo los estados asignan sus recursos y el reconocimiento de dinámicas fiscales que pueden favorecer o dificultar la transición hacia una economía baja en carbono. Además, **el modelo fue desarrollado para aplicarse de forma continua**, permitiendo monitorear a lo largo del tiempo los avances o retrocesos de los estados en la adopción de prácticas fiscales más alineadas con la sostenibilidad y con la reducción de la dependencia de sectores intensivos en carbono — como lo demuestra esta segunda edición, que ya permite las primeras comparaciones año con año. Por último, cabe destacar que el IFSS agrupa los flujos financieros vinculados a la sostenibilidad ambiental en un sentido amplio, y no se limita únicamente a las áreas de lucha contra el cambio climático.

4. Resultados del Índice de Finanzas Sostenibles Subnacional Brasil 2026

En el IFSS Brasil 2026, **ningún estado alcanzó los niveles "Alto" o "Muy Alto", indicando que ninguno logra un desempeño sólido en las cuatro variables al mismo tiempo**. Los estados mejor posicionados lo están, en muchos casos, porque logran evitar una exposición alta a actividades intensivas en carbono, y no porque tengan ingresos o gastos realmente orientados a la sostenibilidad. Esa distinción entre construir finanzas sostenibles y simplemente no depender tanto de lo fósil atraviesa buena parte de los resultados de esta edición.

Gráfico 2 — Puntuación del IFSS Brasil 2026 por estado



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

Con datos de 2025, la brecha entre ingresos sostenibles e intensivos en carbono llegó a **16.4 veces (BRL 7.7 mil millones frente a BRL 127.1 mil millones)** —frente a las 13 veces registradas en la edición anterior, con datos de 2024—, mientras que **del lado del gasto público la diferencia fue de 1.3 veces (BRL 25.6 mil millones frente a BRL 34.5 mil millones)**, una leve mejora respecto a las 1.5 veces de la edición pasada. Esta disparidad entre ambos lados del balance se explica en parte porque los ingresos dependen en gran medida de la estructura económica de cada estado (como el tamaño de su flota vehicular y la presencia de la industria petrolera), factores que cambian lentamente y escapan, en buena parte, a una decisión de política fiscal de corto plazo. El gasto público, en cambio, es terreno de decisión más directa de los gobiernos estatales, lo que explica por qué la brecha ahí es comparativamente menor, ya que hay más margen de maniobra para orientar el presupuesto hacia la sostenibilidad que para transformar la base tributaria de la que depende la recaudación.

En ese escenario, 26 de los 27 estados se ubicaron en los niveles **"Medio"** y **"Medio Bajo"**. Ceará (2.7) quedó solo en el nivel **"Medio Alto"**, catorce estados se repartieron el nivel **"Medio"** y los doce restantes cerraron el ranking en **"Medio Bajo"**. Lo que separa a Ceará del resto es, principalmente, haber sido el único estado del país en superar la marca de 4% de su presupuesto en actividades sostenibles (4.98%), sumado a una recaudación sostenible comparativamente alta (1.33%, tercer lugar nacional), lo que le permite sostener un puntaje positivo en ambos lados del balance.

Dentro del bloque **"Medio"** hay escenarios bastante distintos. **Rondônia (2.2) y Amazonas (2.1)** tienen algunos de los presupuestos intensivos en carbono más bajos (1.02% y 0.21%), pero sus ingresos sostenibles son prácticamente nulos. Otros, como **Pará (2.2) y Paraíba (2.2)**, combinan una baja exposición a ingresos fósiles con recaudación sostenible relevante, con Pará liderando esta variable a nivel nacional con 4.57%. El caso de **Bahia (2.1)** vale la pena destacarlo aparte: con 4.02% de su presupuesto en actividades sostenibles, es el segundo mejor del país en esa variable, solo detrás de Ceará, y eso explica buena parte de por qué logra mantenerse entre los estados con puntuación más alta de esta edición, pese a una exposición moderada a ingresos intensivos en carbono.

Río de Janeiro (1.9) merece una mención particular, ya que es, con amplísima diferencia, el estado con mayor dependencia de ingresos intensivos en carbono de todo el país (22.53% de sus ingresos totales, casi el triple del segundo lugar), resultado directo del peso de las regalías petroleras en su economía. Pero del lado del gasto ocurre casi lo contrario: Río de Janeiro tiene una de las proporciones más bajas de presupuesto intensivo en carbono del país (0.81%). Es un estado cuya recaudación depende del petróleo pero cuyo gasto público no refuerza esa misma lógica.

El bloque **"Medio Bajo"**, que reúne a doce estados, agrupa sobre todo a quienes combinan una exposición relevante a ingresos o gastos fósiles con una agenda sostenible todavía incipiente. **Minas Gerais (1.7), São Paulo (1.6) y Espírito Santo (1.6)** comparten una dependencia fiscal considerable de fuentes intensivas en carbono —el Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA) en los dos primeros, los royalties petroleros en el tercero. En el otro extremo

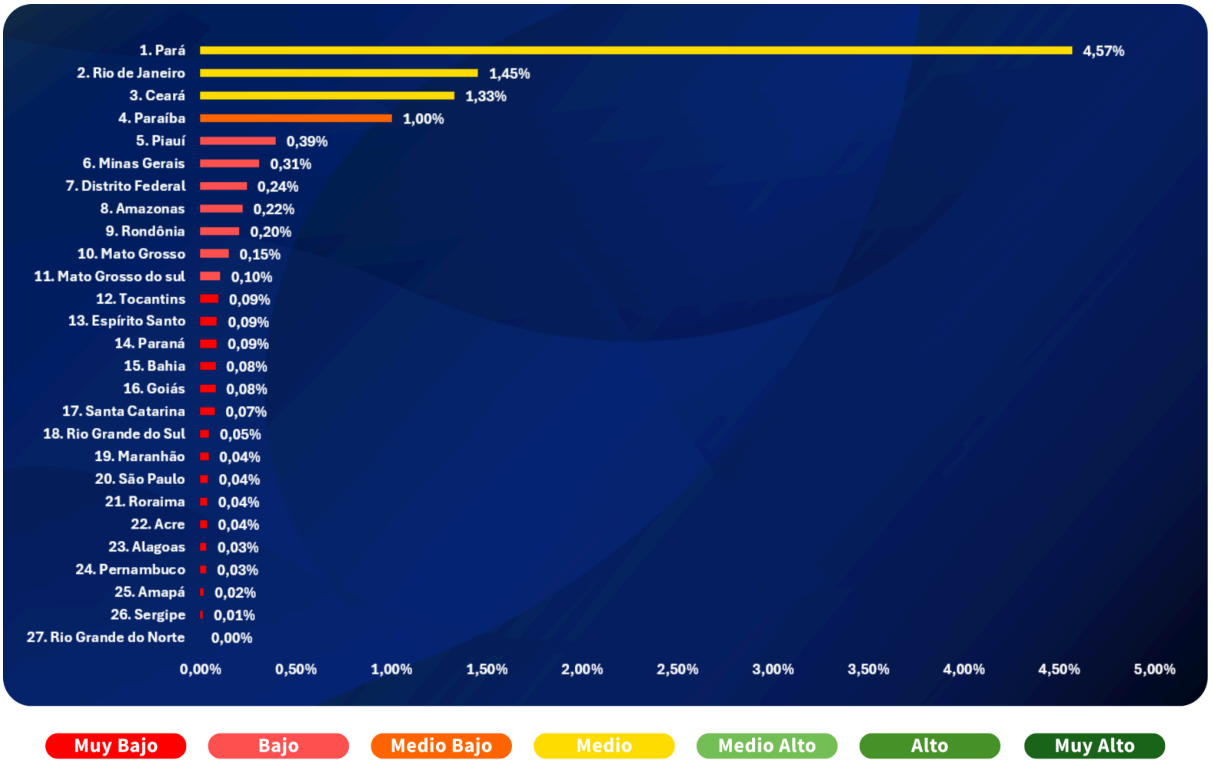
del mismo bloque, **Mato Grosso do Sul (1.6), Mato Grosso (1.4), Goiás (1.3) y Santa Catarina (1.2)** son los cuatro estados que más destinan presupuesto a actividades intensivas en carbono, principalmente por inversión en infraestructura vial, con Mato Grosso liderando (7.42%). **Maranhão (1.3),** por su parte, es el estado con el presupuesto sostenible más bajo de todo el país, apenas 0.16%, una proporción que incluso cayó frente al 0.19% de la edición anterior, lo que confirma una ausencia casi total y persistente de inversión pública orientada a la sostenibilidad.

En conjunto, el ranking 2026 sugiere que el margen de mejora para los estados brasileños está, sobre todo, en **construir activamente instrumentos de ingreso y presupuesto sostenible** —algo que, salvo excepciones puntuales como Ceará o Bahía, prácticamente ningún estado hizo de forma significativa en 2025. Salvo algunos estados más dependientes del petróleo y de la renta vehicular, **la mayoría no depende tanto de actividades intensivas en carbono**, lo que revela una oportunidad todavía desaprovechada.

4.1. Ingresos Sostenibles

La variable de **Ingresos Sostenibles (IS)** reúne las fuentes de recaudación vinculadas a actividades ambientalmente sostenibles o a instrumentos que desincentivan prácticas contaminantes y de alto impacto: tasas, multas y compensaciones ambientales, tarifas por servicios de transporte público colectivo, cobros por el uso de recursos hídricos y operaciones de crédito destinadas a programas ambientales.

Gráfico 3 — Proporción de Ingresos Sostenibles por estado (% del total)



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

En 2025, los ingresos sostenibles representaron apenas **0.42% de la recaudación total de los 26 estados y el Distrito Federal**, confirmando que esta sigue siendo la variable más débil del índice. A nivel nacional, la **Tasa de Control y Fiscalización Ambiental (TCFA)** concentró el 32.3% de todo lo recaudado en esta categoría, seguida por la **Concesión de Derechos de Uso de Recursos Hídricos (27,7 %)** y por las **Tarifas de Delegación de Servicios de Saneamiento Básico (12,8 %)**.

Ningún estado alcanzó los niveles de desempeño **"Medio Alto"**, **"Alto"** o **"Muy Alto"** en esta variable, lo que confirma que la estructura tributaria estatal sigue sin contar con mecanismos de recaudación ambiental capaces de generar un peso significativo en el presupuesto.

Pará, Río de Janeiro y Ceará fueron los únicos en alcanzar el nivel **"Medio"**, el más alto logrado en esta variable. Pará encabeza el ranking nacional con **4.57%** de ingresos sostenibles, apoyado en una combinación relativamente diversificada de TCFA (63.7% de su recaudación sostenible) y tarifas de delegación de saneamiento básico (29.4%). Río de Janeiro (1.45%) construye casi la totalidad de su resultado (97%) sobre un único instrumento, la Concesión de Derechos de Uso de Recursos Hídricos. Ceará (1.33%), por su parte, presenta 83.5% en operaciones de crédito interno contratada para programas de saneamiento, lo que sugiere que su buen desempeño en esta variable responde más a una decisión puntual de financiamiento que a una fuente de recaudación consolidada.

En el nivel intermedio se ubican **Paraíba (1.00%), Piauí (0.39%) y Minas Gerais (0.31%)**. Paraíba replica el patrón de Ceará, el 90.7% de su ingreso sostenible proviene de operaciones operación de crédito externo para saneamiento. Piauí sigue una lógica parecida, con el 95.2% de su resultado concentrado en una tarifa de delegación de servicios de saneamiento básico. Minas Gerais es la excepción dentro de este grupo: más de la mitad de su recaudación sostenible (52%) corresponde a multas por daños ambientales, un instrumento que castiga un daño ya ocurrido en lugar de incentivar activamente la sostenibilidad.

Los **veintiún estados restantes** se ubicaron en el nivel **"Muy Bajo"**, con porcentajes que no superan el 0.15% de su recaudación total: Mato Grosso do Sul (0.10%), Tocantins, Espírito Santo y Paraná (0.09%), Bahia y Goiás (0.08%), Santa Catarina (0.07%), Rio Grande do Sul (0.05%), Maranhão, São Paulo, Roraima y Acre (0.04%), Alagoas y Pernambuco (0.03%), Amapá (0.02%) y Sergipe (0.01%). **Rio Grande do Norte** cerró el ranking sin registrar ningún ingreso clasificable en esta categoría. Entre los pocos estados de este grupo con algún volumen relevante, como **Amazonas** (0.22%) y el **Distrito Federal** (0.24%), el resultado también depende en gran medida de operaciones de crédito en el primer caso (88.6%), y la TCFA en el segundo (89.3%), en lugar de una base de recaudación diversificada.

En conjunto, la variable de Ingresos Sostenibles muestra que la recaudación ambiental estatal brasileña combina una magnitud ínfima frente al total recaudado, una dependencia excesiva de instrumentos de naturaleza punitiva o compensatoria, y, en los pocos casos con resultados más alto, una dependencia de operaciones de crédito puntuales que no garantizan continuidad en el tiempo. En términos absolutos, el monto total creció de BRL 6.2 mil millones en 2024 a BRL 7.7 mil

millones en 2025, pero ese crecimiento no fue suficiente para cerrar la distancia frente a los ingresos intensivos en carbono, que aumentaron todavía más rápido.

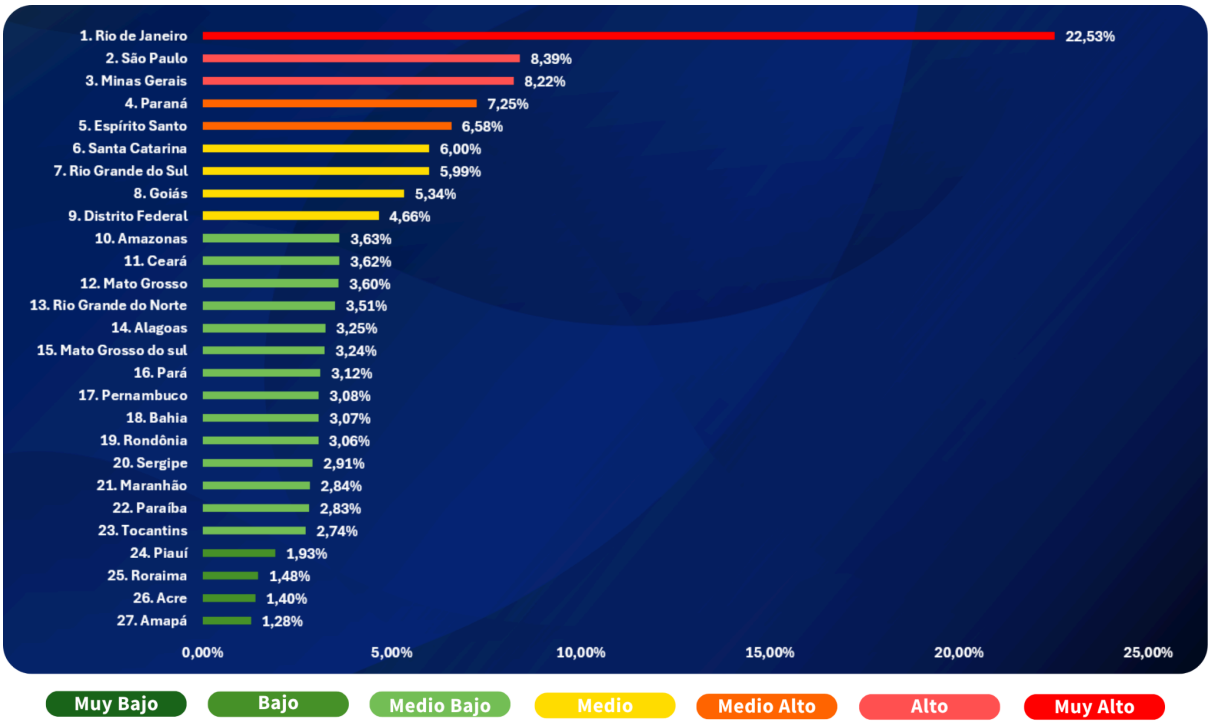
Cabe señalar, además, que esta variable solo capta los recursos que transitan por el presupuesto formal del estado, registrados en las bases oficiales del Finbra/SICONFI. Ingresos generados fuera de esa estructura, como los provenientes de asociaciones público-privadas, concesiones o fondos extrapresupuestarios vinculados a proyectos de sostenibilidad, no quedan necesariamente capturados por la metodología del IFSS.

Avanzar hacia un modelo más sólido exigirá tanto fortalecer y ampliar el alcance de los instrumentos ya existentes como desarrollar mecanismos nuevos y recurrentes, como pagos por servicios ambientales, fondos climáticos estatales con fuentes propias de financiamiento, títulos verdes, capaces de generar ingresos sostenibles de forma estable. Alinear la recaudación pública con el Artículo 2.1(c) del Acuerdo de París implica construir una arquitectura fiscal que incentive prácticas sostenibles de manera continua, y no dependa de préstamos puntuales o multas ambientales.

4.2. Ingresos Intensivos en Carbono

La variable de **Ingresos Intensivos en Carbono (IIC)** agrupa los recursos provenientes de sectores económicos de alto impacto ambiental: exploración, extracción y comercialización de combustibles fósiles y minerales, además de los impuestos aplicados al transporte motorizado individual y al transporte aéreo, ambos intensivos en emisiones de GEI.

Gráfico 3 — Proporción de Ingresos Intensivos en Carbono por estado (% del total)



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

A escala nacional, esta variable mueve una cifra muy superior a la de los ingresos sostenibles: **BRL 127.1 mil millones en 2025**, equivalentes al 4.65% promedio de la recaudación estatal. El principal responsable de ese monto es el **Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA)**, que concentra el 74.3% de todo lo recaudado en esta categoría a nivel país, reflejo directo del peso que sigue teniendo el transporte individual motorizado en la matriz de movilidad brasileña. Las rentas vinculadas al petróleo y la minería explican casi la totalidad del restante.

Río de Janeiro, São Paulo y Minas Gerais concentran la mayor exposición del país a esta variable. Río de Janeiro es el caso más extremo: **22.53%** de sus ingresos totales provienen de actividades intensivas en carbono, casi el triple que el segundo lugar. Ese resultado se explica por la rúbrica "Demais Receitas Patrimoniais" (82.6% de su ingreso intensivo en carbono), donde el estado registra su renta petrolera. São Paulo (8.39%) y Minas Gerais (8.22%) siguen un patrón distinto, con más del 94% de su ingreso intensivo en carbono correspondiendo al IPVA, reflejo de sus grandes flotas vehiculares.

En una posición intermedia se ubican **Paraná (7.25%), Espírito Santo (6.58%), Santa Catarina (6.00%), Rio Grande do Sul (5.99%), Goiás (5.34%) y el Distrito Federal (4.66%)**. Paraná repite el patrón dominado por el IPVA (98.5% de su resultado), mientras que Espírito Santo combina el IPVA (48.5%) con una presencia relevante de regalías petroleras (cerca de 39%), consistente con su condición de segundo mayor productor de petróleo del país, después de Río de Janeiro.

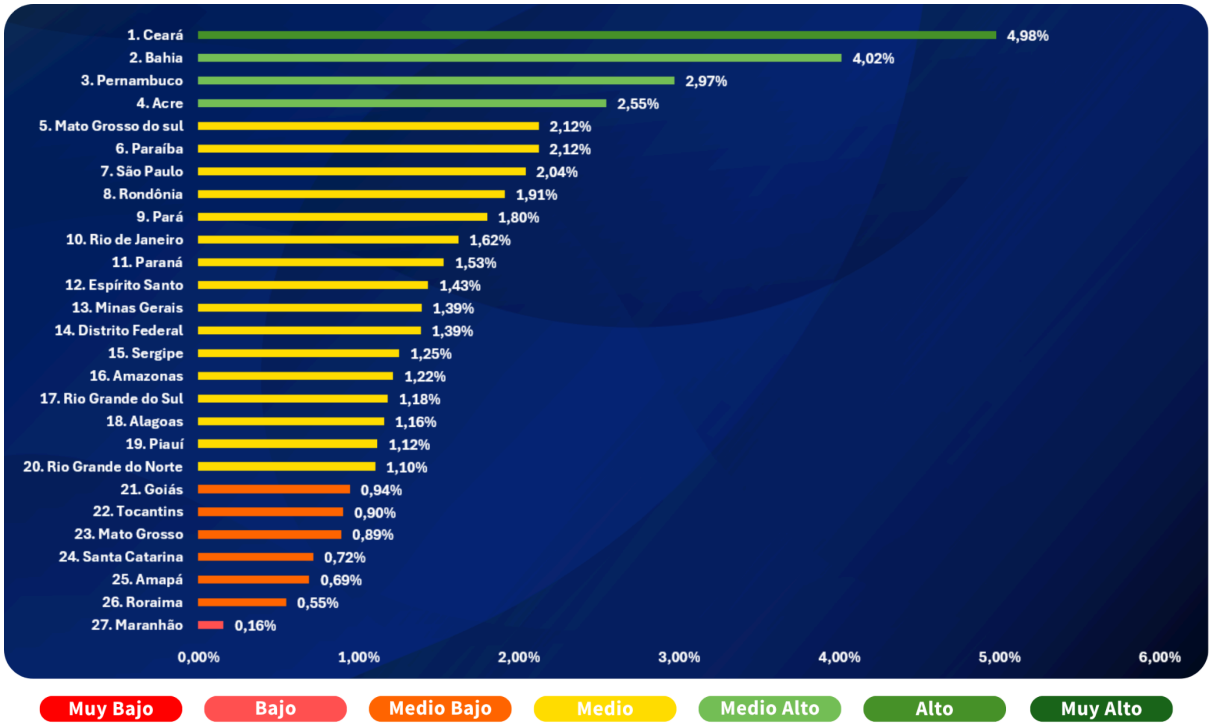
El resto del país, **dieciocho estados**, presenta una exposición comparativamente más baja a esta variable. En la mayoría de los casos responde a una flota vehicular más pequeña y a una economía con menor peso del sector de combustibles fósiles. Entre ellos, **Amazonas, Ceará, Mato Grosso, Rio Grande do Norte, Alagoas, Mato Grosso do Sul y Pará** se ubican todavía en un nivel medio-bajo de exposición (entre 3% y 3.6%); **Pernambuco, Bahia, Rondônia, Sergipe, Maranhão, Paraíba y Tocantins** registran niveles menores (entre 2.7% y 3.1%); y **Piauí, Roraima, Acre y Amapá** cierran el ranking con los porcentajes más bajos del país, todos por debajo de 2%.

El panorama de los Ingresos Intensivos en Carbono confirma que la dependencia fiscal de actividades de alto impacto ambiental en los estados tiene dos vectores principales. El primero es generalizado, ligado al parque vehicular y al IPVA, que afecta en mayor o menor medida a prácticamente todos los estados. El otro está vinculado al petróleo, aunque todos los estados reciben algún ingreso petrolero —vía cota-parte de regalías y compensaciones financieras, distribuidas por ley a nivel nacional—, ese ingreso solo representa un peso fiscal relevante en estados productores, sobre todo Río de Janeiro y Espírito Santo. Esta estructura exige respuestas distintas, para el componente ligado al IPVA, avanzar hacia esquemas de cobro diferenciados según el nivel de emisión de los vehículos; y para el componente petrolero, construir mecanismos que permitan a los estados productores reinvertir parte de esa renta en su propia transición hacia una economía menos dependiente de los combustibles fósiles.

4.3. Presupuestos Sostenibles

La variable de **Presupuestos Sostenibles (PS)** agrupa los recursos públicos destinados a acciones ambientales y climáticas: preservación y control ambiental, uso sostenible de los recursos hídricos, recuperación de áreas degradadas, saneamiento básico, transporte colectivo urbano y ferroviario, eficiencia energética y biocombustibles, y prevención y respuesta ante desastres naturales.

Gráfico 4 — Proporción de Presupuestos Sostenibles por estado (% del total)



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

En 2025, los estados destinaron en promedio **1.62% de su presupuesto** a este tipo de acciones, manteniendo estabilidad frente a la edición anterior. De manera agregada, la categoría con mayor peso fue **Transporte Ferroviario** (18.7% del total), seguida de **Defensa Civil** (15.6%), **Recursos Hídricos** (14.3%), **Transportes Colectivos Urbanos** (12.3%) y **Administración General** vinculada a la gestión ambiental (12.1%).

Ceará fue el único estado en alcanzar el nivel **"Alto"**, con **4.98%** de su presupuesto destinado a esta variable —el resultado más alto y, también, el más diversificado del país: 48.2% en gestión de recursos hídricos y 28.7% en transporte ferroviario, dos rubros de inversión estructural antes que reactiva. En el nivel **"Medio Alto"** se ubicaron **Bahia (4.02%), Pernambuco (2.97%) y Acre (2.55%)**, aunque con composiciones bastante distintas entre sí: Bahia concentra el 70.7% de su resultado en transporte colectivo urbano; Pernambuco reparte el gasto de forma más equilibrada entre saneamiento básico urbano (34.6%) y transporte colectivo (34.2%); y Acre, a diferencia de los

otros tres, depende en un 43.9% de gastos de defensa civil, lo que sugiere un componente más reactivo en su buen resultado.

La mitad del país, **dieciséis estados**, se concentró en el nivel **"Medio"**, con porcentajes relativamente próximos entre sí (entre 0.94% y 2.12% del presupuesto). **Mato Grosso do Sul y Paraíba (2.12%), São Paulo (2.04%), Rondônia (1.91%), Pará (1.80%), Río de Janeiro (1.62%), Paraná (1.53%), Espírito Santo (1.43%), Minas Gerais y el Distrito Federal (1.39%), Sergipe (1.25%), Amazonas (1.22%), Rio Grande do Sul (1.18%), Alagoas (1.16%), Piauí (1.12%) y Rio Grande do Norte (1.10%)**. Esta amplia concentración en una margen estrecha sugiere que, para la mayoría de los estados, el gasto sostenible es residual dentro del presupuesto.

En el extremo inferior se ubican **siete estados**. **Goiás (0.94%), Tocantins (0.90%) y Mato Grosso (0.89%)** conforman el nivel **"Medio Bajo"**; **Santa Catarina (0.72%), Amapá (0.69%) y Roraima (0.55%)** se ubican en el nivel **"Bajo"**; y **Maranhão**, en la última posición del ranking general del índice, cierra también esta variable con apenas **0.16%** de su presupuesto destinado a acciones sostenibles, el mismo último lugar que ocupaba en esta variable en la edición anterior, lo que confirma una ausencia persistente de inversión pública orientada a la sostenibilidad.

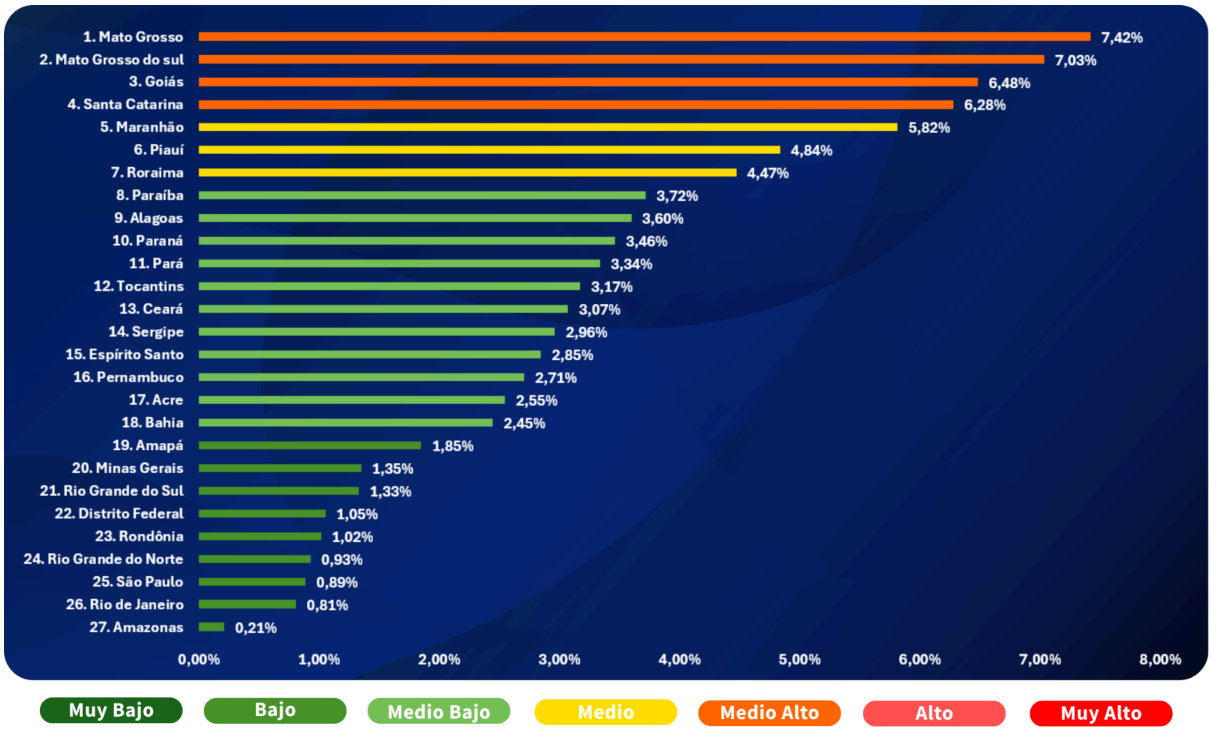
El panorama de los Presupuestos Sostenibles deja dos señales principales. Por un lado, el hecho de que dieciséis estados se agrupen en la clasificación de **"Medio"** indica que una base mínima de gasto ambiental (saneamiento, recursos hídricos, transporte colectivo) ya está presente en casi todo el país, aunque en proporciones todavía marginales. El hecho de que la categoría con mayor peso nacional sea "Transporte Ferroviário" sugiere un gasto sostenible con componente estructural real. Sin embargo, el peso de la "Defensa Civil" revela que buena parte de ese gasto también responde a la necesidad de atender emergencias, no a una estrategia de prevención o de transición planificada. Consolidar esta agenda exigirá que los estados avancen hacia un gasto ambiental sostenible deliberado, con metas propias, fuentes de financiamiento estables y una lógica más preventiva que de respuesta a crisis.

Vale reiterar, como ya lo señaló la edición anterior del IFSS, que la clasificación por función y subfunción del gasto público (el nivel más desglosado y estandarizado disponible para todos los estados) no cuenta con categorías específicas para mitigación y adaptación al cambio climático. Esta limitación estructural dificulta el seguimiento directo de los recursos efectivamente destinados a la agenda climática, que quedan diluidos en categorías más amplias como "Gestión Ambiental" o "Defensa Civil", lo que refuerza la necesidad de avanzar hacia una clasificación presupuestaria más granular en este sentido.

4.4. Presupuestos Intensivos en Carbono

La variable de **Presupuestos Intensivos en Carbono (PIC)** mide la proporción de recursos públicos destinados a actividades de alto impacto ambiental y alta emisión de GEI: exploración, extracción y producción de combustibles fósiles, minería e inversiones en transporte vial y aéreo.

Gráfico 5 — Proporción de Presupuestos Intensivos en Carbono por estado (% del total)



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

A diferencia de las demás variables del índice, esta tiene una explicación casi uniforme en todo el país: **99.1% de los BRL 34.5 mil millones** clasificados en esta categoría en 2025 corresponden a la rúbrica de **Transporte por Carretera**. Minería y transporte aéreo, combinados, no llegan a 1% del total nacional. Esto significa que la posición de cada estado en esta variable depende principalmente de cuánto invierte en infraestructura vial, y no de inversiones directas en petróleo y gas, que prácticamente no aparecen en esta variable porque ese tipo de inversión es realizada mayoritariamente por la Unión, por empresas estatales como Petrobras y por el sector privado, y no por los presupuestos estatales.

Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás y Santa Catarina encabezan el ranking, con porcentajes entre 6.3% y 7.4% de su presupuesto total. En los cuatro casos, la inversión vial explica prácticamente el 100% de su resultado, sin ningún otro rubro relevante. Los tres primeros son estados con economías agropecuarias de gran escala, para las cuales la red de carreteras es parte importante de la logística de producción y exportación, lo que ayuda a explicar la magnitud de la inversión.

Maranhão, Piauí y Roraima, con porcentajes de entre 4.5% y 5.8%, ocupan la parte intermedia superior, seguidos por un grupo de **once estados** —**Paraíba, Alagoas, Paraná, Pará, Tocantins, Ceará, Sergipe, Espírito Santo, Pernambuco, Acre y Bahia**— con proporciones de entre 2.4% y 3.7%, también explicadas casi en su totalidad por obras e inversiones viales.

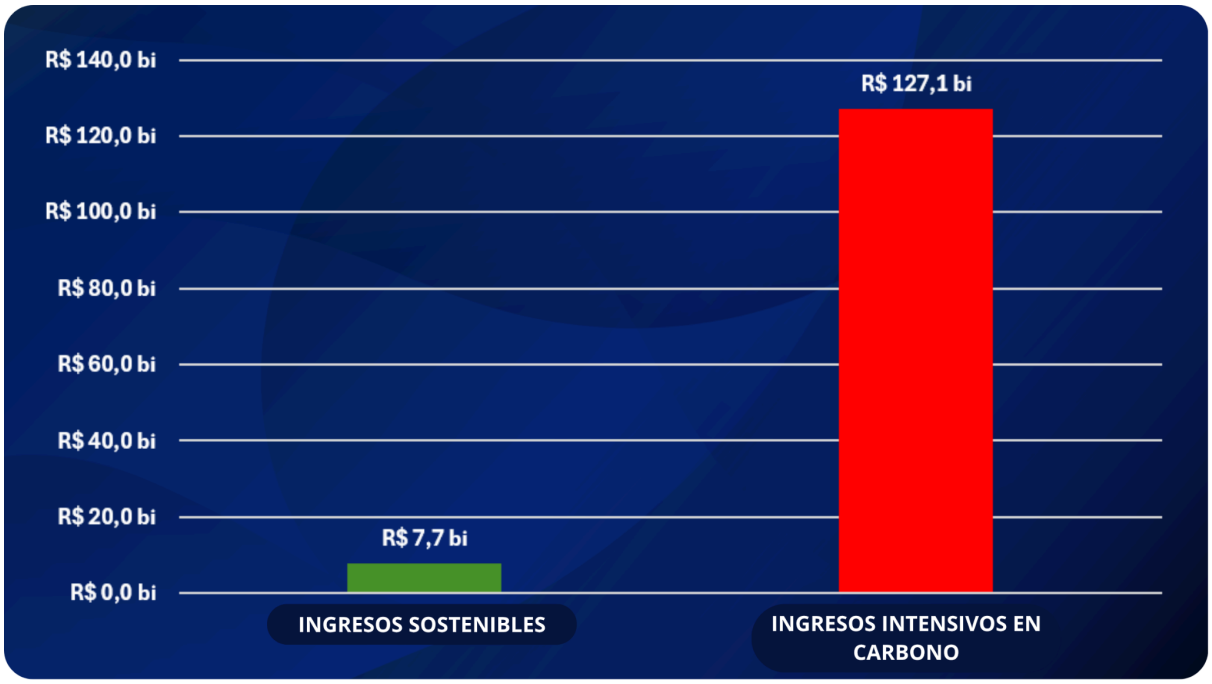
En el extremo opuesto, **nueve estados** registraron las menores proporciones del país. **Amapá, Minas Gerais y Rio Grande do Sul** se ubican con cifras de entre 1.3% y 1.9%, mientras que **Distrito Federal, Rondônia, Rio Grande do Norte, São Paulo, Río de Janeiro y Amazonas** cierran el ranking con los porcentajes más bajos, todos por debajo de 1.1%. Vale la pena notar que algunos de los estados con mayor exposición a los ingresos intensivos en carbono —como São Paulo y, sobre todo, Río de Janeiro— se encuentran entre los que menos invierten, proporcionalmente, en infraestructura vial de alto impacto.

El resultado de esta variable lleva a la conclusión de que faltan alternativas consolidadas al transporte vial dentro de los presupuestos estatales. Modos de transporte menos intensivos en emisiones, como el ferroviario, siguen siendo residuales en casi todos los estados, salvo excepciones. Dada la dependencia histórica del modal carretero en Brasil, tanto para el transporte de pasajeros como de carga, revertir este patrón es un desafío considerable, más aún teniendo en cuenta que invertir en otros modos, como el ferroviario, exige tiempo, inversiones elevadas y, con frecuencia, depende de asociaciones con la Unión y con el sector privado. El fuerte crecimiento de la electrificación del transporte individual en los últimos años es una buena noticia en este sentido, sobre todo considerando la matriz energética limpia de Brasil. Aun así, avanzar hacia una mayor diversificación de los modales de transporte sigue siendo esencial para reducir las emisiones de forma estructural y acelerada.

5. Ingresos Sostenibles vs Ingresos Intensivos en Carbono

Los dos extremos de la ecuación de ingresos muestran la escala del desafío. Son **BRL 7.7 mil millones de ingresos sostenibles frente a BRL 127.1 mil millones de ingresos intensivos en carbono,** una brecha de 16.4 veces. Mientras los ingresos sostenibles apenas surgen como una fuente de recaudación incipiente, los ingresos intensivos en carbono ya forman parte de la renta estructural de los estados.

Gráfico 6 — Ingresos Sostenibles vs Ingresos Intensivos en Carbono



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

En conjunto, los ingresos intensivos en carbono representan **94% de todo lo que los 27 estados recaudan sumando ambas variables**, frente a apenas 6% de ingresos sostenibles. Esa proporción es aún más extrema en la mayoría de los estados individualmente (en veinte de ellos, el ingreso sostenible es prácticamente inexistente), y los ingresos sostenibles solo tienen alguna relevancia en **Pará, Ceará, Paraíba y Piauí**.

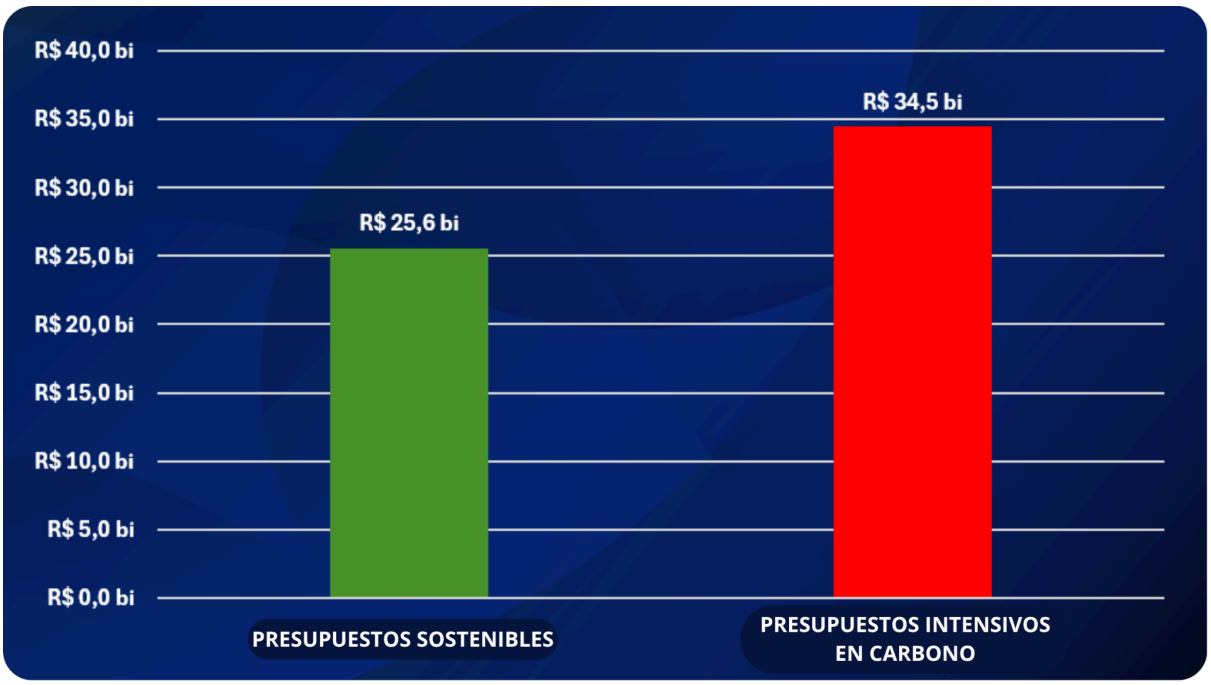
El caso que mejor resume esta brecha es, una vez más, el de **Río de Janeiro**: un estado cuya economía fiscal depende en 22.5% de actividades intensivas en carbono, mientras que sus ingresos sostenibles no alcanzan ni 1,5% de la recaudación total. **São Paulo y Minas Gerais**, por otro lado, presentan una dependencia casi total del IPVA, un impuesto que genera recaudaciones relevantes en casi todos los estados.

Más allá de la magnitud de la brecha, es importante mirar su dirección. En la edición anterior del IFSS, la diferencia entre ambas variables era de **13 veces**; en esta edición, subió a **16.4 veces**. El crecimiento de los ingresos intensivos en carbono avanzó más rápido que el de los ingresos sostenibles, lo que sugiere que, al menos del lado de la recaudación, los estados no solo no han cerrado la brecha, sino que avanzan en sentido contrario. Mientras eso ocurra, la estructura misma de financiamiento estatal seguirá generando un incentivo para que la economía fósil siga siendo más rentable fiscalmente que la economía sostenible.

6. Presupuestos Sostenibles vs Presupuestos Intensivos en Carbono

Del lado del gasto público, la diferencia es menor en comparación a los ingresos. Fueron registrados **BRL 25.6 mil millones en presupuestos sostenibles frente a BRL 34.5 mil millones en presupuestos intensivos en carbono en 2025**, una diferencia de **1.3 veces**. Es una brecha considerablemente menor que la observada entre ingresos (16.4 veces), lo que sugiere que, aunque los estados siguen recaudando de forma muy desigual, su capacidad de decidir en qué gastar ofrece un margen de maniobra mayor que su capacidad de decidir de dónde recaudar.

Gráfico 7 — Presupuestos Sostenibles vs Presupuestos Intensivos en Carbono



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema de Informaciones Contables y Fiscales del Sector Público Brasileño (SICONFI), correspondientes al año 2025.

Mientras que en los ingresos, el componente intensivo en carbono representa 94% de lo recaudado entre ambas variables, del lado del gasto esa proporción cae a 57%, un desequilibrio bastante menos extremo. A nivel estatal, el gasto intensivo en carbono solo domina de forma clara en 5 estados: **Mato Grosso, Goiás, Santa Catarina, Maranhão y Roraima**, los mismos que concentran la mayor inversión en infraestructura vial detallada en la sección 4.4. En los **22 estados restantes**, el presupuesto sostenible logra un peso comparable, o incluso superior, al del presupuesto intensivo en carbono: en **Ceará y Bahia**, por ejemplo, el gasto sostenible es mayor que el intensivo en carbono, y en **Amazonas**, el presupuesto sostenible supera por más de cinco veces al intensivo en carbono.

Comparado con la edición anterior del IFSS, cuando la diferencia entre ambas variables fue de 1.5 veces, la brecha de esta edición se redujo ligeramente. Es una señal modesta, pero en la dirección correcta, y contrasta con el deterioro observado del lado de los ingresos. Si existe un punto de partida razonable para que los estados prioricen una reorientación de sus finanzas hacia la sostenibilidad, probablemente sea el lado del presupuesto, donde el margen de decisión estatal es mayor y donde la distancia por recorrer es comparativamente menor que la que separa a los ingresos sostenibles de los intensivos en carbono. A partir del presupuesto los estados pueden invertir en áreas que, con el tiempo, generen más ingresos sostenibles y reduzcan la dependencia de los intensivos en carbono.

7. Conclusiones y Recomendaciones

Además de trazar una fotografía de las finanzas públicas estatales en 2025, el IFSS Brasil 2026 permite, por primera vez, compararlas con los datos de 2024. Esa comparación revela que el desalineamiento fiscal no avanza de forma pareja en todas las direcciones. Del lado de los ingresos, la brecha entre lo sostenible y lo intensivo en carbono se amplió —de 13 a 16.4 veces—, mientras que del lado del gasto público se redujo levemente —de 1.5 a 1.3 veces—. Ningún estado alcanzó los niveles **"Alto"** o **"Muy Alto"** del índice general, y solo Ceará se ubicó en el nivel **"Medio Alto"**. En general, los estados invierten de forma tímida y desigual en áreas ambientales, y siguen con una estructura de recaudación que recompensa fiscalmente a las actividades de alto impacto por encima de las sostenibles.

La dependencia de ingresos intensivos en carbono tiene dos orígenes distintos. Uno es generalizado, ligado al IPVA y al tamaño del parque vehicular, y afecta en mayor o menor medida a casi todos los estados, siendo responsable por 74.3% de todo lo recaudado en esta variable a nivel nacional. El otro es más concentrado, ligado a las regalías petroleras de algunos estados productores, sobre todo Río de Janeiro, y, en menor medida, Espírito Santo. Del lado del gasto intensivo en carbono, la inversión en infraestructura vial aparece como rubro casi único, con mayor peso en los estados de producción agropecuaria más fuerte.

Por el lado de la sostenibilidad, el panorama es más frágil de lo que sugieren los porcentajes por sí solos. Los pocos avances en ingresos sostenibles dependen en gran medida de operaciones de crédito puntuales, contratadas para programas específicos de saneamiento, más que de una fuente de recaudación recurrente, lo que deja en duda su continuidad en el tiempo. Del lado del gasto, una parte relevante de lo clasificado como sostenible corresponde a defensa civil, es decir, a la reacción ante desastres y no a la prevención o transformación de las fuentes emisoras, mientras que la mayoría de los estados aún destina una proporción marginal de su presupuesto a áreas sostenibles, con Ceará como una de las pocas excepciones de inversión realmente diversificada.

Avanzar hacia finanzas públicas compatibles con la transición climática requerirá, entonces, progresos articulados en al menos cuatro frentes:

1. Construir fuentes de recaudación sostenible que no dependan del crédito ni de instrumentos punitivos

El hecho de que los estados con mejor desempeño en ingresos sostenibles (Ceará y Paraíba, entre otros) deban buena parte de su resultado a operaciones de crédito contratadas para programas específicos de saneamiento, y no a una fuente de recaudación recurrente, revela una fragilidad estructural. A eso se suma que, en la mayoría de los demás estados, lo poco que se recauda en esta variable proviene casi exclusivamente de multas y compensaciones ambientales, instrumentos que castigan un daño ya ocurrido en lugar de incentivar de forma activa la sostenibilidad. Es necesario, entonces, ampliar y perfeccionar los instrumentos fiscales ambientales ya existentes, de modo que generen ingresos previsibles y recurrentes, además de desarrollar mecanismos nuevos y menos dependientes de la lógica punitiva, como pagos por servicios ecosistémicos, fondos climáticos estatales con fuente propia de financiamiento y títulos verdes subnacionales. Estos instrumentos deben diseñarse en coordinación con el marco fiscal y regulatorio federal, evitando superposiciones o incentivos contradictorios, y en línea con las metas climáticas establecidas en la NDC brasileña.

2. Reducir la dependencia estructural del transporte vial en el gasto intensivo en carbono

Dado que parte importante del presupuesto intensivo en carbono de los estados corresponde a inversión en infraestructura vial, es importante diversificar la matriz de transporte subnacional hacia modos de menor impacto, como el ferroviario y el transporte colectivo urbano, hoy todavía residuales en la mayoría de los estados. Avanzar en esa dirección requiere, primero, que los estados incorporen criterios climáticos de forma sistemática al decidir en qué invertir, incluyendo evaluaciones ex ante del impacto ambiental de los grandes proyectos de infraestructura. Al mismo tiempo, dado que proyectos como los de transporte ferroviario suelen ser de gran escala, costosos y, con frecuencia, atraviesan más de un estado, los gobiernos estatales también deben asumir un papel activo en articularse entre sí y con la planificación federal de transporte, de modo de avanzar en el cambio de la matriz de transporte y en la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles.

3. Orientar la tributación y el uso de la renta petrolera hacia la transición climática estatal

La dependencia de ingresos intensivos en carbono no tiene una única causa, y por lo tanto tampoco debería tener una única respuesta. Para los estados cuya exposición proviene principalmente del IPVA, la reforma tributaria de 2023 ya creó la base constitucional para que las alícuotas varíen según el impacto ambiental del vehículo, además de su tipo, valor y uso. Avanzar en la regulación e implementación de esa posibilidad, hoy limitada, en la práctica, a exenciones puntuales para vehículos eléctricos e híbridos en algunos estados, representa una vía de reforma tributaria relativamente accesible para reducir esta dependencia. Complementariamente, los estados podrían destinar parte de lo recaudado con los vehículos a combustión a financiar la transición del transporte individual y colectivo hacia opciones menos intensivas en carbono, transformando un ingreso intensivo en carbono en una fuente de financiamiento para su propia superación.

Para los estados productores de petróleo, el desafío consiste en construir mecanismos que permitan reinvertir parte de esa renta fósil en la propia transición del estado hacia una economía menos dependiente de los combustibles fósiles, en lugar de tratarla como un ingreso fiscal ordinario y sin condicionalidad ambiental. Espírito Santo ya ofrece un ejemplo concreto en esta dirección: en enero de 2026, el estado lanzó su Fondo de Descarbonización, que transforma parte de los royalties petroleros administrados por su fondo soberano en inversiones verdes, destinadas a energía renovable, eficiencia energética y electrificación de flotas, entre otros ejes. Generalizar este tipo de instrumento hacia otros estados productores, en particular Río de Janeiro, representa una vía concreta para que la renta fósil deje de financiar solo el gasto corriente y pase a financiar, también, la propia transición.

4. Fortalecer la articulación del gasto con la planificación climática y fortalecer el monitoreo de gastos climáticos

Varios estados ya cuentan con planes climáticos robustos, con metas de mitigación y adaptación bien definidas. Sin embargo, estos planes con frecuencia no logran traducirse en una asignación presupuestaria correspondiente, lo que los deja dependiendo de la voluntad política del gobierno de turno. Sin una integración formal al ciclo presupuestario —en particular al Plan Plurianual (PPA), a la Ley de Directrices Presupuestarias (LDO) y a la Ley Presupuestaria Anual (LOA)—, estos planes corren el riesgo de perder continuidad ante cada cambio de gestión. Institucionalizar esa articulación, de modo que la planificación climática sobreviva a los ciclos electorales, es tan importante como el contenido mismo de los planes.

Del lado del monitoreo, persiste el problema, ya identificado la edición anterior, de que la clasificación por función y subfunción del gasto público no distingue, dentro de sus categorías, lo que corresponde a mitigación y adaptación climática. Avanzar, por parte del Gobierno Federal, hacia la creación de subfunciones específicas dentro de la “Función 18 — Gestión Ambiental” permitiría identificar más precisión los recursos efectivamente destinados a esta agenda, en lugar de dejarlos diluidos en rúbricas amplias como “Preservación y Conservación Ambiental” o “Control Ambiental”. A eso debería sumarse el desarrollo de mecanismos propios de monitoreo del gasto climático a nivel estadual, accesibles a la sociedad civil, los órganos de control y los formuladores de política, siguiendo el ejemplo reciente del Panel Gastos Climáticos lanzado por el Gobierno Federal, de modo que cada estado pueda dar seguimiento público a cuánto invierte realmente en su propia transición climática.

El Índice de Finanzas Sostenibles (IFS), que ya lleva 7 años en funcionamiento, así como su versión subnacional, el IFSS, buscan contribuir a una mayor transparencia y a un diagnóstico integral y continuo de las finanzas públicas a nivel nacional y estatal. Al aplicarse por segunda vez, el Índice Subnacional ya permite observar la evolución de cada variable de un año a otro, lo que ofrece a los responsables de políticas, a los organismos de control y a la sociedad civil evidencia concreta para exigir una mayor coherencia entre la gestión fiscal estatal y los compromisos climáticos que Brasil y los estados han asumido ante sí mismos y ante el mundo.

Los resultados del IFSS Brasil 2026 muestran que los principales desafíos identificados en la edición anterior persisten. Hay poca relevancia y pocos instrumentos de ingresos sostenibles, algunos estados muy dependientes del petróleo, avances puntuales en el gasto sostenible, todavía insuficientes, y desafíos pendientes tanto para conectar la planificación con el presupuesto como para monitorear los gastos climáticos. Del lado de los ingresos se observó, incluso, un deterioro en la relación entre ingresos intensivos en carbono e ingresos sostenibles, mientras que del lado del gasto hubo una ligera mejora.

Este escenario muestra que es necesaria una reorientación deliberada tanto de los ingresos como del gasto estatal, con la creación de nuevos mecanismos, la reorientación de tributos y la priorización de inversiones verdes. Sin eso, Brasil enfrentará límites importantes para cumplir sus metas de descarbonización, adaptación y desarrollo sostenible asumidas en su NDC y en el Artículo 2.1(c) del Acuerdo de París —que exige que todos los flujos financieros, públicos y privados, sean compatibles con trayectorias de bajo carbono y resilientes al clima. Los estados son actores esenciales para implementar la agenda climática, y es necesario que su presupuesto esté alineado con esa transición.