



Unidad de Desarrollo de Mercados de Carbono
División de Planificación Estratégica y Desarrollo Sostenible
Ministerio de Energía

ACTA DE REUNIÓN

6ª SESIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO

Chile – Partnership for Market Implementation (PMI)

DETALLES DE LA ACTIVIDAD

Fecha: 23 de junio de 2026

Hora: 09:30 a 11:30 horas

Modalidad: Virtual – Microsoft Teams

Convoca: Ministerio de Energía

OBJETIVO DE LA SESIÓN

Retomar la actividad del Comité Directivo (CD) con la incorporación de nuevos representantes ministeriales, recapitular el avance del Proyecto PMI Chile y presentar los resultados de la consultoría técnica internacional para el diseño de un piloto de Sistema de Transacción de Emisiones (en adelante, STE) en el sector energía, recogiendo las observaciones del CD como insumo para la consulta pública y el consenso que continuarán en las próximas etapas.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Apertura y encuadre institucional

La sesión se inició con las palabras de bienvenida de Juan Pedro Searle - Jefe de la Unidad de Desarrollo de Mercados de Carbono - en representación del Ministerio de Energía (MEN) quien saludó a los nuevos representantes incorporados al Comité Directivo y situó la sesión en el marco del Proyecto PMI Chile, orientado a apoyar el cumplimiento de la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) y las estrategias de descarbonización del país mediante el diseño e implementación de un piloto de STE, el fortalecimiento del Sistema de Compensación de Emisiones (SCE) del Impuesto Verde y la implementación de los instrumentos de precio al carbono definidos por la Ley Marco de Cambio Climático (LMCC).

Avances del Proyecto PMI Chile

En cuanto al avance de los trabajos, se informó el término de la consultoría de actualización del modelo energético PMR para evaluar impactos de instrumentos de precio al carbono y STE; que se encuentran en curso el diseño del piloto STE y el registro del artículo 6 del Acuerdo de París; y que se inició la consultoría de facilitación de instancias de participación de alto nivel. El proyecto cuenta con 26 profesionales contratados y capacitó a más de 4.250 personas durante 2025 mediante el SCE y talleres internacionales.

En materia de ejecución financiera, se señaló que a marzo de 2026 el proyecto registra un 22,87 % de ejecución y un 44,98 % de presupuesto comprometido. Se informó, asimismo, que se gestionará la extensión del plazo de ejecución hasta marzo de 2028, sin ampliación del monto de la donación. Entre los próximos hitos se mencionó nuevas sesiones de capacitación, la consulta pública de las alternativas de diseño del piloto durante el segundo semestre y la licitación de nuevos servicios de consultoría técnica.

Recapitulación del diseño del STE

Ignacio Casielles, profesional de la Unidad de Desarrollo de Mercados de Carbono del MEN, recapituló el proceso de diseño del instrumento. Expuso los fundamentos de un STE —objetivos ambientales, eficiencia de costos, señal de precio al carbono y generación de recursos para una transición justa— y su mandato normativo: el artículo 37 de la LMCC, la submedida I2.A del Plan Sectorial de Mitigación y Adaptación al

Cambio Climático del sector Energía y la acción 21.1 de la Ruta Energética 2026-2030, que disponen diseñar e implementar un piloto de sistema comercio de emisiones en el sector energía.

Explicó, asimismo, las razones para optar por un piloto —probar el instrumento en condiciones reales, identificar brechas, construir capacidades y generar datos robustos, y definir límites de emisión antes de avanzar hacia un sistema definitivo— y presentó la línea de tiempo del proceso: conformación de la gobernanza y modelación durante 2025; elaboración, presentación y retroalimentación de alternativas en la primera mitad de 2026; consulta pública, diseño definitivo y lanzamiento en la segunda mitad de 2026; implementación y operación en 2027; y evaluación y ajustes en 2028.

Alternativas de diseño del piloto STE (consultoría Adelphi)

Santiago Ramírez, Manager de Adelphi Consult, presentó los resultados del análisis comparativo internacional y las alternativas de diseño del piloto. Para el diagnóstico de referentes, se revisaron cuatro casos internacionales:

- **Quebec:** sistema maduro, con amplia cobertura sectorial y vinculado a California.
- **Reino Unido:** coexistencia entre su sistema de transacción y el impuesto al carbono.
- **México:** piloto 2020-2026, de participación obligatoria sin costos económicos, con cumplimiento sobre el 90 %.
- **Japón:** esquema voluntario con incentivos, en transición a una fase obligatoria desde 2026.

El aprendizaje transversal de estos casos es la conveniencia de priorizar el aprendizaje de corto plazo y de comunicar con claridad los beneficios al sector privado.

A partir de ese análisis, como activos institucionales se identificó la infraestructura de medición, reporte y verificación (MRV) del Sistema de Seguimiento Atmosférico (SISAT), el marco de gobernanza climática y el Sistema de Compensación de Emisiones del Impuesto Verde. Como brechas, se señalaron la ausencia de un registro de derechos de emisión, las limitadas capacidades sobre mercados de carbono en el regulador y el sector privado, y la necesidad de un análisis jurídico específico.

Sobre esa base, el piloto correspondería a un sistema de *cap and trade* (tope de emisiones con generación de unidades ex ante) de naturaleza voluntaria —libertad de adhesión con compromisos vinculantes para quienes participen—, mandatado por el Plan Sectorial de Energía. Para una propuesta preliminar, se presentaron tres alternativas de diseño con los siguientes componentes:

Elementos comunes a las alternativas:

- **Cobertura:** se planteó anclarla a fuentes estacionarias de combustión sobre 25.000 t CO₂/año, equivalente al Impuesto Verde (105 establecimientos en 2025).
- **Punto de regulación:** se planteó ubicarlo *downstream* (fuente puntual), alineándolo con la infraestructura ya operativa del SISAT.
- **Definición del tope:** se planteó usar como referencia las emisiones verificadas de un año reciente, dejando un tope holgado durante el piloto.
- **Mecanismo de adhesión:** todas las alternativas se plantean como voluntarias. Los establecimientos que decidan participar deberán cumplir con las obligaciones del sistema.

Diferencias o decisiones abiertas:

- **Método de asignación:** se evaluaron tres opciones: emisiones históricas (mayor simplicidad), *benchmarking* (incentiva eficiencia, mayor trabajo técnico) y subasta parcial (genera ingresos, pero podría desincentivar la adhesión voluntaria).

- **Relación con el Impuesto Verde:** se consideró que puedan ser instrumentos independientes (menor complejidad) o bien contar con un mecanismo de deducción mutua (evita doble imposición, mayor complejidad normativa).
- **Compensaciones:** se evaluó la conveniencia de permitir el uso de créditos de compensación para el cumplimiento de las obligaciones del STE.

Con foco en la factibilidad de implementación, la propuesta realizada por el equipo consultor considera asignación por emisiones históricas, independencia respecto del Impuesto Verde y la exclusión de créditos de compensación en esta fase. Se presentó una hoja de ruta para la implementación de esta alternativa, que incluye un proceso de consulta y retroalimentación.

Espacio de consultas y diálogo

A continuación, las y los integrantes del CD formularon consultas e intercambiaron perspectivas sobre el diseño presentado. Los principales ejes de ese diálogo se sintetizan a continuación, distinguiendo en cada caso la consulta planteada desde los asistentes y la respuesta entregada por el MEN y el consultor.

- **Continuidad entre el piloto y una implementación definitiva.** Desde los asistentes se consultó por la forma en que se articularía la transición desde el piloto hacia un sistema permanente y los criterios que permitirían pasar de una etapa de aprendizaje a una fase vinculante. En respuesta, el MEN y el consultor señalaron que el modelo de la fase definitiva aún no está definido; que el piloto busca generar información y capacidades para un futuro escalamiento; y que la transición a un sistema vinculante dependerá del aprendizaje progresivo y de decisiones políticas posteriores.
- **Elección de un sector con medición, reporte y verificación (MRV) ya robusto.** Desde los asistentes se preguntó por qué se optó por un sector con un sistema de medición, reporte y verificación (MRV) ya consolidado, en lugar de uno que más necesitara generar esa información. El MEN y el consultor explicaron que la decisión buscó reducir los costos de implementación, aprendiendo primero sobre el funcionamiento del sistema; que la meta a futuro es que todos los sectores fortalezcan su MRV; y que el piloto podría, además, mejorar los datos existentes mediante la integración de la Ley de Eficiencia Energética.
- **Costos, beneficios, indicadores y gobernanza.** Desde los asistentes se planteó una consulta por los costos y beneficios del piloto, así como por sus indicadores y arreglos de gobernanza. Al respecto, el MEN y el consultor respondieron que no se esperan costos adicionales al Impuesto Verde durante el piloto, dado que los permisos proyectados bajo el tope superarían las emisiones esperadas entre 2027 y 2030; que existen beneficios de anticipación estratégica y reputacionales; que se trabaja en indicadores de cumplimiento, gobernanza y desarrollo institucional; y que la coordinación interministerial detallada se abordará en una etapa posterior.
- **Financiamiento de las etapas posteriores.** Desde los asistentes se consultó acerca de cómo se financiarían las etapas siguientes, una vez superado el horizonte actual del PMI. El MEN indicó que aún no existe una definición; que se evalúan alternativas de financiamiento con donantes o con recursos internos del Estado; y que se anticipa la necesidad de un equipo creciente conforme avance la implementación.
- **Visión de éxito del piloto.** Desde los asistentes se preguntó qué resultado permitiría considerar exitoso el piloto. El MEN y el consultor señalaron que el éxito supondría avanzar hacia una implementación plena entre 2029 y 2030, con instituciones alineadas y participación activa del sector privado, procurando la coherencia del piloto con la regulación vigente; y que un indicador concreto sería una alta tasa de cumplimiento en la entrega de permisos tras los primeros ciclos.

- **Relación con el sistema de compensación de normas de emisión (artículos 14 y 15 de la LMCC).** Desde los asistentes se consultó cómo se relacionaría el piloto con el sistema de compensación de normas de emisión ya existente. En respuesta, el MEN y el consultor precisaron que se requiere un análisis jurídico adicional que distinga el marco habilitante del piloto voluntario -asimilable a otros esquemas de vinculación público-privada- de aquel propio de una fase definitiva vinculante; que existiría una potencial complementariedad entre ambos instrumentos; y que la coordinación con los Ministerios de Hacienda y Medio Ambiente resulta indispensable para definir si se superponen o se complementan.

ACUERDOS

- Se enviará a los integrantes del CD el acta, las presentaciones y los materiales de la sesión.
- Se realizará una consulta pública de las alternativas de diseño del piloto STE durante el segundo semestre de 2026, de manera previa a la definición del diseño definitivo del instrumento.
- Se compartirá la hoja de ruta del proyecto con el CD para su revisión y retroalimentación.
- La próxima sesión del CD se realizará en modalidad presencial.

ANEXO: ASISTENTES

N°	NOMBRE	INSTITUCIÓN
1	Daniel Castillo	AGCID
2	Fernando Baeza	AGCID
3	Jaime Giacomozzi	Ministerio de Agricultura
4	Magdalena Calcagni	Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación
5	Carlos Peralta	Ministerio de Desarrollo Social y Familia
6	Victoria Sánchez	Ministerio de Desarrollo Social y Familia
7	David Leiva	Ministerio de Educación
8	Octavio Gajardo	Ministerio de Educación
9	María Paz Gutiérrez	Ministerio de Hacienda
10	Sebastián González	Ministerio de Hacienda
11	Francisco Dall'Orso	Ministerio de Minería
12	Luciano Travella	Ministerio de Relaciones Exteriores
13	Álvaro Salas	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
14	Jennifer Lara	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
15	Katherine Urcelay	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
16	Daniella Mella	Ministerio del Medio Ambiente
17	Hernán López	Ministerio del Medio Ambiente
18	Isabel Rojas	Ministerio del Medio Ambiente
19	José Miguel Valdés	Ministerio del Medio Ambiente
20	Karina Natalia Painenao	Ministerio del Medio Ambiente
21	Joaquín Carmona	Ministerio del Trabajo
22	Claudia Quiroga	Superintendencia del Medio Ambiente
23	Osvaldo de la Fuente	Superintendencia del Medio Ambiente
24	Santiago Ramírez	Adelphi
25	Juan Pedro Searle	Ministerio de Energía
26	Rubén Guzmán	Ministerio de Energía
27	Dina Guajardo	Ministerio de Energía
28	Ignacio Casielles	Ministerio de Energía
29	Francisco Domenech	Ministerio de Energía
30	Constanza Vargas	Ministerio de Energía
31	Ximena Silva	Ministerio de Energía