

Reporte Evaluación Ex Ante de Diseño 2027

Plan de Eficiencia Energética Sector Transporte

SUBSECRETARIA DE ENERGIA

Reformulado - Objetado Técnicamente

I.- ANTECEDENTES

1. Descripción

El programa aborda las brechas de información y las restricciones del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad que enfrentan los compradores de vehículos livianos nuevos al evaluar tecnologías eficientes y de cero emisiones. Para ello, entrega información pública sobre desempeño energético vehicular, costos de operación, emisiones e infraestructura de carga disponible, mediante plataformas digitales, etiquetado energético y herramientas de apoyo a la decisión. Complementariamente, impulsa el desarrollo territorial de la electromovilidad mediante apoyo a infraestructura de carga interoperable y pilotos de adopción tecnológica en segmentos de transporte de uso intensivo. Estas acciones generan información territorial, sobre desempeño operacional, requerimientos de infraestructura, costos de operación, necesidades energéticas y barreras de adopción, fortaleciendo los sistemas de información pública y aportando antecedentes para la planificación energética. En conjunto, el programa reduce la incertidumbre de los usuarios y facilita la adopción de tecnologías eficientes y de cero emisiones, promoviendo la eficiencia energética en el transporte.

II.- DISEÑO DEL PROGRAMA

1. Propósito

Los compradores de vehículos livianos nuevos disponen de información y acceso a un ecosistema habilitante de movilidad eficiente y electromovilidad para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones.

2. Componentes

Componente	Unidad de medida de Producción	Gasto estimado 2027 (Miles de \$ (2026))	Producción estimada 2027 (Unidad)	Gasto unitario estimado 2027 (Miles de \$ (2026))
Información pública para la toma de decisiones de compra de vehículos de mayor EE	Número de compradores que	178.960	238.940	1

Evaluación Ex Ante de Diseño – Proceso de Formulación Presupuestaria 2027

	acceden a plataforma			
Impulso a la red de carga pública de vehículos eléctricos	Número de personas que instalan cargadores	440.000	30	14.667
Pilotos para la generación de evidencia sobre tecnologías de alta eficiencia energética y de cero em	Número de personas que participan en el piloto	8.062.824	417	19.335
Gasto Administrativo		242.000		
Total		8.923.784		
Porcentaje gasto administrativo		2,7%		

3. Población

I. Descripción y cuantificación de la población potencial

Descripción de la población potencial	La población potencial corresponde a las personas naturales y jurídicas que adquieren vehículos livianos nuevos en Chile y que enfrentan brechas de información respecto del desempeño energético, costos de operación, emisiones e infraestructura disponible para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. Asimismo, esta población se ve afectada por las brechas existentes en el desarrollo del ecosistema, en su entorno, de movilidad eficiente y electromovilidad.
Cuantificación de la población potencial	239.387
Unidad de medida de la población potencial	Personas
Metodología para cuantificar la población potencial	La estimación se realiza a partir del número de vehículos livianos nuevos inscritos anualmente en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados (RNVM), administrado por el Servicio de Registro Civil e Identificación, asumiendo una correspondencia entre cada vehículo inscrito y un comprador. La proyección considera el crecimiento esperado de los compradores de vehículos livianos nuevos según las proyecciones económicas disponibles (PIB).

II. Criterios de focalización para determinar la población objetivo

Descripción de la población objetivo	La población objetivo corresponde a las personas naturales y jurídicas que adquieren vehículos livianos nuevos en Chile y que enfrentan brechas de información respecto del desempeño energético, costos de operación, emisiones e infraestructura
---	--

	disponible para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. Asimismo, esta población se ve afectada por diferencias territoriales en el desarrollo del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad, incluyendo la disponibilidad de infraestructura pública de carga, servicios técnicos especializados, experiencia de uso y evidencia local sobre el desempeño de estas tecnologías en condiciones reales de operación. Dado que estas brechas pueden afectar potencialmente a todos los compradores de vehículos livianos nuevos y que el programa interviene mediante bienes públicos y condiciones habilitantes de acceso universal, la población objetivo coincide con la población potencial.
--	---

III. Población y cobertura

Concepto	2027	2028	2029	2030
Población Objetivo	239.387	239.387	239.387	239.387
Población Beneficiaria	239.387	243.718	248.590	253.560
Cobertura (Beneficiaria/Potencial)	100,0%	101,8%	103,8%	105,9%
Cobertura (Beneficiaria/Objetivo)	100,0%	101,8%	103,8%	105,9%

4. Seguimiento (indicador de propósito y fórmula de cálculo)

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Información adicional	2025 (Efectivo)	2026 (Estimado)	2027 (Estimado)
Porcentaje de cobertura territorial del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad	$(\text{Comunas con cargadores rápidos (t) / 343}) * 100$	Unidad de medida: % Dimensión: Eficacia Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente	27,69%	32,06%	40,81%
Porcentaje de participación de vehículos de cero emisiones en las ventas de vehículos livianos nuevos	$(\text{Venta de vehículos cero emisiones/veta de vehículo livianos}) * 100$	Unidad de medida: % Dimensión: Eficacia Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente	3,84%	9,50%	13,49%

III.- EVALUACIÓN EX ANTE (OBSERVACIONES DIPRES)

Calificación final:		Objetado Técnicamente
Pilar evaluado	Revisión	Cumple con mínimo del pilar
Comentario General	El diseño del programa no supera los requisitos mínimos para lograr un diseño adecuado y consistente con el problema público identificado.	
Diagnóstico del problema	El problema público se encuentra formulado como la ausencia de la solución que el propio programa provee ("brechas de información" y un "ecosistema insuficientemente desarrollado") y no como una situación negativa que afecte a una población identificada, lo que vuelve tautológica la relación entre problema y componentes y hace que cualquier intervención propuesta resulte pertinente por construcción. Esta debilidad de formulación se traduce en una falta de correspondencia entre el problema declarado y la evidencia efectivamente presentada: mientras el problema se enuncia como una brecha de información que afecta a los compradores de vehículos livianos nuevos, la totalidad de los datos aportados corresponde a condiciones de infraestructura y de mercado, sin que se presente antecedente alguno sobre disponibilidad, calidad, alcance o uso efectivo de la información que el programa entrega. Dicha desalineación se replica en el árbol de causas, donde la causa referida a información insuficiente se respalda con los mismos datos de infraestructura empleados para las restantes causas, las que a su vez resultan redundantes entre sí, y se extiende a la población y a los efectos (el diagnóstico argumenta sobre segmentos de transporte de carga y pasajeros de uso intensivo que no forman parte de la población declarada inicialmente). En consecuencia, el diagnóstico no permite establecer que el problema identificado sea aquel que la evidencia documenta ni dimensionar la brecha que el programa pretende cerrar.	I

Población	La población del programa se define principalmente en función del alcance del componente 1, que corresponde al acceso a una plataforma pública de información sobre eficiencia energética vehicular, y no respecto de la totalidad del programa, a pesar de que los componentes 2 y 3 presentan focalización territorial y por segmento de usuario. Se observa una inconsistencia entre la declaración de universalidad del programa (100% de cobertura sobre población potencial y objetivo) y la falta de sistemas de registro que permitan identificar a los beneficiarios, lo que impide verificar que la población efectivamente accede a los bienes y servicios del programa. Esta inconsistencia se profundiza al revisar el nivel de producción de los componentes: mientras el componente 1 (información) es de acceso universal y sin restricciones, los componentes 2 y 3 (infraestructura de carga y recambio de vehículos) presentan una producción acotada (30 cargadores, 417 vehículos) muy por debajo de la población objetivo declarada, con procesos de postulación, focalización territorial y asignación por orden de llegada hasta agotar el presupuesto, lo que contradice tanto la universalidad declarada como la respuesta negativa sobre existencia de mecanismos de identificación de beneficiarios. Finalmente, tampoco declaran criterios de priorización que permitan identificar cómo se priorizan a los postulantes a los componentes 2 y 3, ambos correspondientes a subsidios que deben definir no sólo sus criterios de focalización (a quienes el programa espera atender en concreto) sino criterios de selección, considerando que los subsidios tienen un cupo limitado por disponibilidad presupuestaria.	I

	Deben establecer criterios de focalización explícitos y claros para los componentes 2 y 3, dado que ambos presentan actualmente solo reglas de asignación temporal (orden de recepción/postulación), que no constituyen criterios de focalización propiamente tales, ni tampoco los mencionan en esta sección, sino que se desprenden de la modalidad del componente. Para el componente 2 (subsidio a infraestructura de carga), no queda claro cómo se seleccionará a las empresas beneficiarias más allá del orden de llegada de las solicitudes. Se solicita definir si existirán criterios adicionales que permitan priorizar, por ejemplo, comunas o corredores con menor cobertura actual de cargadores (de acuerdo con las cifras ya presentadas en el diagnóstico: 70% de las comunas sin cargadores públicos, 40% de las rutas con infraestructura), o bien criterios por tipo de empresa o rubro, de manera de asegurar que la asignación responda a las brechas territoriales identificadas y no solo a la rapidez de postulación. Para el componente 3 (recambio de taxis y taxis colectivos), se declara una focalización territorial en las regiones de Antofagasta, Atacama, O'Higgins y Biobío. Se solicita explicitar los criterios que justifican la selección de estas regiones en particular, y no otras. Adicionalmente, este componente presenta una segunda focalización por segmento de transporte (solo taxis y taxis colectivos), cuyo criterio de selección tampoco está justificado en el diagnóstico, ni hacen referencia en la descripción del problema. Finalmente, la ficha señala que la asignación se realiza mediante convocatoria con "requisitos técnicos y administrativos", sin especificar cuáles son estos requisitos ni si son homogéneos para las cuatro regiones focalizadas o si varían según las condiciones de cada territorio.	
Objetivo y Seguimiento	- El propósito definido apunta a una parte de lo que propone el programa, acotando a compradores de vehículos livianos, mientras que el componente 3 refiere al segmento de transporte de uso intensivo. Se evidencia una inconsistencia de diseño al definir la población que presenta el problema, también como la medición de resultados. - El indicador de propósito no mide la variable de resultado contenida en el propósito declarado. Mientras éste establece que los compradores de vehículos livianos nuevos dispondrán de información y	I

	acceso a un ecosistema habilitante, el indicador mide el porcentaje de comunas que cuentan con cargadores rápidos, esto es, una condición de infraestructura del territorio y no un resultado observable en la población beneficiaria. El indicador se encuentra clasificado como resultado intermedio en circunstancias que corresponde al producto directo del componente 2, cuya ejecución representa el 4,9% del gasto total del programa, sin que exista medición alguna de los resultados atribuibles al componente 1 ni al componente 3, este último concentrando el 90,3% de los recursos. Finalmente, el indicador no cumple los mínimos exigibles respecto a una correcta formulación. • El indicador complementario no mide resultados atribuibles a la ejecución del programa. La participación de vehículos de cero emisiones en las ventas de vehículos livianos nuevos está determinada principalmente por el diferencial de precio de adquisición, la oferta y variedad de modelos disponibles en el mercado nacional y el tratamiento tributario y arancelario aplicable, factores todos ajenos al ámbito de acción del programa y que, además, fueron omitidos del árbol de causas de la sección 2, principalmente por ser condiciones de mercado. En este indicador se compromete una meta de participación de mercado en circunstancias que se prescinde de los instrumentos que podrían incidir directamente sobre ella. Se observa asimismo que el indicador no cumple con los requisitos mínimos de formulación.	
--	---	--

Estrategia y Componentes	La estrategia de intervención no describe la secuencia de participación de los beneficiarios en los términos requeridos por el literal c) del campo, limitándose a señalar que dicha participación no requiere una secuencia obligatoria, respuesta que da cuenta del acceso directo al componente 1 (al ser de carácter informativo y universal para la población declarada) pero omite el mecanismo mediante el cual los componentes 2 y 3 alcanzan a la población objetivo declarada. Se evidencia nuevamente una inconsistencia entre la población declarada y los beneficiarios de los componentes 2 y 3, donde adicionalmente no se entregan más antecedentes respecto a cómo se seleccionarán los beneficiarios de ambos subsidios. Se observa que el flujo del componente 2 no incorpora criterio de elegibilidad territorial alguno, pese a que el resultado comprometido en el indicador de propósito depende íntegramente de que las instalaciones se materialicen en comunas sin cobertura de infraestructura.	I
Calificación diseño		OT

I: Insuficiente, S: Suficiente, RF: Recomendado Favorablemente, OT: Objetado Técnicamente.

IV.- MOTIVO DE INGRESO A EX ANTE

El programa presentó hallazgos en el proceso de monitoreo 2025, adicionalmente cuenta con una Evaluación Focalizada de Ámbito 2025 cuyo resultado es “Mal Desempeño”, y por esta razón, fue convocado para su ingreso en el proceso de evaluación 2026.