

PROGRAMA EN REFORMULACIÓN 2027

Ministerio MINISTERIO DE ENERGIA
Servicio SUBSECRETARIA DE ENERGIA
Programa Plan de Eficiencia Energética Sector Transporte
Tipo Reformulación
Estado EN EVALUACIÓN
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 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.

Eje de acción del Programa

Medio Ambiente y Recursos Naturales

Ámbito de acción del Programa

Otro (especificar) - Impulsar la EE 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>
Estrategia Nacional de Electromovilidad.
Electromovilidad: Superintendencia de Electricidad y Combustibles.
<https://www.ecomovilidad.cl/>
<https://www.mitaxielectrico.cl/>
Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública | Ministerio de Energía
<https://www.girolimpio.cl/>
App_Eco Carga.
<http://cargadorespublicos.cl/>
Electromovilidad: SEC

Señale el año de inicio de
ejecución del diseño
reformulado.

2013

Sección 2: Diagnóstico

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

Los compradores de vehículos livianos nuevos enfrentan brechas de información sobre desempeño energético y un ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad insuficientemente desarrollado, dificultando la evaluación y adopción de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones.

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)

Según el Balance Nacional de Energía (BNE) 2024, el transporte terrestre consume anualmente 5,1 millones de m³ de gasolina y 5,5 millones de m³ de diésel. Este consumo representa el 84,8% de la energía utilizada por el sector transporte, equivalente al 28,2% del consumo energético nacional y al 33,7% del sector energía. Adicionalmente, producto de factores geopolíticos exógenos a la gestión del Estado, durante 2026 el precio del diésel aumentó por sobre el 50%, generando impactos significativos sobre la economía nacional. Esta energía proviene mayoritariamente de combustibles fósiles importados, generando una alta dependencia energética y una significativa exposición a la volatilidad de los mercados internacionales. En este contexto, la Agencia Internacional de Energía (AIE) identifica al transporte como uno de los sectores con mayor potencial de mejora de eficiencia energética mediante medidas costo-efectivas, tales como estándares de consumo vehicular, conducción eficiente, mejoras tecnológicas y la incorporación de vehículos de cero emisiones. No obstante, la adopción de estas tecnologías enfrenta restricciones asociadas al desarrollo desigual del ecosistema de electromovilidad. Cerca del 70% de las comunas del país no cuenta (248) con infraestructura pública de carga y, en muchos de los casos donde ésta existe, no dispone de cargadores rápidos. Asimismo, los corredores de la Ruta 5 entre La Serena y Arica, y entre Puerto Montt y la zona austral, presentan importantes brechas de infraestructura habilitante para viajes de larga distancia. A ello se suma la inexistencia de una red pública de carga que permita operaciones regulares de camiones y buses eléctricos interurbanos, junto con brechas en servicios técnicos especializados, capacidades locales y evidencia operacional. Estas condiciones dificultan que personas y empresas evalúen e incorporen tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones, manteniendo un exceso de consumo estimado en más de 3 millones de m³ de combustible al año.

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/>.
Energy Efficiency 2018 (AIE 2018), <https://www.iea.org/efficiency2018/>, recomienda medidas de EE en los distintos sectores de consume y presenta potenciales de EE
El Global EV Outlook 2025 (AIE 2025), <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>.
presenta mejores prácticas para inclusión de EM.
El comparador de eficiencia energética del mercado vehicular en Chile, <http://www.consumovehicular.cl/comparador#/>, permite comprar EE.
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,
https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/informe_de_cumplimiento_definitivo_2024_vehiculos_livianos_vf.pdf

¿El programa fue creado por ley y por lo tanto, tiene un mandato por Ley a ser ejecutado?

No

Si la respuesta a la pregunta anterior fue si, indique la Ley y artículo(s) si correspondiera. (1.000 caracteres)

Dicho marco legal, ¿establece el monto del beneficio y/o la población beneficiaria?

¿El programa corresponde a una función del servicio, definida en el marco legal institucional?

No

Si la respuesta a la pregunta anterior fue sí, indique la ley y artículo(s) si correspondiera.

Dicho marco legal, ¿establece el monto del beneficio y/o la población beneficiaria?

¿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)

No, el problema es transversal a la sociedad, usuarios del transporte.

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)

El Ministerio de Energía debe generar condiciones habilitantes para la evaluación y uso de tecnología eficiente de la energía y contribuir a la seguridad energética del país. En este marco, es responsable de establecer y administrar los estándares y mecanismos de información de eficiencia energética aplicables al sector transporte, incluyendo los estándares de consumo energético vehicular y el etiquetado de eficiencia energética. Asimismo, el sector transporte presenta brechas relevantes de eficiencia energética que generan mayores costos de operación, un mayor consumo de energía y una elevada dependencia de combustibles fósiles importados. En este contexto, promover la incorporación de tecnologías de mayor desempeño energético y de cero emisiones constituye una medida clave para aumentar la eficiencia energética del sector y reducir dependencias. Lo anterior permite reducir costos para usuarios y empresas, disminuir emisiones contaminantes y contribuir a una matriz energética más diversificada, segura y sostenible.

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

1 Fin de la pobreza: No

2 Hambre cero: No

3 Salud y bienestar: No

4 Educación de calidad: No

5 Igualdad de género: No

6 Agua limpia y saneamiento: No

7 Energía asequible y no contaminante: Sí

Conjunto de objetivos globales adoptados por las Naciones Unidas en el año 2015 como un llamado universal para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible (ONU, 2022).

8 Trabajo decente y crecimiento económico: Sí
9 Industria, innovación e infraestructura: Sí
10 Reducción de las desigualdades: No
11 Ciudades y comunidades sostenibles: Sí
12 Producción y consumo responsables: Sí
13 Acción por el clima: Sí
14 Vida submarina: No
15 Vida de ecosistemas terrestres: No
16 Paz, justicia e instituciones sólidas: No
17 Alianzas para lograr los objetivos: Sí

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)
Información insuficiente para la evaluación de tecnologías eficientes y de cero emisiones.	La decisión de compra de vehículos de alta eficiencia energética y de cero emisiones requiere información sobre costos de operación, infraestructura de carga, experiencia de uso y disponibilidad de servicios técnicos especializados a nivel regional. Cerca del 70% de las comunas del país no cuenta con infraestructura pública de carga y existen brechas de cobertura en la Ruta 5 entre La Serena y Arica, así como entre Puerto Montt y la zona austral. Además, no existe una red pública habilitante para la operación regular de camiones y buses eléctricos interurbanos. La penetración de vehículos eléctricos en las ventas de vehículos livianos nuevos alcanza sólo un 2,8% y se concentra principalmente en la Región Metropolitana, observándose una menor adopción en regiones donde el ecosistema de electromovilidad presenta menor desarrollo. Estas brechas generan incertidumbre y dificultan la evaluación y adopción de tecnologías más eficientes

Desarrollo insuficiente del ecosistema territorial de movilidad eficiente y electromovilidad	Cerca del 70% de las comunas del país no cuenta con infraestructura pública de carga y persisten corredores extensos sin cobertura habilitante para vehículos eléctricos, como la Ruta 5 entre La Serena y Arica y entre Puerto Montt y la zona austral. Asimismo, no existe una red pública que permita la operación regular de camiones y buses eléctricos interurbanos. Estas brechas se complementan con una disponibilidad desigual de servicios técnicos especializados, capacidades locales, información interoperable y experiencia de uso, generando condiciones desfavorables para la adopción de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones fuera de los principales centros urbanos. Esta barrera dificulta la renovación tecnológica del parque vehicular. Fuente: International Energy Agency, Global EV Outlook, y Agencia de Sostenibilidad Energética, https://www.mobilityportal.eu/es/notes/carga-chile-crecio-cargadores-publicos
Limitada evidencia sobre el desempeño y adopción de tecnologías eficientes en distintos territorios y segmentos de usuarios	El ecosistema territorial de movilidad eficiente y electromovilidad presenta un desarrollo insuficiente para generar evidencia y confianza sobre el desempeño de estas tecnologías en condiciones locales. La penetración de vehículos eléctricos en las ventas de vehículos livianos nuevos alcanza sólo un 2,8% y se concentra principalmente en la Región Metropolitana. En gran parte de las regiones la adopción es reducida y, en el transporte de carga y pasajeros de larga distancia es prácticamente inexistente. Esta limitada presencia, reduce la disponibilidad de experiencias de uso, antecedentes operacionales, capacidades técnicas y evidencia sobre costos, autonomía, requerimientos energéticos y desempeño en condiciones reales de operación. Como consecuencia, compradores, empresas y actores locales cuentan con escasa información de referencia para evaluar e incorporar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. https://www.sec.cl/electromovilidad/ , https://www.anac.cl

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)
Menor adopción de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones	Si las personas no tienen información ni ecosistema habilitante, la penetración de vehículos eléctricos en las ventas de vehículos livianos nuevos seguirá lenta, hoy alcanza sólo un 2,8% y se concentra principalmente en la Región Metropolitana. En gran parte de las regiones la adopción es reducida y, en el transporte de carga y pasajeros de larga distancia es prácticamente inexistente.

Mayor consumo de combustibles fósiles importados.	El menor rendimiento energético de los vehículos incrementa el consumo de combustibles fósiles para una misma distancia recorrida. Por ejemplo, un vehículo que recorre 10.000 km al mes requiere aproximadamente 667 litros equivalentes de combustible con un rendimiento de 15 km/lge, mientras que con un rendimiento de 16,9 km/lge requiere cerca de 592 litros equivalentes. Esto representa una reducción aproximada de 75 litros equivalentes mensuales por vehículo. En consecuencia, la ausencia de mejoras en eficiencia energética aumenta el consumo de combustibles fósiles y, dada la alta dependencia de importaciones del sector transporte, incrementa la demanda nacional de combustibles importados
Mayores emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos.	No aprovechar fuentes de energía autóctonas y renovables implica seguir quemando combustibles fósiles, con las consecuentes emisiones contaminantes y el impacto negativo en el medio ambiente y la salud de las personas. Actualmente, el sector transporte es principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en Chile, concentrando cerca del 27% de las emisiones totales del país, lo que refuerza la necesidad de impulsar políticas de eficiencia energética y adopción de tecnologías limpias en este sector.
Mayor exposición de la economía nacional a la variabilidad de los precios internacionales de la energía	La alta dependencia de combustibles fósiles importados expone a la economía nacional a la volatilidad de los mercados energéticos internacionales. Por ejemplo, durante marzo de 2026, las tensiones geopolíticas en Medio Oriente, sumadas a la suspensión temporal de los mecanismos de estabilización de precios, generaron aumentos cercanos a \$580 por litro en el diésel y \$360 por litro en las gasolinas. Estas variaciones impactan directamente los costos de transporte de personas y empresas, elevan los costos logísticos y productivos, y terminan afectando la competitividad de la economía nacional. En consecuencia, un mayor consumo de combustibles fósiles aumenta la vulnerabilidad del país frente a fluctuaciones de precios originadas por factores externos.

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 del programa reorienta su intervención hacia la reducción de las brechas de información y de desarrollo del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad que enfrentan los compradores de vehículos livianos nuevos. Para ello, fortalece la provisión de información pública sobre desempeño energético vehicular, costos de operación, emisiones e infraestructura pública de carga mediante plataformas digitales, etiquetados y herramientas de apoyo a la toma de decisiones. Asimismo, incorpora una estrategia de generación de evidencia a través de iniciativas piloto de infraestructura de carga y adopción tecnológica en segmentos de transporte de uso intensivo, destinadas a obtener antecedentes sobre desempeño operacional, requerimientos de infraestructura, necesidades energéticas, costos de operación y factores territoriales que influyen en la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. La evidencia obtenida se integra a los sistemas de información pública y sirve de insumo para el diseño, perfeccionamiento y evaluación de políticas e instrumentos orientados a promover la eficiencia energética en el transporte. En consecuencia, la reformulación desplaza el énfasis desde acciones de fomento tecnológico específicas hacia una estrategia integrada de información, generación de evidencia y fortalecimiento del ecosistema, orientada a reducir la incertidumbre y mejorar la evaluación de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones

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)

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.

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
239.387	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)

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).

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.

Si

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

No aplica focalización, ya que el programa interviene sobre condiciones habilitantes de carácter público asociadas a la movilidad eficiente y la electromovilidad, mediante la provisión de información, el desarrollo de infraestructura pública de carga y la generación de evidencia para la toma de decisiones. Estos bienes y servicios benefician potencialmente a todos los compradores de vehículos livianos nuevos, quienes enfrentan brechas de información y de acceso a un ecosistema de electromovilidad suficientemente desarrollado para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. Por esta razón, la población objetivo coincide con la población potencial y el programa tiene carácter universal

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

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.

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

Número
239.387

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

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

La población beneficiada se estimó como las personas y empresas que adquieren vehículos livianos nuevos, facilitando el acceso a tecnologías de mayor rendimiento energético y facilitando la condiciones para la adopción de la electromovilidad. La estimación se basa en los Certificados de Homologación Individual (CHI) y en las mediciones de rendimiento energético realizadas por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los compradores de vehículos se proyectan según el crecimiento del PIB informado por el Banco Central.

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)

La población beneficiaria corresponde a personas naturales y jurídicas que adquieren vehículos livianos nuevos y que acceden a información pública, con evidencia territorial y condiciones habilitantes para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones.

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)

No hay criterios de priorización

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

2027	2028	2029	2030
239387	243718	248590	253560

¿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 egresan una vez realizada la adquisición de un vehículo liviano nuevo en un entorno que incorpora las condiciones habilitantes promovidas, incluyendo acceso a información pública sobre eficiencia energética e infraestructura de carga.

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)

Sí. Los servicios de información del programa son de acceso universal y pueden ser utilizados en múltiples oportunidades por una misma persona. Asimismo, los usuarios pueden beneficiarse permanentemente de las mejoras en el ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad que promueve el programa.

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

No hay proceso de postulación
En diferentes componentes hay criterios definidos en base a la particularidad propia de cada iniciativa o piloto de pruebas de tecnologías.

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

Los compradores de vehículos acceden directamente a los servicios de información pública del programa. Los componentes de infraestructura de carga y generación de evidencia producen información, experiencia operacional y antecedentes territoriales que son incorporados a los sistemas de información pública y puestos a disposición de toda la población objetivo. De esta forma, las intervenciones generan bienes públicos que fortalecen el ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad y contribuyen a reducir las brechas de información identificadas en el diagnóstico.

En virtud de los antecedentes provistos, se presenta la cobertura del Programa. (auto-llenado)	
Cobertura	2027
Sobre población potencial (población beneficiaria / población potencial)	100,00 %
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 dispone de información de los Certificados de Homologación Individual (CHI), las primeras inscripciones del Registro Nacional de Vehículos Motorizados y los permisos de circulación, lo que permite conocer la cantidad de compradores y su distribución regional. Adicionalmente, se cuenta con información del rendimiento energético medido para cada marca y modelo comercializado, obtenida a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).

¿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)

Lograr un sistema de transporte energéticamente eficiente y sostenible, reduciendo la dependencia de combustibles fósiles importados, fortaleciendo la autonomía energética y promoviendo la descarbonización del sector al 2050.

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

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.

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 cobertura territorial del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	(Comunas con cargadores rápidos (t) /343)*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 Intermedio

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

Situación actual		Situación esperada con Programa reformulado
2025	2026	2027
27,69	32,06	40,81

Señale el año en el cual el Programa planea lograr su plena implementación (régimen) y puede cuantificar resultados relevantes.

0

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

El acceso efectivo a información y a condiciones habilitantes para evaluar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones no puede observarse directamente para cada comprador de vehículos. Por esta razón, se utiliza como indicador proxy la cobertura territorial del ecosistema de electromovilidad, medida como el porcentaje de comunas que cuentan con al menos un cargador rápido interoperable de acceso público, con una potencia igual o superior a 50 kW. La disponibilidad de esta infraestructura constituye una condición habilitante mínima para el acceso a información práctica, experiencia de uso y servicios asociados a la electromovilidad.

4.2 Información de resultados esperados

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

Indicador:	Porcentaje de participación de vehículos de cero emisiones en las ventas de vehículos livianos nuevos
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	(Venta de vehículos cero emisiones/veta de vehículo livianos)*100
Unidad de medida:	%
Dimensión: (eficiencia/economía/eficacia/calidad):	Eficacia
Periodicidad: (anual/semestral/trimestral)	Anual
Sentido de la medición: (Ascendente/Descendente)	Acsendente
Ámbito de control: (proceso/producto/resultado intermedio/resultado final)	Resultado Intermedio

Señale el valor actual y esperado del indicador adicional.

Situación actual		Situación esperada
Año 2025	Año 2026	Año 2027
3,84	9,50	13,49

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 estrategia de intervención se basa en que los compradores de vehículos livianos nuevos enfrentan brechas de información sobre desempeño energético, costos de operación y características de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. A ello se suma un ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad insuficientemente desarrollado en gran parte del país, lo que dificulta evaluar alternativas tecnológicas y genera incertidumbre respecto de su desempeño.

Para abordar estas brechas, el programa combina instrumentos de información pública, fortalecimiento del ecosistema territorial de electromovilidad y generación de evidencia mediante iniciativas piloto. La hipótesis causal establece que una mayor disponibilidad de información, infraestructura habilitante y evidencia territorial permitirá a compradores y actores locales evaluar mejor tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones. Existe además una brecha de evidencia sobre el desempeño de estas tecnologías en condiciones reales de operación. La adopción de vehículos eléctricos presenta diferencias entre regiones asociadas al desarrollo del ecosistema de electromovilidad, la disponibilidad de infraestructura de carga y las capacidades técnicas locales. Para evaluar adecuadamente estas tecnologías se requiere información sobre desempeño, costos de operación, requerimientos energéticos, infraestructura de carga y barreras presentes en distintos territorios y segmentos de transporte. Esta evidencia debe generarse mediante experiencias piloto en condiciones reales.

La intervención se estructura en tres componentes complementarios. El primero entrega información pública sobre desempeño energético vehicular, costos de operación, emisiones e infraestructura pública de carga mediante plataformas digitales, etiquetados energéticos y herramientas de apoyo a la decisión. El segundo impulsa el desarrollo territorial de la electromovilidad mediante apoyo a infraestructura pública de carga interoperable. El tercero implementa iniciativas piloto para generar evidencia sobre desempeño tecnológico, requerimientos de infraestructura, capacidades técnicas y factores territoriales que influyen en la adopción de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones.

Los tres componentes son complementarios y suficientes para abordar las brechas de información, infraestructura y evidencia identificadas. En conjunto fortalecen el ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad, reducen la incertidumbre en la evaluación de tecnologías y generan antecedentes para el diseño y perfeccionamiento de instrumentos públicos de eficiencia energética en el transporte. La relación causal del programa establece que la provisión de información pública, la expansión de infraestructura habilitante y la generación de evidencia territorial mejoran la disponibilidad de información relevante para los compradores de vehículos livianos nuevos y contribuyen al logro del propósito del programa. Los componentes de infraestructura y pilotos consideran beneficiarios directos que actúan como beneficiarios intermedios. Estas intervenciones generan información, experiencia operacional y capacidades locales cuyos resultados benefician indirectamente a los compradores de vehículos livianos nuevos, que constituyen la población objetivo final.

La participación de los beneficiarios no requiere una secuencia obligatoria. Los compradores acceden directamente a los servicios de información pública del programa, mientras que los componentes de infraestructura y pilotos generan antecedentes que se incorporan a los sistemas de información pública y se ponen a disposición de la población objetivo. Asimismo, las entidades interesadas en desarrollar infraestructura de carga o participar en iniciativas piloto pueden postular a los instrumentos definidos para cada componente.

Durante 2027, los componentes de infraestructura de carga y generación de evidencia tecnológica se implementarán mediante iniciativas piloto focalizadas en las regiones de Antofagasta, Atacama, O'Higgins y Biobío, considerando los recursos comprometidos por sus respectivos Gobiernos Regionales. Estas experiencias permitirán obtener evidencia sobre las condiciones necesarias para el desarrollo de la electromovilidad y el desempeño de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones en distintos contextos operacionales.

La implementación contempla la suscripción de convenios de transferencia de recursos, la elaboración de bases concursables, la contratación de servicios especializados y la operación de plataformas de información e interoperabilidad. Asimismo, considera mecanismos de coordinación con la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la Agencia de Sostenibilidad Energética, los Gobiernos Regionales y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el intercambio de información y el seguimiento de resultados.

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) destaca que el transporte es uno de los sectores con mayores oportunidades para reducir el consumo de energía y avanzar en la descarbonización. Según este organismo, para alcanzar el escenario de emisiones netas cero al año 2050, las emisiones del transporte deben reducirse en más de un 3% anual hacia 2030, mediante la incorporación de tecnologías más eficientes, la electrificación del transporte y el fortalecimiento de modos de transporte de menor intensidad energética. La experiencia internacional muestra que el recambio tecnológico requiere abordar simultáneamente las barreras de adopción. Diversos programas piloto de taxis eléctricos implementados en ciudades como Nueva York evidenciaron que la disponibilidad insuficiente de infraestructura de carga y una evaluación limitada de los patrones operacionales de los usuarios pueden reducir la efectividad de estas iniciativas (decisión informada). En contraste, países como Noruega y el Reino Unido han impulsado exitosamente la adopción de vehículos eléctricos mediante estrategias integrales que combinan incentivos al recambio vehicular, expansión de infraestructura de carga, información a los usuarios y medidas de apoyo a la inversión. Estas experiencias muestran la importancia de actuar de manera coordinada sobre las barreras de información, infraestructura y costo de adopción para acelerar la incorporación de tecnologías de alta eficiencia energética y cero emisiones.

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)

Los estándares de eficiencia energética son desarrollados en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante mecanismos de articulación institucional que incluyen intercambio de información, mesas de trabajo técnicas y reuniones periódicas. Asimismo, el programa considera convenios de colaboración y transferencia de recursos con la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC) y la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE) para la implementación de iniciativas vinculadas a infraestructura de carga, interoperabilidad, plataformas de información y apoyo a la adopción de tecnologías eficientes. Adicionalmente, el programa se nutre de información proporcionada por fabricantes, importadores, comercializadores y operadores de infraestructura de carga, ya sea en cumplimiento de obligaciones legales o mediante acuerdos de colaboración asociados al desarrollo de la electromovilidad. Por otra parte, se requieren estudios de mercado y análisis de experiencia comparada, los cuales se desarrollan mediante la contratación de servicios especializados o convenios con universidades y centros de investigación, dada la alta especialización técnica requerida. Asimismo, se consideran instancias de coordinación público-privada a través de mesas de trabajo sectoriales para apoyar el diseño, seguimiento y evaluación de las medidas impulsadas por el programa. Todo asociados la estrategia nacional de electromovilidad.

¿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 preguntar 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 16	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Información pública para la toma de decisiones de compra de vehículos de mayor EE
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Número de compradores que acceden a plataforma
Tipo de beneficio	Otro
Beneficio específico	Otro
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)	Entrega información sobre eficiencia energética e infraestructura de carga para apoyar decisiones de compra.
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Servicio de información pública para la toma de decisiones de compra de vehículos de mayor eficiencia energética o de cero emisiones. Consiste en generar, recopilar y entregar de información sobre desempeño energético vehicular, costos de operación, emisiones, ubicación y disponibilidad de infraestructura pública de carga, mediante etiquetados energéticos, plataformas web, evaluadores y calculadoras de consumo, app Eco carga. La información se encuentra disponible de forma permanente y es actualizada periódicamente conforme a la información reportada por fabricantes, importadores y operadores de infraestructura de carga. El servicio es de acceso universal y sin costo para los usuarios. Estas acciones buscan asegurar que la EE y la electromovilidad se integre de manera ordenada, segura y alineada con los objetivos de sostenibilidad del país. La entrega de información de la red de carga de los Vehículos Eléctricos a los usuarios mediante una APP y sitio web https://cargadorespublicos.cl/
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	El componente se implementa mediante provisión directa de información pública de acceso universal, disponible en plataformas digitales. Se desarrolla en coordinación con la SEC, a través de convenios de colaboración y transferencia de recursos para la operación de las plataformas de información sobre eficiencia energética e infraestructura pública de carga.
El componente es ejecutado por el Servicio	No

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)	Superintendencia de Electricidad y Combustibles, municipios (pilotos de sistemas de carga en los alumbrados públicos), Economía (piloto de carga para camiones), Empresa operadores de carga de VE, empresas operadores de carga y transportistas (giro limpio)
---	---

Componente 17	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Impulso a la red de carga pública de vehículos eléctricos
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Número de personas que instalan cargadores
Tipo de beneficio	Otro
Beneficio específico	Otro
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)	Baja cobertura territorial y disponibilidad insuficiente de infraestructura pública de carga para vehículos de cero emisiones.
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Subsidio destinado a apoyar el desarrollo del ecosistema territorial de movilidad eficiente y electromovilidad mediante la instalación de infraestructura pública de carga interoperable en zonas como altas brechas de cobertura. El componente busca fortalecer condiciones habilitantes para la adopción de tecnologías de cero emisiones, fortalecer condiciones habilitantes para los usuarios y generar información sobre utilización, operación y necesidades futuras de infraestructura que contribuya al diseño de políticas públicas y al fortalecimiento del ecosistema.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	La modalidad de producción corresponde a un subsidio de capital a la inversión, otorgado contra ejecución. El beneficio se activa mediante la acreditación de la instalación y puesta en servicio del cargador, junto con la presentación del Trámite Eléctrico y los documentos tributarios asociados. El aporte consiste en la devolución de un porcentaje de la inversión, sujeto a un monto máximo. La asignación se realizará por orden de recepción de solicitudes, hasta agotar los recursos disponibles.
El componente es ejecutado por el Servicio	No
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 privados que inviertan, proveedores de infraestructura de carga, proveedores de bienes y servicios asociados, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la Agencia de sostenibilidad energética.

Componente 18	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Pilotos para la generación de evidencia sobre tecnologías de alta eficiencia energética y de cero em

Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Número de personas que participan en el piloto
Tipo de beneficio	Otro
Beneficio específico	Otro
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)	Limitada evidencia territorial sobre desempeño, post venta y adopción de tecnologías eficientes y de cero emisiones.
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Subsidio destinado a implementar iniciativas de adopción de tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones en segmentos de transporte de uso intensivo. Etapa Piloto: Regiones de Antofagasta, Atacama, O'Higgins y Biobío, dado los aportes de sus respectivos Gobiernos Regionales. El componente busca generar evidencia sobre desempeño operacional, requerimientos de infraestructura, costos de operación, necesidades energéticas y barreras para la adopción tecnológica en distintos contextos territoriales. La información obtenida contribuye al fortalecimiento del ecosistema de movilidad eficiente y electromovilidad, reduce incertidumbres para potenciales usuarios y permite identificar factores territoriales relevantes para su desarrollo, tales como disponibilidad de infraestructura, capacidades locales y condiciones operacionales. Los antecedentes generados se incorporan a los sistemas de información pública del programa y sirven de insumo para el diseño y perfeccionamiento de instrumentos orientados a promover la eficiencia energética en el transporte.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	La modalidad corresponde a la implementación de iniciativas piloto mediante convocatoria pública. Los beneficiarios postulan conforme a las bases del programa y reciben apoyo para incorporar tecnologías de alta eficiencia energética y de cero emisiones en condiciones reales de operación. Las iniciativas consideran el monitoreo y levantamiento de información técnica, económica y operacional destinada a la generación de evidencia para el fortalecimiento del ecosistema de electromovilidad.
El componente es ejecutado por el Servicio	No
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 corresponden a participantes de iniciativas piloto, Gobiernos Regionales, Subsecretaría de Transportes, registro civil, empresas proveedoras de vehículos e infraestructura de carga, operadores de carga y entidades técnicas colaboradoras. La rendición de cuentas se realiza mediante convenios, informes de avance técnico y financiero y sistemas de monitoreo de los pilotos

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	2027
Información pública para la toma de decisiones de compra de vehículos de mayor EE	Número de compradores que acceden a plataforma	238.940
Impulso a la red de carga pública de vehículos eléctricos	Número de personas que instalan cargadores	30
Pilotos para la generación de evidencia sobre tecnologías de alta eficiencia energética y de cero em	Número de personas que participan en el piloto	417

Sección 6: Uso de Recursos

6.1 Estimación de gastos

Señale los gastos totales del Programa

Componentes		2027 (miles de \$)
Información pública para la toma de decisiones de compra de vehículos de mayor EE	Total Componente	178.960
Impulso a la red de carga pública de vehículos eléctricos	Total Componente	440.000
Pilotos para la generación de evidencia sobre tecnologías de alta eficiencia energética y de cero em	Total Componente	8.062.824
Gasto administrativo (*)		242.000
Gasto total		8.923.784

Gasto por beneficiario

Indicador Programa	Año 2027 (miles de \$ / beneficiario)
	37,28

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)

Indicar, para cada asignación que financia el programa, si dichas asignaciones financian otros programas del Servicio o sólo este.

Gastos por unidad de producción de componente

Componentes	Año 2027 (miles de \$ / unidad de componente)
Información pública para la toma de decisiones de compra de vehiculos de mayor EE	0,75
Impulso a la red de carga pública de vehículos eléctricos	14.666,67
Pilotos para la generación de evidencia sobre tecnologías de alta eficiencia energética y de cero em	19.335,31

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

Indicador gasto	Año 2027 (Estimado)
	2,71 %

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)	Los gastos administrativos consideran los costos asociados a la administración y al personal de la Subsecretaría. Asimismo, incluyen apoyo técnico para el desarrollo normativo y la mantención de plataformas y sitios de información orientados a los usuarios, tales como www.consumovehicular.cl . El mayor gasto en personal corresponde al equipo de gestión, de la unidad de transporte eficiente y a la jefatura de la división, cuyos costos son financiados en un 100% con cargo al Programa 05 de EE.
--	--