

PROGRAMA EN REFORMULACIÓN 2026

Ministerio	MINISTERIO DE ENERGIA
Servicio	SUBSECRETARIA DE ENERGIA
Programa	Plan de Eficiencia Energética Sector Transporte
Tipo	Reformulación
Estado	CALIFICADO
Código	PI240120130001072
Calificación	Objetado Técnicamente

Sección 1: Antecedentes

Código sistema

PI240120130001072

Nombre del Programa (420 caracteres)

Plan de Eficiencia Energética Sector Transporte

Descripción del Programa (1.200 caracteres)

El programa forma parte del conjunto de acciones orientadas a fomentar la eficiencia energética como una fuente alternativa de energía en el país. Su principal objetivo es reducir el consumo de combustible en el sector transporte, en que se considera de manera prioritaria el transporte terrestre (vehículos livianos, medianos, pesados, maquinaria automotriz). Para lo anterior, se elabora regulación, programas de incentivos y condiciones habilitantes para ingreso al mercado de vehículos más eficientes, así como la realización de actividades que tienden a mejorar las técnicas de conducción por medio de capacitaciones en conducción eficiente (que minimiza el gasto de combustible) a distintos actores del sector (choferes de empresas de transporte de carga y de personas, monitores de escuelas de conductores y choferes del sector público). Además, se promueve la coordinación de actores relevantes del sector transporte y energía, la entrega de información a la ciudadanía, cambio modal. El programa se operativiza a través de convenios con la Agencia de Sostenibilidad Energética, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, y con ejecución directa de la Subsecretaría de Energía.

Información contraparte operativa de la formulación del Programa

Servicio:	Ministerio de Energía
Unidad responsable de la formulación del Programa:	Unidad de Transporte Eficiente
Nombre responsable de la formulación del Programa:	Julio Maturana
Cargo:	Jefe de División de Energías Sostenibles
Teléfono del contacto:	22365 6686
Email de contacto:	jmaturationa@minenergia.cl;xubilla@minenergia.cl

Información contraparte del programa

Nombre:	Marcelo Padilla
Cargo:	Jefe de la Unidad de Transporte Eficiente y Estándares
Teléfono del contacto:	2365 6686
Email de contacto:	transporte_eficiente@minenergia.cl

Información contraparte
DIPRES

Eje de acción del Programa

Medio Ambiente y Recursos Naturales

Ámbito de acción del
Programa

Otro (especificar) -

Asociar el programa con los
objetivos institucionales (A1).

Descripción

Impulsar la eficiencia energética en los diferentes sectores de consumo para todos los usos de energía en la sociedad.

Si el Programa cuenta con
información para la ciudadanía
o usuarios informe el/los links.
(Sitio web, portal de
información y postulación,
entre otros).
(500 caracteres)

<https://energia.gob.cl/panel/eficiencia-energetica>
<https://energia.gob.cl/electromovilidad>
<https://www.consumovehicular.cl>

Señale el año de inicio de
ejecución del diseño
reformulado.

2025

Sección 2: Diagnóstico

Señale el **principal problema** público que el Programa abordará, **identificando la población** afectada. (500 caracteres)

El sector transporte depende del petróleo y sus derivados. Esta dependencia afecta a conductores y propietarios de vehículos, quienes tienen elevados costos operativos. Estos costos se trasladan al transporte de bienes y servicios, encareciendo la economía en general, contribuye a la emisión de gases de efecto invernadero y a la contaminación del aire, lo que impacta negativamente en la calidad de vida. Dado que los combustibles fósiles son importados también se genera dependencia energética

Presente el diagnóstico del problema señalado anteriormente y **datos cuantitativos** que evidencien su vigencia en la actualidad, dimensionando la brecha generada por dicho problema. (2.500 caracteres)

De acuerdo al balance de energía (BNE) 2023, el sector transporte terrestre consume 5,1 millones de m³ de gasolina al año y 5,5 millones de m³ de diésel al año. Este consumo corresponde al 28,2% del consumo final de energía del país. Por otra parte, de acuerdo a la Agencia Internacional de Energía (AIE) el transporte es el sector que presenta la mayor oportunidad de aumentar la inversión en eficiencia energética (ee), con medidas costo-efectivas (cuya rentabilidad supera a la inversión). Las medidas recomendadas por la AIE, para mejorar la ee en el sector transporte incluyen: establecimiento de estándares de consumo vehicular, aumento de la ee en los modos actuales, a través de conducción eficiente (5% a 20%), mejoras en neumáticos (hasta 5%), reduciendo el peso de los vehículos, cambio a tecnologías más eficientes como los vehículos eléctricos (VE). Otras medidas con mayores dificultades para cuantificar sus beneficios incluyen el cambio modal hacia modos menos intensivos de energía, como transporte público, trenes, y reducción de las distancias recorridas para actividades clave, como trabajo, compras y ocio, a través de la planificación urbana o densificación de las ciudades. Considerando sólo las medidas cuantificables el exceso de consumo de combustible en Chile alcanza a más de 3 millones de m³ de combustible. Por otra parte, de acuerdo a la Agencia Internacional de Energía (AIE) el transporte es el sector que presenta la mayor oportunidad de aumentar la inversión en eficiencia energética (ee), con medidas costo-efectivas (cuya rentabilidad supera a la inversión). Las medidas recomendadas por la AIE, para mejorar la ee en el sector transporte incluyen: establecimiento de estándares de consumo vehicular, aumento de la ee en los modos actuales, a través de conducción eficiente (5% a 20%), mejoras en neumáticos (hasta 5%), reduciendo el peso de los vehículos, cambio a tecnologías más eficientes como los vehículos eléctricos (VE). Otras medidas con mayores dificultades para cuantificar sus beneficios, incluyen el cambio modal hacia modos menos intensivos de energía, como transporte público, trenes, y reducción de las distancias recorridas para actividades clave, como trabajo, compras y ocio, a través de la planificación urbana o densificación de las ciudades. Considerando sólo las medidas cuantificables el exceso de consumo de combustible en Chile alcanza a más de 3 millones de m³ de combustible.

Señale la **fuentes** de dicha información (encuestas, referencias bibliográficas, etc.) entregando el respectivo link para acceder a ésta. (1.000 caracteres)

Balance Nacional de Energía 2023 (BNE 2023) <http://energiaabierta.cl/visualizaciones/balance-de-energia/> Presenta datos de consumo energético en Chile
Energy Efficiency 2018 (AIE 2018): <https://www.iea.org/efficiency2018/>. Recomienda medidas de EE en los distintos sectores de consumo y presenta potenciales de EE
Global EV Outlook 2025 (AIE 2025) <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>
Presenta mejores prácticas para inclusión de electromovilidad.
Comparador de eficiencia energética mercado vehicular en Chile:
<http://www.consumovehicular.cl/comparador#/> Permite comparar EE en distintos vehículos que se comercializan en Chile
World Energy Outlook 2024 (AIE 2024) <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024>. Presenta escenarios de mejora de EE en distintos sectores.
Revisión de pares de EE de APERC (2025).
https://aperc.or.jp/file/2025/1/31/225_ewg_follow-up-peer-review-on-energy-efficiency-in-chile.pdf Análisis de expertos de la política de EE en Chile y recomendaciones

¿El programa tiene un mandato por Ley a ser ejecutado y/o corresponde a una función relevante definida en marco legal institucional?

Si

Si la respuesta anterior es si, precise la Ley. (1.000 caracteres)

Ley 20.402 que crea el Ministerio de Energía, que entrega atribuciones al M de Energía para proponer y dictar, según corresponda, las normas de "eficiencia energética"
Ley 21305, de Eficiencia Energética, que establece la elaboración de un Plan de EE a nivel nacional, incluyendo el sector transporte, y además se establece la facultad para definir estándares de eficiencia para vehículos y se regula la interoperabilidad del sistema de recarga de vehículos eléctricos.

¿El programa cuenta con un mandato y monto definido por Ley?

No

Si la respuesta anterior es si, precise la Ley. (1.000 caracteres)

¿El problema afecta de modo particular a alguno de los siguientes grupos de población: **mujeres, pueblos indígenas, personas en situación de discapacidad, personas en situación de dependencia o condición migratoria?** (1.000 caracteres)

Más allá del mandato legal, explique por qué, desde el punto de vista de las políticas públicas, el Servicio debe participar en la solución de este problema (prioridad gubernamental, justificación de política pública, etc.). (1.000 caracteres)

Aumentar la eficiencia energética en el transporte es clave para reducir emisiones contaminantes, disminuir el consumo de combustibles fósiles y mejorar la calidad del aire. Desde las políticas públicas, esto implica beneficios económicos al reducir gastos en energía e importaciones, mejora la seguridad energética y promueve tecnologías limpias. Además, contribuye a la salud pública, moderniza el parque vehicular y fortalece la sostenibilidad urbana, generando impactos positivos en múltiples áreas como movilidad, medio ambiente y desarrollo económico.

Seleccione los ODS con los que se vincula el programa actualmente. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030 (ODS):

Conjunto de objetivos globales adoptados por las Naciones Unidas en el año 2015 como un llamado universal para

1 Fin de la pobreza: --
2 Hambre cero: --
3 Salud y bienestar: --
4 Educación de calidad: --
5 Igualdad de género: --
6 Agua limpia y saneamiento: --
7 Energía asequible y no contaminante: Sí
8 Trabajo decente y crecimiento económico: --
9 Industria, innovación e infraestructura: Sí
10 Reducción de las desigualdades: --
11 Ciudades y comunidades sostenibles: Sí

erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible (ONU, 2022).

12 Producción y consumo responsables: Sí
13 Acción por el clima: Sí
14 Vida submarina: --
15 Vida de ecosistemas terrestres: --
16 Paz, justicia e instituciones sólidas: --
17 Alianzas para lograr los objetivos: --

Identifique las **principales causas** del problema, explicando brevemente las razones que llevan a concluir la existencia de un vínculo con el problema principal. Presente datos cuantitativos que avalen la existencia de este vínculo, identificando la fuente

Causa (150 caracteres)	Respalde el vínculo con el problema con datos cuantitativos que avalen la relación con el mismo (1.000 caracteres)
Baja penetración de la electromovilidad debido al costo de la inversión inicial	En el caso de la electromovilidad su despliegue mundial es acelerado, pero aún así sólo alcanza al 2% del parque vehicular. Los altos precios de inversión en esta tecnología impiden identificar que hay beneficios económicos cuando el nivel de uso de los vehículos es alto (sobre 30.000 km al año). Esto se puede apreciar en el evaluador de proyectos de electromovilidad http://www.energia.gob.cl/electromovilidad/evaluador
Baja penetración de la electromovilidad debido al bajo despliegue de estaciones de carga	Además, hay bajo despliegue de estaciones de carga pública (1.180 principalmente en la zona central de Chile, SEC). Hasta marzo del 2025 Chile cuenta con 9.739 vehículos eléctricos, de un parque que supera los 5 millones (INE). Datos obtenidos a través del trámite eléctrico de la SEC, publicados en: http://www.sec.cl/electromovilidad/ https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion
Falta de competencias para mejorar el uso ineficiente de combustible, particularmente en técnicas de conducción eficiente	La experiencia internacional indica que el ahorro por conducción eficiente fluctúa entre 5% y 20% del consumo de combustible. En Chile se han desarrollado diversas experiencias de medición de ahorros por conducción eficiente, resultados: 11% de ahorro (CNE, 2010), 10% de ahorro (ACHEE, 2013) 7% de ahorro sector público (MEN, 2014) CNE: Diseño y Ejecución de un Modelo de Capacitación Eficiente en el transporte de carga. ACHEE: Guía conducción eficiente MEN: Piloto conducción eficiente 2014

Falta de información sobre tecnologías eficientes	En la actualidad existen tecnologías, dispositivos y aditivos que aseveran mejorar el rendimiento de un vehículo. En el caso de vehículos pesados se ha avanzado a través de la norma chilena NCh 3331 del Instituto Nacional de Normalización (INN), que establece un protocolo para medir el impacto en el consumo energético de un vehículo producto del uso de tecnologías eficientes. A principios del 2016 se lanzó el primer catálogo de tecnologías eficientes en el transporte pesado bajo la norma NCh3331
Regulación de rendimiento energético incipiente en el sector de transporte	Antes del estándar de EE, el rendimiento promedio de vehículos livianos en Chile era de 15 km/l sin mejoras. La regulación obligó a importadores a elevar la eficiencia, subiendo el promedio a 16,6 km/l. Aún existe una brecha frente a normas más estrictas y se requiere avanzar en estándares para vehículos medianos y pesados. El estándar obliga a los importadores a cumplir con un rendimiento promedio del parque vehicular que comercializan, incentivando la entrada de modelos más eficiente.

Mencione los **principales efectos** del problema en la población afectada. Presente datos cuantitativos que avalen la relevancia del efecto descrito, identificando la fuente

Efecto o consecuencias negativas del problema en la población afectada (150 caracteres)	Alcance del efecto si no se implementa el programa y datos cuantitativos que permitan dimensionar la relevancia (1.000 caracteres)
Mayor gasto en combustible en el sector transporte terrestre	El mayor gasto en diésel debido al uso ineficiente del combustible en el sector transporte se puede cuantificar en 156 mil millones de pesos, lo que sumado a los 180 mil millones de pesos que se podría ahorrar en el consumo de bencina, arroja un mayor gasto en combustible de 336 mil millones de pesos al año.
Mayores emisiones de gases de efecto invernadero producto del uso ineficiente de combustibles fósiles derivados del petróleo	Según el inventario nacional de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Chile, el sector transporte fue responsable de 28.998 kilotoneladas de CO2 equivalente (kt CO2e) en 2022, representando cerca del 30% de la emisiones totales. Esta cifra incluye principalmente las emisiones del transporte terrestre, que representa la mayor parte del consumo de combustibles líquidos como gasolina y diésel. El eliminar una parte de estas emisiones al usar tecnologías cero o bajas en emisiones, energía eléctrica o H2V por ejemplo, se disminuye le inventarios de emisiones considerablemente.
Uso ineficiente de combustibles fósiles derivados del petróleo genera mayor dependencia energética	De acuerdo al balance de energía (BNE) 2023, el sector transporte terrestre consume 5,1 millones de m3 de gasolina al año y 5,5 millones de m3 de diésel al año, lo que significa cera de 8.500 millones de dólares solo por la importación, equivalente al 2,5% del PIB del año 2023. El sustituir parte de esta importación por consumo de energía soberana, tales como energía eléctrica o Hidrógeno verde, se mejoría la relación de importaciones de la economía de manera sustancial.

Indique concretamente en qué consiste la reformulación (ej.: incorporación de nuevos enfoques, incorporación de nuevos componentes, cambios en la estrategia de intervención, cambios en los criterios de focalización, etc.). (2.000 caracteres).

La reformulación consiste en dos elementos, la focalización del programa y la forma en que se miden los resultados. Entre las observaciones que se realizó a la ficha se indicó una falta de focalización y por otro lado, la forma en medir los resultados, por ello se decidió realizar este cambio. La población objetivo se define como aquellos conductores de vehículos livianos que circulan por el país, y la población potencial es aquella que renueva su vehículo, esto porque las diferentes componentes del programa están orientados a contar con vehículos más eficientes, y se complementa con aquellas componentes, que tal como se indica en antecedentes, son más difíciles de cuantificar su beneficio, como por ejemplo, el cambio modal hacia modos menos intensivos de energía. Con esta reformulación, se espera contar con usuarios que sean definidos de manera concreta y con indicadores que apunten directamente al objetivo del programa de transporte, que es la disminución de la ineficiencia en el consumo de combustible, por ello se ha seleccionado como indicador, el rendimiento energético del parque de vehículos livianos nuevos, y que se espera que sea ascendente en el tiempo.

Sección 3: Población del Programa

3.1 Caracterización de la población

Caracterice la población potencial que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

N° de conductores estimados a partir del N° de permisos de circulación de todo tipo de vehículo motorizado durante el año, entre los que se incluyen automóvil, station Wagon, Todo Terreno, Furgón, Taxi básico, Taxi colectivo, Taxi turismo, lujo o servicios especiales, minibuses, camiones, buses, camión simple, tractocamión y otros con motor, de acuerdo a lo señalado a información del Instituto Nacional de Estadísticas. Se asimila un permiso de circulación por persona para el año 2023.

Estime la **población potencial**, que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico y su unidad de medida

Número	Unidad
6.409.428	personas

Si la **unidad de medida** corresponde a "unidades", precise a qué se refiere con ello. (50 caracteres)

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población potencial. (1.000 caracteres)

El número de personas que conducen vehículos motorizados proviene de la base de datos disponible en el sitio Web del Instituto Nacional de Estadísticas, que se alimenta de los permisos de circulación emitidos de cada año. Se estima un conductor por vehículo.

Indique si el programa se define como universal, esto es que la población objetivo es igual a la población potencial, y por ello no aplican criterios de focalización. En otras palabras, que no existen restricciones al acceso.

No

Justifique por qué no aplica para este programa definir criterios de focalización que permitan identificar la población objetivo. (800 caracteres)

Caracterice la población objetivo que corresponde a aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización. (1.500 caracteres)

Cantidad de personas que adquieren un vehículo liviano o mediano nuevo. La adquisición de vehículos livianos se puede asimilar a la cantidad de Certificados de Homologación Individual (CHI) que se entregan al momento de realizar la inscripción del vehículo. Además, se agregan los conductores de camiones del país.

Estime la **población objetivo** (aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización definidos anteriormente).

Número
525.617

Defina la o las variables y criterios de **focalización utilizados para identificar la población objetivo**, teniendo presente que al menos uno de estos criterios de debe permitir discriminar si la población efectivamente presenta el problema principal identificado en el diagnóstico

Variable	Criterio	Medio de verificación
N° de conductores que adquieren un vehículo nuevo	Cantidad de CHI del año, la eficiencia energética se mide por el rendimiento promedio del parque, dado que se mejora el rendimiento, se generan un aumento de la EE.	CHI emitidos por el Centro de Control y Certificación Vehicular
N° de conductores de camiones que transitan por las carreteras del país	Estimación de conductores de camiones en base a la cantidad de permisos de circulación.	Información oficial del INE

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población objetivo (1.000 caracteres)

El programa de transporte busca que el parque vehicular sea, en promedio, cada vez más energéticamente eficiente. Por ello, la población objetivo son los conductores que adquieren un vehículo nuevo, dado que tienen la posibilidad, a través de las acciones que se ejecutan en este programa, de contar con modelos con un nivel de rendimiento energético superior año a año. Los datos se obtienen de la cantidad de vehículos comercializados, a través de los Certificados de Homologación Individual provistos por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), que es requisito para la obtención del permiso de circulación y poder transitar por las rutas nacionales. La estimación de las ventas anuales se realiza en base a la estimación de crecimiento del PIB realizado por el Banco Central, dado que la venta de vehículos nuevos está correlacionada a esta variable. El parque total se obtiene de la base de datos que el INE mantiene de los permisos de circulación de cada año.

El próximo año, ¿el Programa atenderá a toda la población objetivo identificada anteriormente o sólo a una parte?

El Programa atenderá toda la población objetivo.

Describa la población beneficiaria del programa (1.500 caracteres)

Los beneficiarios son aquellos conductores que tienen a disposición vehículos, en promedio, más eficientes para seleccionar durante el año. El programa busca mejorar la EE de los vehículos que se comercializan en el país, por lo que se utilizan diferentes herramientas de política pública, entre ellas, regulación de estándares de rendimiento energético, normativa para promover la electromovilidad, cursos de capacitación para contar con técnicos especializados, cursos de conducción, actividades de difusión de tecnología vehicular más eficiente, todo ello apunta a que se pueda contar con vehículos más eficientes y que los usuarios tengan certeza de la calidad de éstos. Con respecto al número de conductores de camiones, se realiza un proxy con el número de permisos de circulación, que se obtiene de la estadística anual del INE.

Señale los **criterios de priorización**, esto es aquellos criterios que permiten ordenar el flujo de beneficiarios dentro de un plazo plurianual, determinando en forma no arbitraria a quiénes se atiende antes y a quiénes después. (1.000 caracteres)

Cuantifique **la población beneficiaria**, que corresponde a aquella parte de la población objetivo que cumple los criterios de priorización y que el programa planifica atender en los próximos 4 años

2026	2027	2028	2029
525617	250517	255527	260637

¿El programa cuenta con cupos preestablecidos de atención?

No

Criterios de egreso: Explique los criterios en base a los cuales se determinará que un beneficiario se encuentra egresado del Programa. (1.000 caracteres)

Los beneficiarios del recambio vehicular egresan una vez que reciben los vehiculos eléctricos y son monitoreados en cuantos a sus ahorros de combustible. Lo camiones, son parte del Programa mientras las empresas pertenezcan a Giro Limpio, se monitorean sus consumos año a año.

Indique en cuántos meses/años promedio egresarán los beneficiarios del Programa. En caso de que el programa no tenga un hito de egreso, justifique brevemente (1.000 caracteres)

1,00 AÑOS

¿Pueden los beneficiarios acceder más de una vez a los beneficios que entrega el Programa?

Si

En caso de respuesta afirmativa, explique las **razones** por las cuales un **beneficiario puede acceder más de una vez** a los beneficios que entrega el Programa. (1.000 caracteres)

Un beneficiario puede ser parte del programa de giro limpio año a año a través de monitoreo y entrega de mejores prácticas provistas, por ejemplo por conducción eficiente o pruebas tecnológicas que demuestren mayor eficiencia.

Señale si el programa cuenta con un proceso de postulación para seleccionar a los beneficiarios. (500 caracteres)

No hay proceso de selección. En diferentes componentes hay criterios definidos en base a la particularidad propia de cada iniciativa.

Describa brevemente cuál es la ruta del usuario para acceder al programa, desde su postulación hasta la entrega del beneficio. (3.000 caracteres)

No hay proceso de selección. En diferentes componentes hay criterios definidos en base a la particularidad propia de cada iniciativa.

En virtud de los antecedentes provistos, se presenta la cobertura del Programa. (auto-llenado)

Cobertura	2026
Sobre población potencial (población beneficiaria / población potencial)	8,20 %
Sobre población objetivo (población beneficiaria / población objetivo)	100,00 %

3.2 Sistematización del proceso de selección de beneficiarios

¿El Servicio cuenta con **sistemas de registros** que permitan identificar agregadamente a los **beneficiarios** (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos (500 caracteres)

No

Si existe un **proceso de postulación a los beneficios** del Programa ¿El Servicio cuenta con **sistemas de registros** que permitan identificar a los postulantes (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos. (500 caracteres)

No

¿Con qué otra información de **caracterización de postulantes y beneficiarios** cuenta el Programa? (Por ejemplo: sexo, edad, Región, categoría ocupacional, nivel socioeconómico, etc.). (500 caracteres)

Se puede acceder a la cantidad de Certificados de Homologación de cada vehículo y a la cantidad de permisos de circulación, con ello se identificarán los usuarios y se analizará el avance de la política de EE en el sector transporte como mecanismo general. Para las diferentes componentes que tienen postulaciones, se definirá un proceso adecuado para recabar la información pertinente de los usuarios y para caracterizar los aportes a la meta de disminuir la ineficiencia en el consumo de energía.

¿El Programa usa o utilizará el Registro Social de Hogares para caracterizar o seleccionar a sus beneficiarios?

No

¿El Programa cuenta con información de beneficiarios en el Registro de Información Social RIS?

No

Sección 4: Objetivos y Seguimiento

4.1 Resultados esperados del Programa

Indique el **fin del Programa**, entendido como el objetivo de política pública al que contribuye el Programa. (250 caracteres)

Contribuir a la sostenibilidad energética y ambiental del sector transporte mediante la mejora en la eficiencia del uso de combustibles

Indique el **propósito del Programa**, entendido como el resultado directo que el Programa espera obtener en los beneficiarios, una vez ejecutado. (250 caracteres)

Reducir la importación y mejorar el uso de combustibles en el transporte, a través de incentivar y normar la adopción de prácticas y tecnologías más eficientes.

Señale el **indicador de propósito** a través del cual se medirá el logro del propósito (entendido como un indicador asociado a la variable de resultado señalada en el propósito).

Indicador:	Porcentaje de mejora del promedio del rendimiento equivalente del parque de vehículos livianos comercializados en el país con respecto al año base (2023: año previo a entrada en vigencia de estándar de rendimiento energético para vehículos livianos).
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	$(\text{Promedio Rendimiento equivalente vehículos livianos comercializados en el año } t - \text{Promedio Rendimiento equivalente vehículos livianos comercializados año 2023} / \text{Promedio Rendimiento equivalente vehículos livianos comercializados año 2023}) * 100$
Unidad de medida:	%
Dimensión: (eficiencia/economía/eficacia/calidad):	Eficacia
Periodicidad: (anual/semestral/trimestral)	Anual
Sentido de la medición: (Ascendente/Descendente)	Ascendente
Ámbito de control: (proceso/producto/resultado intermedio/resultado final)	Resultado Final

Señale el valor actual y esperado del **indicador**

Situación actual		Situación esperada con Programa reformulado
2024	2025	2026
110,66	113,33	116,66

Describa la metodología utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados. (1.500 caracteres)

Dado que no se cuenta con un indicador que permita medir el efecto global de las medidas implementadas por el programa, se utiliza como indicador proxy el “Porcentaje de mejora del promedio del rendimiento equivalente del parque de vehículos livianos comercializados en el país” que es resultado atribuible a las normas establecidas en el componente “Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad”. Con este indicador se busca registrar la evolución del rendimiento energético promedio del parque de vehículos livianos que se comercializan anualmente en el país y compararlo con la línea base que, para estos efectos, es el año 2023. De esta manera, el numerador representa el diferencial del rendimiento promedio del parque de vehículos livianos comercializados entre el año t y el año base, y el denominador es el base con la que se compara, es decir, es el rendimiento promedio del parque de vehículos livianos en 2023. Un mejoramiento continuo de este indicador es reflejo de una mayor penetración de tecnología eficiente.

Indique la o las fuentes de información desde donde se obtendrán los datos de las variables (numerador y denominador) que conforman el indicador de propósito y del indicador adicional, si corresponde. (500 caracteres)

Los valores del numerador y del denominador surgen de los resultados de los ensayos que se realizan a los vehículos comercializados en el país en el laboratorio del Centro de Control y Certificación Vehicular, y son ponderados por la cantidad de Certificados de Homologación Individual que se emiten para cada año en particular. Esta es información oficial y se utiliza para efectos de fiscalización del estándar de rendimiento vehicular definido en la Ley de Eficiencia Energética.

Respecto de las fuentes de información mencionadas anteriormente ¿El Servicio cuenta con los medios que le permitan capturar la información necesaria para el (los) indicador (s) de propósito, en forma sistemática y oportuna? En caso de respuesta afirmativa, describa brevemente esos medios (encuestas, plataformas, recolección de datos en terreno, bases de datos, etc.) (500 caracteres). En caso de respuesta negativa, describa las acciones concretas, planificadas o en ejecución, para contar con dichos medios a partir del próximo año (500 caracteres).

Sí

La fuente de información utilizada es oficial y es una base de datos que se alimenta de los resultados del Centro de Control y Certificación Vehicular, a la que el Ministerio de Energía accede de manera regular y que, además, permite evaluar el resultado del estándar de rendimiento energético, por lo que se accederá de manera sistemática y oportuna a ésta.

Señale si los resultados de este indicador se pueden desagregar según las siguientes categorías:

Señale la evidencia que le permitió definir la situación proyectada de los indicadores, detallando la forma en que se determinaron los valores entregados (información histórica o de programas existentes, metas institucionales, etc.). (1.000 caracteres)

¿El Programa tiene año de término?

No, el Programa tiene una duración indefinida.

(Sólo si marcó que el programa tiene año de término) Indique el **año de término** proyectado para el programa

0

Justifique la fecha de término del Programa, sea que se señaló un año de término o que se marcó como programa de duración indefinida. (1.200 caracteres)

Los países llevan haciendo programas de eficiencia energética desde los años 70 aproximadamente y siempre se detectan nuevos espacios de mejora que pueden y deben ser implementados en los diferentes países para aumentar su competitividad y disminuir la contaminación y emisiones.

Señale el año en el cual el programa logrará su plena implementación con los cambios propuestos en la reformulación e identifique hitos relevantes que permitan cuantificar resultados (intermedios y/o finales del programa)

0

4.2 Información de resultados esperados

Si corresponde, señale el **indicador adicional** que permita complementar la medición del propósito.

Señale el valor actual y esperado del indicador adicional.

Describa la metodología utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados (1.000 caracteres)

Indique la o las **fuentes de información** (institucionales u otras) de donde se obtendrán las variables que conforman el indicador de propósito identificado en la sección de resultados (500 caracteres)

Respecto de las fuentes de información mencionadas anteriormente ¿El Servicio cuenta con los medios que le permitan capturar la información necesaria para el (los) indicador (s) de propósito, en forma sistemática y oportuna? En caso de respuesta afirmativa, describa brevemente esos medios (encuestas, plataformas, recolección de datos en terreno, bases de datos, etc.) (500 caracteres).
En caso de respuesta negativa, describa las acciones concretas, planificadas o en ejecución, para contar con dicha información a partir del próximo año (500 caracteres)

Si

Señale si los resultados de este indicador se pueden desagregar según las siguientes categorías:

Señale la evidencia que le permitió definir la situación proyectada de los indicadores, detallando la forma en que se determinaron los valores entregados (información histórica o de programas existentes, metas institucionales, etc.). (1.000 caracteres)

Sección 5: Estrategia y Componentes

5.1 Estrategia de intervención del Programa

Explique brevemente en qué consiste la **estrategia** de intervención del Programa, describiendo para cada programa, al menos los siguientes aspectos: a) la hipótesis causal de programa; b) las relaciones de causalidad que determinarían que los componentes propuestos son suficientes para lograr el propósito; c) la secuencia de participación, si corresponde, en que los/las beneficiarios/as accederán a los componentes, y cómo se asegura que al acceder a ellos se logra resolver el problema; d) señale si la estrategia de implementación contempla una etapa inicial como piloto. Adicionalmente, identifique si para la implementación del Programa se requiere la tramitación de un convenio de transferencia, reglamento, bases de licitación o concurso. (5.000 caracteres)

La propuesta de intervención del programa de eficiencia energética es múltiple, ya que las causas para el uso ineficiente de los energéticos en este sector tienen diferentes causas. El uso ineficiente de los energéticos en el sector transporte se debe principalmente a una combinación de factores como el uso predominante de vehículos con motores de combustión interna poco eficientes, la antigüedad del parque vehicular, la falta de mantenimiento adecuado, y la congestión vial que incrementa el consumo de combustible. Además, la baja adopción de tecnologías limpias y la limitada infraestructura para transporte público eficiente y sostenible contribuyen a un mayor consumo energético por pasajero o tonelada transportada. También influyen aspectos estructurales como la planificación urbana deficiente y la falta de políticas integradas de movilidad y eficiencia energética. En base a esto, se puede señalar que para mejorar la eficiencia energética en el sector transporte, se deben utilizar diversas estrategias integradas. Entre las que se plantean en este programa se encuentran la renovación del parque vehicular con unidades más eficientes y de bajas emisiones, como vehículos eléctricos o híbridos; el fortalecimiento del transporte público mediante inversiones en infraestructura y calidad del servicio; y la promoción de modos de transporte no motorizados como la bicicleta y la caminata. También es clave implementar políticas de planificación urbana que reduzcan la necesidad de desplazamientos largos, así como fomentar el uso compartido de vehículos y tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico. Finalmente, se requiere una normativa más estricta sobre eficiencia energética vehicular y programas de educación y concientización para modificar hábitos de movilidad y promover la conducción eficiente. Es por estas razones que los componentes que se proponen en el programa de transporte son: Capacitación en técnicas de conducción eficiente; Desarrollo de información al mercado de medidas que aporten 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 (Giro Limpio); Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad; Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad. Estas iniciativas son complementarias y buscan elevar el buen uso de la energía en el sector transporte. Para llevar a cabo estas líneas de trabajo se requiere tanto de financiamiento institucional propio, como la realización de convenios de colaboración, entre otros, con la Agencia de Sostenibilidad Energética y la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, también se espera contar con financiamiento de los Gobiernos Regionales para ciertos programas que se presentarán en los próximos años para habilitar la movilidad eléctrica en diferentes zonas del país.

Proporcione evidencia de experiencias nacionales o internacionales exitosas que avalen la pertinencia de esta estrategia para la solución del problema principal identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

La Agencia Internacional de Energía (IEA, por sus siglas en inglés) desempeña un papel clave en el análisis y la promoción de políticas para descarbonizar el sector del transporte, que representa más de un tercio de las emisiones de CO₂ de los sectores de uso final. Según la IEA, para alcanzar los objetivos del Escenario de Emisiones Netas Cero para 2050, las emisiones del transporte deben reducirse en más del 3% anual hasta 2030, a pesar del crecimiento continuo de la demanda. Esto implica:
Fomentar modos de transporte menos intensivos en carbono, como caminar, andar en bicicleta y el transporte público.
Impulsar tecnologías más eficientes, como vehículos eléctricos, camiones eléctricos y combustibles alternativos junto con coordinar ayudas prácticas y financieras y las normas sobre baterías para acelerar la transición a la electromovilidad.
Invertir en infraestructura que permita la operación de vehículos de bajas o cero emisiones.
Utilizar instrumentos fiscales para incentivar el cambio modal y el transporte público.
De igual manera, la revisión de pares de la APERC recomienda mantener y profundizar lo que se ha realizado y poniendo énfasis en la transición al uso de vehículos cero emisión.

Mencione las **articulaciones** necesarias con otros programas, de la institución o de otras instituciones públicas o privadas. Indique cómo se operativizan (coordinan y controlan) dichas articulaciones y qué rol cumple cada parte involucrada. Además, señale si el Programa apalancará recursos financieros de fuentes externas (públicas o privadas). Finalmente, indique si para su implementación el Programa requiere la tramitación de un convenio de transferencia o bases de licitación. (1.500 caracteres)

La implementación del programa de eficiencia energética en transporte requiere la coordinación con diferentes organismos del estado, entre ellos: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Bienes Nacionales, Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), Gobiernos Regionales (GORES), Municipalidades, Conecta Logística. Por el lado del sector privado, también es necesario coordinar esfuerzos con empresas de distribución eléctrica, diferentes empresas del rubro de la electromovilidad, gremios empresariales (ANAC), Concesionarias de autopistas, además se suman relaciones con organismos internacionales, como la Agencia Internacional de Energía, entre otras. El rol del Ministerio de Energía es crear las instancias de coordinación que dependen de cada proyecto, además, por medio de la elaboración de la Estrategia Nacional de Electromovilidad define las prioridades para un período de 5 años. Se requiere la tramitación de convenio con la AgenciaSE y la SEC, además de los GORES que financien actividades del programa. De manera complementaria, se espera apalancar recursos internacionales en la medida que Chile sea país receptor de estos fondos.

¿El programa se complementó con otro programa de su misma institución u otra?

No

Con relación al propósito declarado del programa. ¿Este tiene como propósito u objetivo principal avanzar hacia la garantía del pleno ejercicio de la autonomía y los derechos de las mujeres y niñas, superando las desigualdades de género?

Solo si en la pregunta anterior selecciona b); detalle las actividades o medidas indirectas que el programa planifica implementar (2.000 caracteres)

Solo si seleccionó a) o b) en la pregunta anterior; Seleccione el tipo de derecho al que el programa contribuye en mayor medida, ya sea a través de su propósito o de las acciones u medidas que se espera implementar (este campo es aplicable a aquellos programas que seleccionaron "Directo" o "Indirecto")

5.2 Componentes: *Describa brevemente el bien y/o servicio que se provee a través del componente (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.), señalando características técnicas, tiempo de duración o ejecución, y montos máximos o mínimos, si corresponde. (1500 caracteres)*

Componente 1	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Capacitación en transporte eficiente a empresas transportistas, conductores, escuelas de conductores
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Nº de personas capacitadas
Tipo de beneficio	Capacitaciones / Cursos / Charlas
Beneficio específico	Capacitación en Oficios
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	Falta de competencias de gestión eficiente de combustible; Falta de difusión sobre tecnologías eficientes Falta de conocimiento en mov. eléctrica
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Se contratará una empresa de capacitación (o instructores) que dicte los cursos de transporte eficiente que incluye fundamentos de energía y conducción eficiente, factores que afectan el rendimiento de combustible, estrategias de conducción eficiente, importancia de la inspección y cuidado del vehículo. Los cursos abordan aspectos relevantes del transporte de carga y están adaptadas al contexto chileno, con el respaldo de especialistas nacionales e internacionales del sector.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Se realizarán concursos públicos para la ejecución. Se abrirán convocatorias para seleccionar a los beneficiados siendo estas personas pertenecientes a empresas transportistas, conductoras y conductores interesados en la eco-conducción, personal de escuelas de conductores, asociados a gremios y profesionales del rubro transporte. Los criterios de selección estarán asociados a que se trate de personas interesadas en el transporte eficiente priorizando enfoque de género.
El componente es ejecutado por el Servicio	
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Ministerio de Energía, Instituciones de Capacitación, Agencia de Sostenibilidad Energética

Componente 12	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Cantidad de vehículos recambiados
Tipo de beneficio	
Beneficio específico	
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	Alto costo de inversión inicial de tecnologías más eficientes

<p>Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)</p>	<p>El servicio consiste en reunir la demanda de posibles usuarios de VE, guiarlos en la compra del VE correcto para su operación incluyendo el sistema de carga. Además, en caso de contar con recursos para recambios, se reúne la oferta de VE y de infra de carga mediante llamados a participar con servicios y precios preferenciales. Luego, se entrega cofinanciamiento para la compra del VE, la instalación de cargador domiciliario, asistencia y entrega de conocimiento de la tecnología a beneficiarios.</p>
<p>Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).</p>	<p>Podrán postular organizaciones, tales como municipios, organismos o empresas públicas que tengan vehículos con recorridos anuales sean mayores a 30.000 km o que tengan una hoja de ruta para la electromovilidad propia. En el caso de conductores de taxis y taxis colectivos, taxis turismo u otra modalidad similar, así como también furgones escolares, en el caso de existir fondos disponibles, se cofinanciará la adquisición de un VE para recambio y provisión e instalación de infra de carga domiciliario</p>
<p>El componente es ejecutado por el Servicio</p>	
<p>Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)</p>	<p>Los principales actores serán los oferentes tecnológicos, fabricantes de vehículos, operadores de infraestructura de carga, regulador de instalaciones eléctricas, gobierno central y gobiernos regionales</p>

Componente 13	
<p>Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)</p>	<p>Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio)</p>
<p>Unidad de medida de producción (100 caracteres)</p>	<p>Cantidad de camiones participantes</p>
<p>Tipo de beneficio</p>	
<p>Beneficio específico</p>	
<p>Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)</p>	<p>Falta de competencias de gestión eficiente de combustible, particularmente en técnicas de conducción eficiente</p>
<p>Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)</p>	<p>Mediante el desarrollo de una plataforma que permita a las empresas generadoras de carga, operadoras logísticas y transportistas, caracterizar sus flotas de camiones y declarar sus consumos de combustible y carga movilizadas, asesorando y premiando la incorporación de buenas prácticas de ahorro en combustible.: La empresa al monitorear el consumo puede visibilizar la forma en que utiliza el combustible y contar con una línea base, al implementar buenas prácticas y conocimiento de eficiencia energética en el transporte de carga, puede cuantificar los beneficios que se traducen en ahorros de energía en comparación de la línea base.</p> <p>Se entrega un sello de reconocimiento a aquellas empresas que implementan tecnologías de eficiencia energética (EE) y procedimientos de gestión de carga orientados al ahorro de combustible. Entre las medidas destacadas se incluyen la instalación de letreros que promueven el uso adecuado del ralentí, al generador de carga la habilitación de salas de descanso para evitar el uso de la cabina como espacio de espera, la incorporación de elementos aerodinámicos en los vehículos, y el uso de neumáticos especiales diseñados para reducir la resistencia al rodado. Estas acciones no solo contribuyen a una operación más eficiente, sino que también reducen las emisiones contaminantes y mejoran la sostenibilidad del transporte terrestre.</p>

Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Podrán postular a este beneficio empresas de transporte terrestre, se seleccionará aquellas que presenten mayor potencial de EE, es decir, aquellas que tengan un mayor margen de mejora, las que tengan mayor consumo de combustible o las que tengan mayor cantidad de conductores.
El componente es ejecutado por el Servicio	
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Los principales actores del Programa serán: Empresas generadoras de carga, operadores logísticos y empresas transportistas.

Componente 14	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Nº de proyectos
Tipo de beneficio	Asesorías Técnicas
Beneficio específico	
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	Regulación de rendimiento energético incipiente en transporte; Alto costo de inversión inicial; Falta de difusión sobre tecnologías eficientes
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Difusión de distintas aplicaciones de electromovilidad, por medio de asesoría técnica a organizaciones públicas y privadas para diseñar pilotos de movilidad eléctrica, hojas de ruta en Electromovilidad, con el objetivo de apoyar a la organización en avanzar hacia una flota cero emisiones.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Se realizará un llamado a organizaciones públicas y privadas, a través de las redes de electromovilidad que ha empezado a formar el Ministerio de Energía y la Agencia para la entrega de asesoría técnica, se priorizará a los proyectos que tengan potencial de escalabilidad y a aquellos que permitan retroalimentar la política pública tanto del Ministerio de Energía como de los Ministerios de Transporte y Medio Ambiente.
El componente es ejecutado por el Servicio	
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Los principales actores serán los proveedores de vehículos, proveedores de infraestructura de carga, proveedores de bienes y servicios asociados a la electromovilidad

Componente 15	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Numero de iniciativas
Tipo de beneficio	
Beneficio específico	
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	Regulación de rendimiento energético incipiente en transporte; Alto costo de inversión inicial; Falta de difusión sobre tecnologías eficientes
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Contempla el desarrollo de iniciativas para generar las condiciones regulatorias necesarias, con el fin de velar por la segura y adecuada incorporación de vehículos más eficientes en sector transporte. Se contempla a través de transferencia de recursos desarrollar mediciones, reglamentos, procedimientos, normas técnicas, mejoramiento de capacidades técnicas, entre otras.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Convenio de transferencia de recursos desarrollar las actividades regulatorias y de fiscalización realizadas por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, financiamiento de estudios técnicos para evaluar el potencial de EE de las políticas públicas y el desarrollo de vinculaciones internacionales
El componente es ejecutado por el Servicio	
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Los principales actores serán los proveedores de vehículos, proveedores de infraestructura de carga, proveedores de bienes y servicios asociados al transporte energéticamente eficiente y electromovilidad, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, el Centro de Control y Certificación Vehicular, Universidades.

5.3 Nivel de producción: Señale el nivel de producción de cada componente, dato que debe ser consistente con la población beneficiaria 2026 y con las estimaciones de gasto

Componentes	Unidad de medida de Producción	2026
Capacitación en transporte eficiente a empresas transportistas, conductores, escuelas de conductores	Nº de personas capacitadas	100
Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos	Cantidad de vehículos recambiados	0
Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio)	Cantidad de camiones participantes	17.000

Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad	N° de proyectos	15
Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad	Numero de iniciativas	15

Sección 6: Uso de Recursos

6.1 Estimación de gastos

Señale los gastos totales del Programa

Componentes		2026 (miles de \$)
Capacitación en transporte eficiente a empresas transportistas, conductores, escuelas de conductores	Total Componente	30.000
Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos	Total Componente	0
Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio)	Total Componente	80.000
Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad	Total Componente	290.000
Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad	Total Componente	277.240
Gasto administrativo (*)		0
Gasto total		677.240

Gasto por beneficiario

Indicador Programa	Año 2026 (miles de \$ / beneficiario)
	1,29

Señale la(las) asignación(es) presupuestaria(s) con las que financia o se financiaría el programa (en caso de ser un programa nuevo, indique la asignación donde se solicitan nuevos recursos en la Solicitud Total 2026 = petición total + instancia excepcional)

Gastos por unidad de producción de componente

Componentes	Año 2026 (miles de \$ / unidad de componente)
Capacitación en transporte eficiente a empresas transportistas, conductores, escuelas de conductores	300,00
Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos	0,00
Eficiencia energética en el transporte de carga caminero (Giro Limpio)	4,71

Proyectos piloto de transporte eficiente y electromovilidad	19.333,33
Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad	18.482,67

Porcentaje de gastos administrativos o no asociados directamente a la provisión de los componentes del Programa

Indicador gasto	Año 2026 (Estimado)
	0,00 %

Detalle qué incluyen los gastos administrativos del Programa estimados especificando por cada subtítulo y si se establecen por glosa presupuestaria u otro tipo de normativa.
(1000 caracteres)

--