



I. ANTECEDENTES DEL PROGRAMA

DESCRIPCIÓN

Año de inicio: 2013
Año de término: Permanente

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

Los beneficiarios efectivos se encuentran en las regiones de: Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Libertador General Bernardo OHiggins, Maule, Biobío, Ñuble, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Magallanes y Antártica Chilena, Metropolitana de Santiago.

Se ejecuta por terceros.

PROPÓSITO

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

HISTORIAL EVALUATIVO DEL PROGRAMA

Evaluaciones Ex-Ante : Si

- Año: 2023
- Calificación obtenida: Recomendado favorablemente

Evaluación Ex-Post DIPRES: Si

- Tipo de evaluación: Evaluación Focalizada de Ámbito
- Año: 2021
- Calificación obtenida: Desempeño bajo

Otras evaluaciones: No

II. ANÁLISIS DE DESEMPEÑO DEL PROGRAMA

DIMENSIÓN	RESULTADOS	HALLAZGOS
Focalización y Cobertura	<ul style="list-style-type: none"> • Dado el diseño del programa, no aplica revisar los criterios de focalización. 	No aplica análisis de focalización, ya que no es posible identificar una población global para el programa.

Eficiencia y ejecución presupuestaria	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución presupuestaria inicial 2022: El programa presentó una ejecución respecto a su presupuesto inicial 2022 dentro del rango esperado (85% y el 110%). • Ejecución presupuestaria final 2022: El programa presentó una ejecución respecto a su presupuesto final 2022 dentro del rango esperado (90% y el 110%). • Persistencia subejecución presupuestaria: El programa no presenta problemas de persistencia de subejecución en relación a su presupuesto inicial. • Gasto por beneficiario: No es posible evaluar la variación del gasto por beneficiario 2022, dado a que no cuenta con información histórica. • Gasto administrativo: No se advierten falencias metodológicas en la estimación del gasto administrativo. 	Sin observaciones en la dimensión.
Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> • Respecto al indicador de propósito, el indicador es pertinente, dado que permite medir el propósito del programa. • Complementariamente, no se advierten deficiencias metodológicas en la formulación y/o medición del indicador. • El indicador de propósito aumentó, señalando un mejor desempeño del programa respecto a la ejecución del año anterior. 	El indicador presenta un aumento respecto de 2021, sin embargo esto se explica porque para el Programa Mi Taxi en 2021 se consideraba un universo a nivel nacional, mientras que en 2022 sólo consideró la Región Metropolitana, disminuyendo el denominador del indicador. Lo anterior se debe al requerimiento técnico de un cierto nivel de unidades que haga factible instalar talleres en regiones.

III. DESEMPEÑO 2022 DEL PROGRAMA

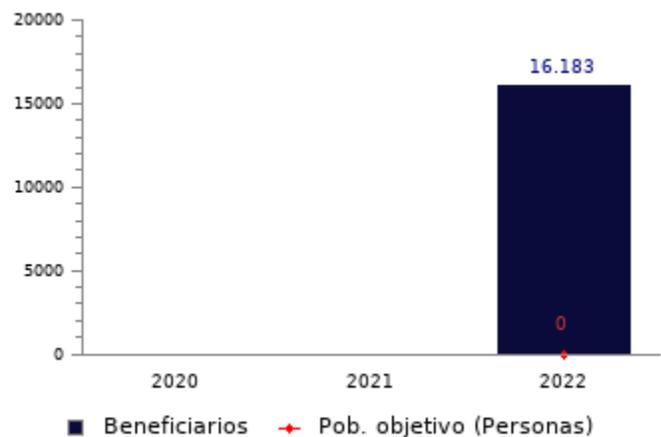
POBLACIÓN

Población

La población beneficiada en 2022 fueron 16.183 personas. Los beneficiados se caracterizan principalmente por distribución regional, donde el 60% corresponde a RM.

Los criterios para priorizar la población beneficiada fueron dependiendo del tipo de vehículos. Para vehículos potenciales se considera lo siguiente:

1. Camiones: 15% del total del parque de camiones a nivel nacional que corresponde a 213.010 camiones (INE2021). Este % se considera por el actual presupuesto que cuenta el programa Giro Limpio, para contar con su totalidad faltaría más hh o más presupuesto.
2. Taxis: se considera el 40% dada la experiencia del programa Mi Taxi Eléctrico versión 1, ya que se presentaron 120 taxis y solo 50 aprobaron económica y operacionalmente. Del parque total de taxis (básicos y colectivos urbanos) en RM 33.160 taxis (INE2021) se considera el 40% de ellos como potencial recambio.

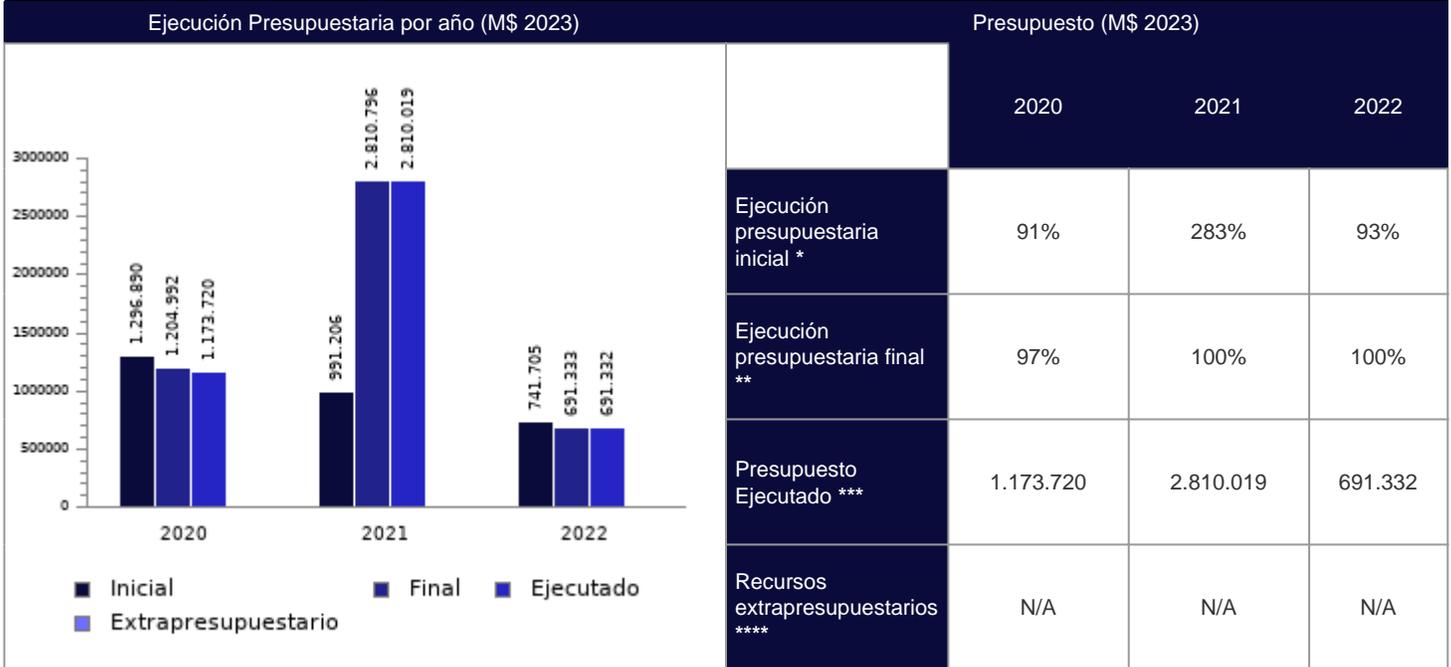


COBERTURA POR AÑO*

2020	2021	2022
S/I	S/I	S/I

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

PRESUPUESTO Y EJECUCIÓN



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

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

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

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

GASTO POR SUBTÍTULOS	
Subtítulo *	Total ejecutado (M\$2023)
21 (Gastos en personal)	109.827
22 (Bienes y servicios de consumo)	390
24 (Transferencias Corrientes)	188.708
33 (Transferencias de Capital)	392.406
Gasto total ejecutado	691.332

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

COMPONENTES GASTO Y PRODUCCIÓN DE COMPONENTES (M\$ 2023)									
Componentes (Unidad de producción) *	Gasto ejecutado Miles de \$(2023)			Producción (unidad)			Gasto unitario Miles de \$(2023)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Capacitación en transporte eficiente (N° de personas capacitadas)	N/A	N/A	0	N/A	N/A	0	N/A	N/A	0
Recambio de vehículos de flotas de alto recorrido por vehículos eléctricos (Cantidad de vehículos recambiados)	806.087	2.327.936	392.406	1	50	0	806.086,7	46.558,7	0
Certificación y medidas de eficiencia energética en el transporte de carga (Programa Giro Limpio) (Cantidad de camiones participantes)	N/A	N/A	54.648	N/A	N/A	16.183	N/A	N/A	3,4
Desarrollo de iniciativas que impulsan la electromovilidad. (N° de iniciativas)	N/A	N/A	29.753	N/A	N/A	3	N/A	N/A	9.917,8
Desarrollo de la regulación de transporte eficiente y electromovilidad (Numero de iniciativas)	0	0	205.979	0	7	9	N/A	0,0	22.886,5
Gasto administrativo	N/A	N/A	8.545						
Total	N/A	N/A	691.332						
Porcentaje gasto administrativo	N/A	N/A	1,2%						

* Dado que los diseños de los programas pueden variar cada año y en esta Tabla sólo se muestran los componentes vigentes en 2022, la suma total para los años 2020 y 2021 podría no cuadrar para aquellos en los que se ejecutaron componentes descontinuados.

EVOLUCIÓN GASTO POR BENEFICIARIO (M\$2023)*		
2020	2021	2022
S/I	S/I	42,7

* Gasto por Beneficiario: ((gasto componentes + gasto administrativo ejecutado año t) / número beneficiarios efectivos año t).

DESAGREGACIÓN REGIONAL DE GASTO COMPONENTES Y POBLACIÓN BENEFICIADA *		
Región	Total ejecutado (M\$ 2023)	Población beneficiada
Tarapacá		9
Antofagasta		192
Atacama		1
Coquimbo		27
Valparaíso		2.435
Libertador General Bernardo OHiggins		641
Maule		425
Bíobío		2.029
Ñuble		206
La Araucanía		206
Los Ríos		225
Los Lagos		84
Magallanes y Antártica Chilena		11
Metropolitana de Santiago		9.692
Nivel central	682.786	
TOTAL	682.786	16.183

* En esta tabla se despliegan sólo aquellas regiones para las que se ejecutaron recursos y/o tienen beneficiarios, identificados por región.

INDICADOR DE PROPÓSITO					
Indicador	Fórmula de cálculo	Efectivo 2020	Efectivo 2021	Efectivo 2022	Resultado respecto al periodo anterior
Porcentaje de vehículos que mejoran su eficiencia	$(N^{\circ} \text{ de vehículos que mejoran en el año } t \text{ (recambio + mejoramiento por buena práctica)}/N^{\circ} \text{ de vehículos referencia año } t \text{ (parque de taxis año } t \times 0,4 + \text{ parque de camiones año } t \times 0,15)) \times 100$	S/I*	7,0%	36,0%	El indicador de propósito aumentó, señalando un mejor desempeño del programa respecto a la ejecución del año anterior.

* S/I: Valor de indicador no informado.

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

IV. OTROS ATRIBUTOS DEL PROGRAMA

CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

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

ENFOQUE DE GÉNERO

El programa no declara incorporar enfoque de género en su implementación.

COMPLEMENTARIEDADES *

El programa no presenta complementariedades.

* Las complementariedades corresponden a la relación entre programas que apuntan al mismo fin superior de política pública y/o que consideran aspectos comunes en su gestión, ya sea dentro de la misma institución o con otro Servicio Público.

V. CONTINGENCIA SANITARIA

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

El programa declara haber experimentado modificaciones y/o reprogramaciones en su implementación a partir de la crisis sanitaria por el COVID 19.

VI. RECOMENDACIONES

Eficiencia y ejecución presupuestaria:

Se solicita que el programa haga una desagregación de gasto por regiones.

Enfoque de género:

Se sugiere que el programa incorpore la distribución de población beneficiada por sexo registral y el enfoque de género.

VII. OBSERVACIONES DE LA INSTITUCIÓN

Estrategia:

Producción cero se justifica conforme a lo siguiente:

Componente N°1:

Este componente no tuvo presupuesto asignado para el 2022, por lo que no hubo actividades realizadas.

Componente N°2:

El programa Mi Taxi Eléctrico versión 2.0 aún sigue en ejecución, durante el 2022 no se logró materializar el recambio de vehículos ya que no se ha presentado oferta vehicular eléctrica al concurso, debido a la contingencia internacional, sin autos eléctricos ofertados no se puede entregar el cofinanciamiento al beneficiario. En este ámbito, se han realizado las gestiones con la industria automotriz para atraer más marcas de vehículos eléctricos y se ha coordinado con los gobiernos regionales la implementación de Mi Taxi Eléctrico en otras regiones del país con presupuesto regional.

Población:

Por las características del diseño, este programa no define población objetivo

VIII. NOTAS TÉCNICAS

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

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

Nota técnica 3: Tanto los montos de presupuesto como de gastos reportados en la presente ficha se encuentran en pesos año 2023. Se realizó aplicando el inflador de Ley de Presupuestos a los presupuestos y gastos informados por las instituciones en los años 2020-2022, con el objetivo de realizar el análisis comparativo del periodo.

Inflatores:

2020: 1,1837

2021: 1,1325

2022: 1,063

Nota técnica 4: Respecto a la sección "Análisis de Desempeño", en la columna de "Resultados" se han definido criterios relativos para identificar hallazgos en cada una de las dimensiones consideradas, lo cual no implica necesariamente un juicio evaluativo, sino más bien la necesidad de fundamentar dichos hallazgos.