



I. ANTECEDENTES DEL PROGRAMA

DESCRIPCIÓN

El programa forma parte del conjunto de acciones orientadas a fomentar la eficiencia energética (EE) como una fuente de mejoras concretas en el uso de la energía en el país. Su principal objetivo es disminuir el consumo de energía en el sector de transporte terrestre. Para lo anterior, se realiza principalmente actividades que contribuyen a reducir el uso de combustible fósil e incentiva la incorporación de tecnologías eficientes en el sector de transporte. Algunas de ellas son: capacitaciones en técnicas de conducción eficiente, desarrollo de información de medidas que aportan al uso eficiente de combustible en el transporte terrestre, recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos, eficiencia energética en el transporte de carga caminero, proyectos que impulsen el transporte eficiente y la electromovilidad y el desarrollo de la regulación adecuada para ello. El programa se operativiza tanto a través de convenios con la Agencia de Sostenibilidad Energética (ex- Agencia Chilena de Eficiencia Energética) como con ejecución directa de la Subsecretaría de Energía.

Los beneficiarios efectivos se encuentran en las regiones de: Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Libertador General Bernardo O'Higgins, Maule, Biobío, Ñuble, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Metropolitana de Santiago.

PROPÓSITO

Incentivar la incorporación de tecnologías y prácticas energéticamente eficientes en el sector del transporte.

HISTORIAL EVALUATIVO DEL PROGRAMA

Año de inicio: 2013

Año de término: Permanente

Evaluaciones Ex-Ante:

- 2020: Objetado técnicamente

Evaluación Ex-Post:

- 2021: Dirección de Presupuestos (DIPRES), Evaluación Focalizada de Ámbito, Desempeño bajo.

Otras evaluaciones: No

II. ANÁLISIS DE DESEMPEÑO

RESULTADOS ANALISIS DEL DESEMPEÑO DEL PROGRAMA:

DIMENSIÓN	RESULTADOS	OBSERVACIONES EVALUADOR(ES)
Focalización	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El programa no reporta la información requerida para evaluar los criterios de focalización, o los antecedentes presentados no son suficientemente claros.</li> </ul>	No aplica análisis de focalización, ya que no es posible identificar una población global para el programa.
Eficiencia y ejecución presupuestaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejecución presupuestaria inicial 2021: El programa presentó una sobrejecución presupuestaria durante el periodo 2021 respecto de su presupuesto ley, dado que ejecutó sobre el 110%.</li> <li>• Ejecución presupuestaria final 2021: El programa presentó una ejecución presupuestaria dentro de rango (90% - 110%) durante el periodo 2021 respecto a su presupuesto final 2021.</li> <li>• Persistencia subejecución presupuestaria: El programa no presenta problemas de persistencia de subejecución en relación a su presupuesto inicial anual (tres años consecutivos).</li> <li>• Gasto por beneficiario: No es posible evaluar el gasto por beneficiario 2021, dado que no reporta la información necesaria o no cuenta con su información histórica presupuestaria.</li> <li>• Gasto administrativo: El gasto administrativo del programa se encuentra correctamente estimado.</li> </ul>	<p>El programa tuvo un incremento de su presupuesto inicial durante el año 2021.</p> <p>No aplica análisis de gasto promedio por beneficiario, ya que el programa no identifica poblaciones.</p>

Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto al indicador de propósito. El indicador de propósito permite medir el objetivo del programa. Complementariamente, no se advierten deficiencias metodológicas en la formulación y/o medición del indicador. Respecto a los resultados del indicador en comparación al reporte anterior, la información no es comparable o no es posible evaluar.</li> </ul>	El indicador se calcula por primer año (reformulado en proceso de evaluación ex ante 2021), por lo que no es posible analizar variación de resultados.
----------	--	--

### III. DESEMPEÑO 2021 DEL PROGRAMA

#### PRESUPUESTO Y EJECUCIÓN



\* La ejecución presupuestaria inicial corresponde a (presupuesto ejecutado año t / presupuesto inicial año t)\*100. El presupuesto inicial corresponde al total de gastos definidos en la Ley de Presupuestos del Sector Público, o en su defecto, es el monto asignado inicialmente por el Servicio, cuando el programa no está expresamente identificada en la Ley de Presupuestos.

\*\* La ejecución presupuestaria final corresponde a (presupuesto ejecutado año t / presupuesto final año t)\*100. El presupuesto final incorpora las reasignaciones presupuestarias realizadas al Presupuesto Ley del año.

\*\*\* El presupuesto ejecutado corresponde al Presupuesto Ley ejecutado por los Servicios, no incluyendo los recursos extra presupuestarios declarados.

\*\*\*\* Detalla si el programa obtuvo recursos adicionales a los entregados por la Ley de Presupuestos.

#### GASTO POR SUBTÍTULOS (M\$2022)

Subtítulo *	Total ejecutado
21 (Gastos en personal)	120.890
22 (Bienes y servicios de consumo)	42.946
24 (Transferencias Corrientes)	186.427
33 (Transferencias de Capital)	2.293.264
<b>Gasto total ejecutado</b>	<b>2.643.527</b>

\* Los subtítulos identificados pueden corresponder a uno o más programas presupuestarios.

#### GASTO COMPONENTES (M\$2022)

##### DESAGREGACIÓN REGIONAL \*

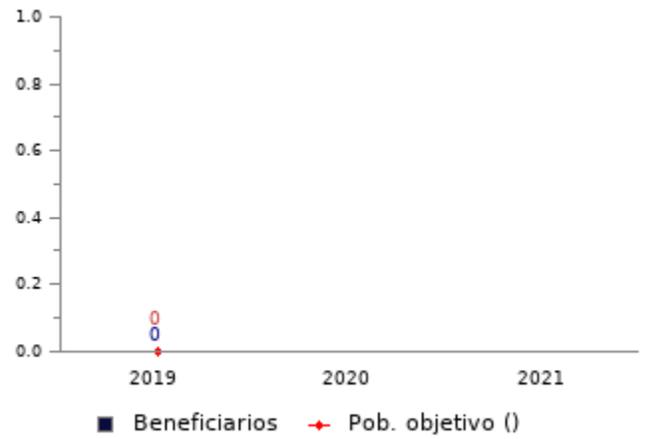
Región	Total ejecutado
Nivel central	2.630.505
<b>Gasto total ejecutado componentes</b>	<b>2.630.505</b>

\* En esta tabla se despliegan sólo aquellas regiones para las que se ejecutaron recursos. Que un programa presente población beneficiada en una región no significa necesariamente que dicho gasto se impute (registre) en dicha región. Por ejemplo, el gasto de un programa con beneficiarios desagregados regionalmente, puede ser imputado exclusivamente a nivel central.

## POBLACIÓN

### Población objetivo

Los componentes tienen distintos tipos de beneficiarios, por lo que no es posible identificar una población objetivo global para el programa.



COBERTURA POR AÑO*		
2019	2020	2021
	N/A	

EVOLUCIÓN GASTO POR BENEFICIARIO (M\$ 2022)**		
2019	2020	2021
S/I	N/A	

\* Cobertura: (Población beneficiada del año t / población objetivo año t)\*100.

\*\* Gasto por Beneficiario: (Presupuesto ejecutado año t / número beneficiarios efectivos año t).

#### COMPONENTES GASTO Y PRODUCCIÓN DE COMPONENTES (M\$ 2022)

Componentes (Unidad de producción) *	Gasto ejecutado Miles de \$(2022)			Producción (unidad)			Gasto unitario Miles de \$(2022)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad (Numero de iniciativas)	75.131	0	0	360	0	7	208,7	0	0
Desarrollo de información al mercado de medidas que aporten al uso eficiente de combustible en el transporte terrestre (N° de pruebas que pueden aportar al uso eficiente de combustible en transporte terrestre)	99.736	42.758	18.927	4	3	1	24.934,0	14.252,6	18.926,8
Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos (Cantidad de vehículos recambiados)	N/A	806.087	2.327.936	0	1	50	N/A	806.087,2	46.558,7
Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio) (Cantidad de camiones participantes)	125.076	65.126	68.105	6.256	13.500	17.059	20,0	4,8	4,0
Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad (N° de proyectos)	510.012	70.068	29.410	12	16	0	42.501,0	4.379,2	0
Gasto administrativo	67.731	10.302	13.022						
<b>Total</b>	<b>877.687</b>	<b>1.129.056</b>	<b>2.643.527</b>						
<b>Porcentaje gasto administrativo</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>						

\* Se entiende por Componentes a los bienes y/o servicios producidos por el Programa y provistos directamente a sus beneficiarios. Dado que los diseños de los programas pueden variar cada año y en esta Tabla sólo se muestran los componentes vigentes en 2021, la suma total para los años 2019 y 2020 podría no cuadrar para aquellos en los que se ejecutaron componentes descontinuados. En el cuadro de gasto y producción de componentes se indica como "cero", además de cuando no hay presupuesto o producción, en aquellos casos en que no correspondía informar o el Servicio no contaba con la información.

#### INDICADORES

##### INDICADORES DE PROPÓSITO

Indicador	Fórmula de cálculo	Efectivo 2019	Efectivo 2020	Efectivo 2021
Porcentaje de vehículos que mejoran su eficiencia	(N° de vehículos que mejoran su eficiencia en el año t (recambio + mejoramiento por buena prácticas/ N° de vehículos referencia año t (40% parque de taxis año t + 15% parque de camiones año t))*100	0%	S/I*	7%

\* S/I: Valor de indicador no informado.

\*\* N/A: No aplica reportar valor del indicador en el presente periodo.

\*\*\* N/C: Valor no comparable dado que se realizaron ajustes o cambios en el indicador.

#### IV. OTROS ATRIBUTOS DEL PROGRAMA

##### CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

7. Energía asequible y no contaminante: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos

13. Acción por el clima: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

## V. CONTINGENCIA SANITARIA

**Fondo de Emergencia Transitorio (FET):** El programa no ejecutó recursos provenientes del Fondo de Emergencia Transitorio y/o Fondos especiales del Tesoro Público (Fondo para Pymes e innovación).

**Modificaciones implementación:** El programa declara no haber experimentado modificaciones y/o reprogramaciones en su implementación a partir de la crisis sanitaria por el COVID 19.

## VI. OBSERVACIONES DE LA INSTITUCIÓN

### POBLACIÓN:

- **Modificación o ajustes en la definición de una(s) de la(s) poblaciones:** De acuerdo a última observación de sectorialista la población potencial definida en última ficha es de 5.599.733 vehículos, donde se estimo el número de vehículos motorizados proveniente del anuario "parque de vehículos en circulación" del INE, 2019. El Programa atenderá parte de la población objetivo y la entrega de beneficios será gradual a través de los años, donde la distribución regional contempla 2 componentes. Los vehículos potenciales son el 15% del parque total de camiones (36.000 de 240.000) más el 40% de taxis de RM que corresponden a 36.150 (sin considerar colectivos rurales). Este porcentaje es un aprendizaje del programa Giro Limpio y Mi Taxi Eléctrico en la RM.

### ESTRATEGIA:

- **Modificación o ajuste de uno(s) de lo(s) componentes:** De acuerdo a lo iterado con el sectorialista se modifica componente N°5 que señalaba proyectos pilotos. Se modifica a desarrollo de iniciativas que impulsan la electromovilidad, cambiando su indicador a N° de iniciativas.  
- **Otro(s):** Se reporta para el componente 4: Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio) la totalidad de camiones beneficiados ya que el programa contempla las buenas practicas para su totalidad no tan solo para los beneficiados ingresados en el año en curso.

### INDICADORES:

- **No reporte o hay información incompleta en indicadores de propósito:** No se reporta la sección de indicadores ya que este fue modificado en conversaciones con el sectorialista, cambiando el indicador por "Recambio a vehículos más eficientes" donde la formula de cálculo es vehículos más eficientes/vehículos potenciales. Los vehículos más eficientes serán aquellos que hayan mejorado su eficiencia durante el año respectivo, pudiendo haber sido recambiados en el caso de taxis o mejorado su eficiencia por medidas y buenas practicas en el caso de camiones de Giro Limpio. Los vehículos potenciales son el 15% del parque total de camiones (36.000 de 240.000) más el 40% de taxis (sin considerar colectivos rurales). Este porcentaje es un aprendizaje del programa Giro Limpio y Mi Taxi Eléctrico en la RM.

### OBSERVACIONES GENERALES:

**De acuerdo a la última iteración con el sectorialista cabe destacar que en la sección de Diagnostico y Objetivo, estos fueron modificados en la Evaluación EX-Ante, donde el problema y el proposito del programa fue modificado. Se deja antecedente en esta sección de aquello:**

Problema principal: Baja incorporación de tecnologías y de prácticas energéticamente eficientes en el sector transporte.

Proposito del Programa: Incentivar la incorporación de tecnologías y prácticas energéticamente eficientes en el sector de transporte.

## VII. NOTAS TÉCNICAS

**Nota técnica 1:** La ficha de evaluación de desempeño de la oferta corresponde al seguimiento de la gestión anual de los programas públicos, a partir de la información auto reportada por los Servicios. No corresponde a una evaluación de impacto, de implementación ni fiscalización de la oferta pública.

**Nota técnica 2:** El proceso de evaluación de desempeño de la oferta programática puede considerar actualizaciones respecto de la metodología utilizada en años anteriores. Esto, con el objetivo de fortalecer la eficacia y eficiencia de este proceso.

**Nota técnica 3:** La Subsecretaría de Evaluación Social, en un esfuerzo por fortalecer el proceso de monitoreo, realizó durante el año 2020 la homologación en las definiciones conceptuales de las poblaciones en conjunto con DIPRES. Dado aquello no se muestra la población beneficiada, población objetivo y cobertura para el año 2019.

**Nota técnica 4:** Tanto los montos de presupuesto como de gastos reportados en la presente ficha se encuentran en pesos año 2022. Se realizó aplicando el inflactor de Ley de Presupuestos a los presupuestos y gastos informados por las instituciones en los años 2019-2021, con el objetivo de realizar el análisis comparativo del periodo.

**Nota técnica 5:** Respecto a la sección "Análisis de Desempeño", en la columna de "Resultados" se han definido criterios relativos para identificar hallazgos en cada una de las dimensiones consideradas, lo cual no implica necesariamente un juicio evaluativo, sino más bien la necesidad de fundamentar dichos hallazgos.