



PROGRAMA IMPULSO A LA ELECTROMOVILIDAD



**GOBIERNO REGIONAL DE COQUIMBO
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES**

Julio 2025

ESTADO EJECUCIÓN PROGRAMA RENUEVA TU COLECTIVO 2025



Mecanismo de entrega de subsidios como aporte al cofinanciamiento de la renovación de taxis colectivos



PROGRAMA
NACIONAL

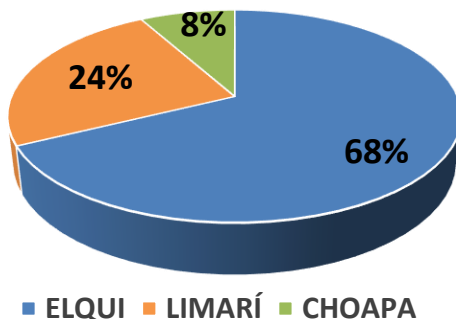
REGIDOS POR UN
REGLAMENTO
CREADO POR EL MTT

FINANCIADOS POR
LOS GORES A TRAVÉS
DEL FNDR-FAR

EJECUTADOS CON
LA COLABORACIÓN
TÉCNICA DEL MTT



Distribución Provincial recursos transferidos
(2015 al 2024)



Desde el 2015 al 2024, se han efectuado **3.063 renovaciones de taxis colectivos**. Incluye 02 renovaciones por VE y 20 renovaciones por vehículos híbridos

Monto total M\$ 7.432.100



Taxi Colectivo Urbano

90%



Taxi Rural

10%

ESTADO EJECUCIÓN PROGRAMA RENUEVA TU COLECTIVO 2025



- Convocatorias 2025: **Desde el 02.junio.25** al 18.julio.25
- Extensión plazo Convocatoria: **Hasta el 31.julio.25**
- Al 28.julio.25 se ha recepcionado un total de **245 postulaciones**, de las cuales 200 ya han sido enviadas al GORE, en proceso de revisión
- Al 28.julio.25 se han ingresado 212 postulaciones en planilla de registro por un monto total de 702 mil. (Fuente Seremitt)
- Al 28.julio.25 se han registrado 05 intención de renovación por VE y 09 por vehículos híbridos (Fuente Seremitt)

Modificación al reglamento (D.S.44/11 en trámite)

- Aumenta el subsidio al menos a M\$ 13.000
- Incluiría financiar **la infraestructura habilitante (cargador domiciliario)**
- Renovación de los **taxis básicos, ejecutivos y de turismo**, además de la infraestructura habilitante



Taxi Básico



Taxi Colectivo Urbano



Taxi de Turismo



Taxi Rural



Taxi Ejecutivo

PROGRAMA IMPULSO A LA ELECTROMOVILIDAD

Nombre Iniciativa	TRANSFERENCIA IMPULSO A LA ELECTROMOVILIDAD EN LA REGIÓN DE COQUIMBO
Código BIP	40059977-0
Monto Total (M\$)	3.078.656
Institución Formuladora	SEREMÍA DE ENERGÍA
Duración	24 meses
Institución Financiera	GOBIERNO REGIONAL DE COQUIMBO
Institución Receptora de Recursos	SUBSECRETARÍA DE ENERGÍA

- ❖ **Componente 1: Mi Taxi Eléctrico** Se realizará a través del desarrollo de la iniciativa llamada MTE, la cual entrega cofinanciamiento para la compra de VE para su uso como taxi básico o txc, junto con la instalación y entrega de un cargador residencial (SAVE) 7KW, generando la demanda necesaria para el desarrollo de los servicios asociados. **Se consideran 125 beneficiarios** directos de este componente.
- ❖ **Componente 2: Despliegue de infraestructura de carga pública.** Se realiza a través del desarrollo de la iniciativa **+Carga Rápida**, 50 KW, la cual cofinancia la instalación de infraestructura de carga rápida de acceso público a los operadores de carga nacionales. **Se considera la instalación de 4 cargadores rápidos.**
- ❖ **Componente 3: Capacitación para Instaladores/as Eléctricos/as y Servicios de Emergencia.** Se realiza a través del financiamiento de cursos de capacitación dictados por instituciones educativas de la región para instaladores de infraestructura de carga y servicios de emergencia en el contexto de la electromovilidad. **Se considera la capacitación de 20 instaladores eléctricos y 20 miembros de servicios de emergencia.** Carabineros Siat, Bomberos, Paramédicos, Samu, Senapred.

CONSULTAS DE CONTEXTO

1

Las soluciones para transporte público deben ser evaluadas en un contexto de integralidad de la movilidad urbana, para lo cual es importante contar con un Plan Regional de Transporte público, en donde probablemente, una de las medidas concretas corresponde a la adquisición de txc eléctricos (presente proyecto). Lo anterior en concordancia con los acuerdos del Consejo Regional N° 14.969, 14.970 y 15.105.

El Programa es una propuesta ante la falta de condiciones habilitantes necesarias en la Región que gatillen la incorporación masiva de VE, y en este caso, se interviene en un segmento del transporte público menor (dueños de txc y taxis básicos) para propiciar una transición hacia la electromovilidad.

Por lo tanto, la iniciativa no se presenta específicamente como una “solución para el transporte público”, sino que se presenta con un foco en el uso de tecnologías limpias cuyo propósito es desarrollar un ecosistema mínimo que permita una transición a la electromovilidad en la Región.

La propuesta está alineada con la Estrategia Nacional de Electromovilidad, el Plan de Acción de Cambio Climático, y los Lineamientos de la ERD 2030.

En este contexto, y haciendo referencia a los Acuerdos CORE que se indican, el nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público y Conectividad Regional, que señala el art. cuarto transitorio de la Ley 20.378, **creado recientemente** a partir de la Ley 21.692, de sept. 2024, tiene restricciones que serán aclaradas una vez que entre en vigencia los reglamentos que debe emitir el MTT lo que permitirá definir el alcance de lo que es posible cargar a este Nuevo Fondo, a través de una base normativa clara y operativa, creación de una metodología de distribución equitativa de los recursos de este Fondo y tipologías de iniciativas asociadas al sector transporte público (renovación de material rodante, infraestructura vial, operación, entre otros)

CONSULTAS DE CONTEXTO

2

De acuerdo con información entregada por el jefe DIT el presente proyecto no requeriría autorización técnica (AT), en este sentido para el Consejo Regional es fundamental que exista una división o divisiones del GORE que lleve a cabo una análisis técnico, económico y financiero de la iniciativa considerando los montos involucrados, con cargo a qué subtitulo presupuestario, involucra dos periodos de presupuesto FNDR, la modalidad de transferencia y las instituciones asociadas. Por lo tanto, se solicitar la opinión técnica y económica del proyecto por parte de DIPLADE y DIPIR del GORE. De acuerdo con información recabada con DIPLADE, esta iniciativa aún no obtiene el AT (autorización técnica).

El Programa presentado cuenta con un perfil de “Programa” enviado por la Seremía de Energía, el cual fue expuesto al GORE y analizado por DIPLADE – DIT - DIPIR, a través de reuniones técnicas, considerando la modalidad de traspaso de los recursos a través de una **transferencia consolidable**, según lo permite las glosas presupuestarias común para los Gores, bajo un convenio de colaboración que permita un monitoreo de los recursos transferidos por parte del Gore. Se presenta la “conformidad técnica” otorgada por la DIPLADE (Ord. Gore N° 2475 de fecha 22/07/25).



ordinario ²⁴⁷⁵

ant.: Ord N°64 de 18.07.2025 de Seremi de Energía a Gobernador.

mat.: Informa aprobación de propuesta de Programa 40059977-0 "Transferencia impulso a la electromovilidad en la Región de Coquimbo".

DE: GOBERNADOR REGIONAL – REGIÓN DE COQUIMBO

A: SEREMI DE ENERGÍA, REGIÓN DE COQUIMBO

Junto con saludarle muy cordialmente, y en relación con la evaluación del Programa “Transferencia impulso a la electromovilidad en la Región de Coquimbo”. Cód. BIP 40059977-0, por un costo total de M\$3.078.656 (Moneda Presupuesto 2025), presentada a este Gobierno Regional, informo a Ud., que dicha iniciativa de inversión ha obtenido la “Conformidad Técnica”.

Cabe mencionar, que el financiamiento de la iniciativa dependerá de la disponibilidad presupuestaria del FNDR 2025 y se realizará a través del mecanismo de Transferencia Consolidable, establecida en el Art. 26 de la ley de Presupuestos 2025 (N°21.722) y glosa Presupuestaria.

Saluda atentamente a Ud.

“Por orden del Gobernador Regional de Coquimbo”



Firmado por:
César Antonio Gómez Cáceres
Jefatura de División de Planificación
y Desarrollo Regional
Fecha: 22-07-2025 16:03 CLT
Gobierno Regional de la Región de
Coquimbo

CONSULTAS DE CONTEXTO



DE: GOBERNADOR REGIONAL-REGIÓN DE COQUIMBO

A: EDUARDO LARA CORNEJO

SEREMI DE ENERGÍA REGIÓN DE COQUIMBO

Junto con saludar, y en el contexto del ingreso a este Servicio de la iniciativa denominada "Programa Transferencia Mi Taxi Colectivo Eléctrico", código BIP N° 40059977-0, por un monto de M\$ 3.078.652, cuya duración es de 24 meses, y que consiste en la adquisición de 125 taxis eléctricos con sus respectivos cargadores domiciliarios para propietarios de las comunas de Coquimbo, La Serena, Ovalle e Illapel, además de 4 cargadores rápidos a instalarse en lugares de acceso público, capacitación para instaladores y para personal que atiende emergencias vehiculares en la región.

Al respecto se puede señalar que esta iniciativa se enmarca en los Lineamientos de la Estrategia Regional de Desarrollo Coquimbo 2030 (ERD) de nuestra Región: Conectividad y Movilidad Regional, cuyo objetivo entre otros es contar con un transporte público de calidad y pertinente a los distintos territorios de la región, promoviendo la movilidad sustentable y la multimodalidad, lo cual es vinculante con la Política Pública Energética Nacional.

En base a lo anterior y conforme a las reuniones técnicas de trabajo desarrolladas, comunico a Ud. que para continuar con la aprobación de esta iniciativa es relevante complementar los antecedentes ingresados con la programación de las cuotas anuales a transferir a la Subsecretaría de Energía, para el año presupuestario en curso y años siguientes, con el compromiso de su ejecución.

La iniciativa, según lo indicado en el perfil ingresado a evaluación, será ejecutada a través de una transferencia consolidable (Subtítulo 33.02 Transferencias de Capital – Al Gobierno Central) a la Subsecretaría de Energía, según lo permite la glosa presupuestaria común para los Gobiernos Regionales del año en curso.

Al respecto, agradeceré su apoyo en los siguientes requerimientos DIPRES de manera de materializar la transferencia comprometida con Presupuesto 2025.

- Envío formal de la programación de cuotas anuales de la iniciativa, según plazo de ejecución.
- Envío, por parte de la Subsecretaría de Energía, de un oficio que manifieste la voluntad de recibir los recursos comprometidos por este Gobierno Regional para materializar la iniciativa antes mencionada.
- Indicar, además, en dicho documento, el compromiso de dar cumplimiento a las exigencias legales respecto a la rendición, a este servicio, de los recursos transferidos.

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.



Firmado por:
Cristóbal Nicolás Jula de la Vega
Gobernador Regional de Coquimbo
Fecha: 23-06-2025 15:25 CLT
Gobierno Regional de la Región de Coquimbo

SFI IFGM(S) CAGC LDPMB



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N° 19.799.
Para verificar la integridad y autenticidad de este documento ingrese al siguiente link:
<https://vot.digital.gob.cl/validador/MOSXN-913>

CONSULTAS DE CONTEXTO

OFICIO ORDINARIO N° 978 / 2025

ANT.: 1) Oficio Ordinario N°39, de 29 de mayo de 2025, del Secretario Regional Ministerial de Energía de Coquimbo.
2) Oficio Ordinario N°2113, de 23 de junio de 2025, del Gobierno Regional de Coquimbo.

MAT.: Programa Transferencia Mi Taxi Colectivo Eléctrico Región de Coquimbo, Código BIP 40059977-0.

SANTIAGO, 29 de Julio de 2025

DE : LUIS FELIPE ANDRÉS RAMOS BARRERA
Subsecretario de Energía

PARA : CRISTÓBAL NICOLÁS JULIÁ DE LA VEGA
Governador Regional de Coquimbo

Por medio del presente y conforme a los requerimientos realizados mediante su oficio del ANT. 2), referentes a la iniciativa denominada "Programa Transferencia Mi Taxi Colectivo Eléctrico", código BIP N°40059977-0, por un monto de M\$ 3.078.652, me complace confirmar que tal iniciativa se enmarca en los lineamientos de la Estrategia Regional de Desarrollo Coquimbo 2030 (ERD), que promueve la movilidad sustentable y la multimodalidad, y que es concordante con la Política Energética Nacional, con el Programa Público de Eficiencia Energética en el Sector Transporte y, asimismo, con la Estrategia Nacional de Electromovilidad, todos instrumentos de política pública de esta Secretaría de Estado.

Por lo anterior, conforme a las diversas reuniones de trabajo desarrolladas por los equipos de ambas instituciones, y dando respuesta a lo requerido en su oficio del ANT. 2), para cumplir con lo solicitado por la Dirección de Presupuesto (DIPRES), con el objeto de materializar la transferencia comprometida con presupuesto correspondiente al año 2025, manifiesto a usted la voluntad institucional de recibir los recursos comprometidos por el Gobierno Regional de Coquimbo (GORE) para materializar la iniciativa antes mencionada, los que ingresarían al presupuesto de la Subsecretaría de Energía, mediante la transferencia consolidable (Subtítulo 33.02 Transferencias de Capital – Al Gobierno Central) al Programa Público de Eficiencia Energética en el Sector Transporte.

Respecto de los demás requerimientos de la DIPRES a que se hace mención en su oficio del ANT. 2), cumplo con informarle lo siguiente:

A. En cuanto al envío formal de la programación de cuotas anuales de la iniciativa, según plazo de ejecución, se precisa que la iniciativa será ejecutada por la Agencia Chilena de Eficiencia Energética, también conocida como Agencia de Sostenibilidad Energética (Agencia), fundación de derecho privado en virtud de lo establecido en el artículo cuarto transitorio de la Ley N°20.402, para lo cual se suscribirá un convenio de transferencia de recursos con dicha fundación, para que se realicen las actividades y se rindan los recursos en un plazo de 24 meses contados desde que la Agencia, como entidad ejecutora, cuente con los recursos.

Es del caso hacer presente que, a efecto de pactar el plazo precedentemente mencionado, es imprescindible que la DIPRES autorice la suscripción del referido convenio de transferencia de recursos por un periodo superior a los 18 meses, duración determinada en la glosa 04 del

programa presupuestario 05 "Plan de Acción de Eficiencia Energética" del capítulo 01, partida 24. En ese sentido, esta Subsecretaría de Energía hará las gestiones para solicitar a DIPRES la correspondiente autorización por 24 meses.

B. En lo referente a la programación de transferencia de recursos se propone que sea en dos cuotas, según el siguiente detalle:

Primera Cuota (20%) – año 1	Segunda Cuota (80%) – año 2
\$615.730.496	\$2.462.921.983

C. En lo que respecta a indicar el compromiso de dar cumplimiento a las exigencias legales respecto a la rendición al GORE de los recursos transferidos, señalo a usted que no obstante que la transferencia de los recursos para ejecutar esta iniciativa se realizaría a través del mecanismo de transferencia consolidable, se releva el compromiso de esta Secretaría de Estado de suscribir un convenio de colaboración con el GORE en el cual se establecerán claramente las obligaciones y responsabilidades de ambas instituciones, incluidas las de informar respecto de la rendición de cuentas de la Agencia como entidad ejecutora.

Finalmente, se hace presente que el acto administrativo aprobatorio del convenio de transferencia de recursos con la Agencia está sometido al trámite de toma de razón por la Contraloría General de la República, por lo que se deben tener en cuenta los plazos previstos al efecto, sin perjuicio de gestionar en paralelo la suscripción del convenio de colaboración con el GORE, antes aludido.

Sin otro particular, se despide atentamente,

LUIS FELIPE ANDRÉS RAMOS BARRERA
Subsecretario de Energía

DISTRIBUCIÓN:

- Gabinete Subsecretario de Energía.
- GORE Coquimbo.
- Consejo Regional de Coquimbo.
- SEREMI Energía Coquimbo.
- Agencia de Sostenibilidad Energética
- División Energías Sostenibles.
- División Jurídica.
- División de Administración y Finanzas.
- Oficina de Partes Ministerio de Energía.

3

¿Cómo se va a relacionar esta iniciativa con el programa Renueva tu colectivo (RTC) en cual se encuentra en plena ejecución y que también permite renovación de vehículos eléctricos?, ¿Se podría ser beneficiario de ambos programas?

La experiencia en el desarrollo de proyectos que promueven la electromovilidad ha demostrado que, para lograr un mayor impacto, es esencial contar con condiciones mínimas de infraestructura y servicios asociados. Esto incluye la disponibilidad de puntos de carga para vehículos eléctricos.

Estas necesidades no son abordadas directamente por el programa RTC, pero sí por esta iniciativa, que se plantea como un complemento estratégico. Su propósito es fortalecer el ecosistema local, generando las condiciones necesarias para que el programa RTC tenga un mayor alcance y efectividad en la transición hacia vehículos eléctricos. Tal como se señaló en la presentación del programa en Comisión del pasado lunes 30/06/25, ambos Programas se complementan y se potencian entre sí.

Respecto a la posibilidad de ser beneficiario de ambos programas, se ha establecido una coordinación estrecha con el área encargada de Renovación de Flota y Transporte Público Menor (DTPR) de la Subsecretaría de Transportes, con el fin de evitar duplicidades en la entrega de subsidios y asegurar una implementación eficiente y complementaria, además que es el Gore a través de la DIT la contraparte técnica de ambas iniciativas, por lo que el control se hará desde el GORE adicionalmente.

4

Una de las principales observaciones a programas que implican la transferencia de recursos a la demanda de transporte público (gremio de transporte menor), es la calidad de servicio que entregan a los usuarios, en este sentido ¿el programa plantea alguna forma de mejorar estos estándares de servicio?

Este proyecto se enmarca como una iniciativa de incentivo a la electromovilidad, con un alcance inicial de 125 vehículos eléctricos, lo que no representa un cambio significativo dentro de un universo mayor a 5.000 vehículos del transporte público menor. Si bien la iniciativa no tiene foco principal en la regulación directa de los estándares de servicio al usuario, sin duda que contribuirá indirectamente a su mejora mediante la introducción de tecnologías más limpias, modernas y eficientes, lo que puede traducirse en una mejor experiencia de viaje para los pasajeros.

Además, al fomentar la adopción de vehículos eléctricos, se promueve una renovación tecnológica que puede incentivar a los operadores a mejorar sus prácticas operativas y de mantenimiento, lo que también impacta positivamente en la calidad del servicio.

Cabe señalar que la Subsecretaría de Energía, como organismo impulsor de esta iniciativa mantiene una coordinación interinstitucional para asegurar que los esfuerzos en electromovilidad sean coherentes y complementarios con las políticas públicas del sector transporte.

¿Cuál es la modalidad en la cual el GORE puede realizar seguimiento y control de la iniciativa (técnico y financiero), considerando que se plantea una transferencia consolidada desde el GORE al ministerio de Energía y ésta a su vez a la Agencia de Sostenibilidad Energética (ASE)?

Para asegurar un adecuado seguimiento y control técnico y financiero de la iniciativa, se establecerá un convenio de colaboración entre el GORE y la Subsecretaría de Energía. Este convenio definirá claramente las tareas, responsabilidades y mecanismos de coordinación entre ambas instituciones.

Entre las medidas contempladas se incluyen:

- Informes de gestión y avance técnico-financiero trimestrales, que serán entregados por la Agencia de Sostenibilidad Energética (ASE) al GORE, a través del Ministerio de Energía.
- Participación activa del GORE y del Consejo Regional (CORE) en las actividades clave de la iniciativa, tales como el lanzamiento oficial, convocatorias a gremios de transporte menor, cierre de capacitación, inauguraciones y la entrega de vehículos eléctricos por ciudad.
- Instancias de coordinación periódica entre las contrapartes definidas, para revisar avances, resolver contingencias y asegurar el cumplimiento de los objetivos de la iniciativa.
- Otras medidas necesarias para velar por la correcta ejecución del programa, cumplimiento de los objetivos del mismo y cualquier medida que la normativa vigente exija.

Este modelo de gobernanza busca garantizar la transparencia en el uso de los recursos públicos y la implementación eficiente. Además, permite al GORE ejercer un rol activo en la supervisión del proyecto.

6 ¿En concreto cuál es la entidad ejecutora del proyecto, ministerio de Energía o ASE? Señalar roles y funciones de cada institución involucrada en el proyecto.

Esta iniciativa es liderada por el Ministerio de Energía, en su rol de formulador de políticas públicas en materia energética, y es ejecutada por la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), entidad técnica especializada en la implementación de programas y proyectos en esta área.

La AgenciaSE es una fundación de derecho privado sin fines de lucro, creada por mandato legal en el marco de la Ley N.º 20.402, la misma que dio origen al Ministerio de Energía. Su misión es implementar políticas públicas del Ministerio de Energía **y fomentar la eficiencia y sostenibilidad energética, en alianza con actores públicos y privados**. Su visión es contribuir al desarrollo competitivo y sustentable del país, promoviendo el uso eficiente y responsable de la energía. Entre sus funciones destacan:

- La ejecución de programas y proyectos de eficiencia energética y electromovilidad.
- La capacitación y fortalecimiento del capital humano en temas energéticos.
- La articulación con gobiernos regionales, municipios, gremios y empresas para implementar soluciones energéticas sostenibles.

La Agencia ha sido reconocida por el Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación como entidad ejecutora de proyectos tecnológicos, **lo que refuerza su idoneidad para liderar iniciativas de alto impacto técnico y territorial**.

En esta iniciativa específica, el Ministerio de Energía define los lineamientos estratégicos, realiza la supervisión general y mantiene la coordinación interinstitucional, mientras que la **AgenciaSE se encarga de la ejecución operativa, incluyendo la implementación técnica, la gestión financiera y la relación con los beneficiarios**

7 Informar dependencia y trayectoria de la Agencia de Sostenibilidad energética (ASE), además de proyectos similares en el resto del país

La AgenciaSE es una fundación de derecho privado sin fines de lucro, creada por mandato legal en el marco de la Ley N.º 20.402, la misma que dio origen al Ministerio de Energía, que responde a un directorio, órgano responsable de la administración y dirección superior de la institución. Según sus estatutos, al directorio le corresponde:

- Definir las políticas globales de desarrollo institucional.
- Establecer los planes de mediano y largo plazo para cumplir los objetivos de la Agencia.
- Velar por el cumplimiento de los fines de la organización

La Dirección Ejecutiva, actualmente liderada por Rosa Riquelme, es designada por el directorio y tiene la función de ejecutar sus acuerdos, coordinar y supervisar la implementación de planes, programas y proyectos, y representar a la Agencia en sus actividades operativas.

Respecto de proyectos similares, se describe en tabla siguiente, debiéndose señalar que contemplan exclusivamente la implementación del componente Mi Taxi Eléctrico, es decir, el recambio de vehículos e instalación de cargadores domiciliarios, sin considerar concursos para cofinanciar infraestructura de carga pública ni actividades de capacitación

CONSULTAS DE CONTEXTO

7 Informar dependencia y trayectoria de la Agencia de Sostenibilidad energética (ASE), además de **proyectos similares en el resto del país**

Proyectos similares en el resto del país

Región	Monto total (MM\$)	Fuente Financiam.	Período	Mi Taxi Eléctrico	Infraestructura de carga rápida	Capacitaciones Instaladores eléctricos y Ss. de emergencia	Estado de ejecución
Región de Antofagasta	1.340	GORE	2023 - 2025	59 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.
Región de Atacama	3.800	GORE	2023 - 2025	158 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.
Región de Atacama (Etapa 2)	4.200	GORE		242 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.
Región del Libertador B.O'Higgins	3.500	GORE	2023-2025	152 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.
Región del Bío Bío	7.000	GORE	2023-2025	299 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.
Región Metropolitana	500	MIN ENERGÍA	2021	50 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	Terminado
Región Metropolitana II	1.539	MIN ENERGÍA	2023-2024	81 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	Terminado
Región Metropolitana	180	GORE	2024-2025	20 Vehículos eléctricos	No considera	No considera	En ejecución.

8 ¿Cuáles son las organizaciones regionales de taxis colectivos y taxis básicos que han sido informadas de la posibilidad de ejecución de este programa en la región de Coquimbo?

No se ha establecido contacto directo con potenciales beneficiarios ni con organizaciones regionales de taxis colectivos o taxis básicos. Esta decisión responde a la intención de evitar generar falsas expectativas antes de contar con la aprobación formal y los recursos comprometidos para la ejecución del programa.

No obstante, el diseño del programa contempla que una de las primeras etapas será precisamente la difusión amplia de la iniciativa, incluyendo:

- Capacitaciones técnicas sobre electromovilidad, enfocadas en dar a conocer los beneficios, limitaciones y requerimientos de esta tecnología.
- Actividades de sensibilización para derribar mitos y temores comunes asociados al uso de vehículos eléctricos.
- Convocatorias abiertas dirigidas a los gremios del transporte menor, con información clara sobre los requisitos, criterios de selección y proceso de postulación.
- Participación activa de los gremios y autoridades regionales en eventos de lanzamiento y promoción del programa.

Estas acciones permitirán asegurar una participación informada, transparente y equitativa de los actores del transporte público menor en la región de Coquimbo.

9

Se solicita enviar formalmente al CORE toda la información documental de respaldo necesaria del proyecto (como, por ejemplo, opinión de la SEREMI de transportes y Telecomunicaciones de la Región de Coquimbo).



Carta N° 3430/2025 DTPR

LA SERENA, 06/06/2025

SR. CRISTOBAL JULIA DE LA VEGA
GOBERNADOR REGIONAL DE COQUIMBO

En mi calidad de Secretaria Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la Región de Coquimbo, pongo en su conocimiento que la Secretaria Regional Ministerial de Energía y la Agencia de Sostenibilidad Energética, ha presentado el proyecto "TRANSFERENCIA MI TAXI-COLETIVO ELECTRICO COQUIMBO", Código BIP 40059977-0.

A través del presente manifiesto mi respaldo para que se implemente este programa en las ciudades de La Serena, Coquimbo, Ovalle e Illapel, por cuanto se trata de una iniciativa cuyo desarrollo representa una oportunidad regional para la incorporación y aceleración de la electromovilidad en el transporte público menor de pasajeros, y contribuya así a la generación de condiciones habilitantes en esta materia.

Por otra parte, este programa permitirá avanzar en la Estrategia Nacional de Electromovilidad, 2021, la cual plantea que para el 2040 el 100% del transporte público sea eléctrico, materia en la cual como Ministerio estamos avanzando a través de la electrificación del transporte público mayor con los proyectos de Buses Eléctrico Coquimbo La Serena, actualmente operativo y con el proyecto Buses Eléctricos Ovalle que se proyecta inicia su operación en el primer trimestre del 2026.

Considerando el gran interés que han manifestado en diferentes instancias los operadores del transporte público menor, y el éxito de este programa en otras regiones, como Seremia consideramos que sería estratégico implementar una alternativa de combustible independiente y comercialmente viable, como bien puede ser el autoabastecimiento con electricidad como un programa piloto a cargo de la Seremi de Energía.

Sin otro particular, saluda atte,,

Secretaria Regional Ministerial
Transporte y Telecomunicaciones
Región de Coquimbo

10 ¿Se solicita (i) desagregar los recursos solicitados por los 3 componentes (inversión, remuneración, operación) y (ii) entregar un cuadro de programación de transferencia de recursos FNDR por año. ?

(i) Los recursos solicitados se desagregan de la siguiente manera:

- Inversión (Contratación del programa): M\$ 2.730.201
- Remuneración (Consultorías): M\$ 310.7142
- Gastos Administrativos (Operación): M\$ 37.741

(ii) Programación de transferencia de recursos

Inicialmente se tenía la siguiente programación

Primera Cuota (20%) – año 1 \$615.730.496

Segunda Cuota (80%) – año 2 \$2.462.921.983

11 ¿.- En términos financieros se aprecia, en general, un programa de alto costo, \$24.629.168 por beneficiario (125), considerando el costo total del programa, ¿Cómo se justifica esta inversión desde el punto de vista regional?

Es importante destacar que la inversión considerada en el programa no sólo busca el recambio vehicular mediante cofinanciamientos directos a taxistas, sino que también apunta a fortalecer las capacidades locales necesarias para el despliegue sostenible y seguro de la electromovilidad en la región. Por lo tanto, son tres componentes:

Componente 1 (90% de los recursos / cofinanciamiento)

Mi Taxi Eléctrico / M\$ 2.778.552

125 beneficiarios directos de este componente

Componente 2: (8% de los recursos)

Despliegue de infraestructura de carga pública / M\$ 245.000

Instalación de 4 cargadores rápidos.

Componente 3: (2 % de los recursos)

Capacitación para Instaladores/as Eléctricos/as y Servicios de Emergencia / M\$ 55.100

Capacitación de 20 instaladores eléctricos y 20 miembros de servicios de emergencia.

Si bien la inversión por beneficiario puede parecer elevada en términos absolutos, se trata de una inversión integral que no solo financia la compra de vehículos, sino que instala capacidades locales críticas y promueve la creación de un entorno habilitante para el crecimiento sostenido de la electromovilidad en la región. Esto contribuye a la diversificación económica, la generación de empleos especializados y al posicionamiento regional como líder en movilidad sostenible

12 ¿Qué capacidades quedaran instaladas, por parte del proyecto, en la región de Coquimbo (público, privada; en el GORE u otra institución) de manera permanente

Estas capacidades se dividen en tres ámbitos principales:

1. Fortalecimiento de la respuesta ante emergencias:

Se capacitará a personal de los **servicios de primeros auxilios, como bomberos y carabineros**, en la atención de emergencias y procedimientos específicos vinculados a vehículos eléctricos. Esto permitirá contar con equipos locales preparados para actuar de manera segura y efectiva en situaciones de accidentes o incidentes relacionados con la electromovilidad, contribuyendo a la seguridad pública y a la confianza ciudadana en esta tecnología.

2. Desarrollo de capacidades técnicas para la instalación de infraestructura de carga:

Se capacitará a **instaladores eléctricos de la región en la correcta implementación, mantenimiento y operación de cargadores para vehículos eléctricos**. Con ello, se promueve la formación de mano de obra local especializada, fomentando nuevas oportunidades laborales y apoyando el desarrollo de un mercado regional de servicios asociados.

Además, existe la posibilidad de **incorporar a funcionarios públicos** regionales (por ejemplo, del Gobierno Regional o de otras instituciones con pertinencia sectorial) en estas instancias de capacitación, fortaleciendo así la capacidad técnica interna del sector público para la planificación, fiscalización y promoción de la electromovilidad a nivel territorial.

12 ¿Qué capacidades quedaran instaladas, por parte del proyecto, en la región de Coquimbo (público, privada; en el GORE u otra institución) de manera permanente

3. Conocimiento local de la electromovilidad:

La información sobre electromovilidad que se entrega a través de esta iniciativa no está dirigida exclusivamente a los taxistas, sino que se extiende a toda la comunidad interesada en ser parte de esta transformación. A través de **seminarios, eventos de lanzamiento, jornadas de test drive, exhibiciones de vehículos eléctricos y cargadores, así como talleres y workshops, se busca generar un espacio abierto de aprendizaje y participación.**

En cada una de estas instancias, se invita especialmente a **profesores, estudiantes y miembros de instituciones educativas**, quienes pueden encontrar en la electromovilidad una oportunidad para iniciar su desarrollo profesional y técnico en esta tecnología emergente. Así, se promueve no solo la adopción de vehículos eléctricos, sino también **la formación de capacidades locales que fortalezcan el ecosistema energético de la región y el país.**

13 Si el proyecto tiene una duración de 24 meses, ¿cuántos periodos presupuestarios involucra su ejecución?

Los periodos presupuestarios involucrados en la ejecución del programa dependen de la calendarización efectiva de la transferencia de recursos aprobada y visada por las distintas instancias correspondientes, incluyendo la Contraloría General de la República.

En términos generales, considerando que el proyecto tiene una duración total de 24 meses, su ejecución abarca **al menos dos periodos presupuestarios anuales completos**, dado que la ejecución se distribuye a lo largo de dos años calendario.

No obstante, es importante señalar que el inicio formal del programa se establece a partir de la fecha en que se realiza **la transferencia de recursos a la entidad ejecutora**. A partir de dicho hito, se define la calendarización detallada de actividades y el uso de los recursos asociados en cada periodo presupuestario, la cual puede verse afectada por los plazos administrativos y las etapas de revisión y toma de razón por parte de los órganos contralores.

14 En relación con la post venta de vehículos, ¿está incluida en el proyecto el costo de reparaciones o revisión preventiva

El costo asociado a reparaciones o revisiones preventivas no está incluido en el perfil técnico del proyecto. Este aspecto se regula específicamente en los llamados concursables elaboradas por la entidad ejecutora, en este caso la Agencia de Sostenibilidad Energética.

En las Bases del Concurso de Proveedores de Vehículos Eléctricos se establece que los proveedores deben garantizar la postventa, incluyendo el servicio técnico y la disponibilidad de repuestos en las comunas donde se desarrolla la iniciativa, pero los costos de mantenciones y reparaciones posteriores son de responsabilidad del beneficiario.

15 En qué momento de la planificación se procederá a la instalación de electrolinera o cargador público en las ciudades elegidas?, ¿qué características debe tener el terreno que reciba estas instalaciones?, especificar cuántos cargadores públicos por ciudad se instalarán.

La instalación de electrolineras o cargadores públicos en las ciudades seleccionadas —La Serena, Coquimbo, Ovalle e Illapel— se realizará conforme a los siguientes criterios:

1. Momento de la planificación para la instalación:

Tras la recepción de los recursos, se dará inicio al lanzamiento oficial de la iniciativa, lo que incluirá la difusión pública del proyecto. Posteriormente, **se abrirá un proceso de convocatoria** a operadores de cargadores de vehículos eléctricos (VE), quienes podrán postular para participar en la implementación. Una vez finalizado el plazo de postulación y adjudicación, se dará paso a la etapa de instalación, la cual se espera que comience a partir del mes 10 del proyecto.

Potencia al RTC al contar con capacidad instalada de infraestructura de carga pública – una vez que entre en vigencia el reglamento D.S. 44 del MTT

2. Características del terreno para la instalación: Los terrenos destinados a la instalación de cargadores públicos deberán cumplir con los siguientes requisitos: **Acceso público general**, preferentemente en zonas de alto flujo vehicular o cercanas a servicios. Con espacio disponible para estacionamientos, permitiendo la carga simultánea de vehículos. Con regularización municipal, es decir, que el terreno esté debidamente autorizado y cumpla con la normativa local y contar con Factibilidad de suministro eléctrico, con capacidad suficiente para soportar la demanda de los cargadores.

3. Cantidad de cargadores por ciudad: Se contempla la instalación de un cargador público por ciudad.

16

Considerando que los terminales de colectivos son lugares donde estacionan, comienzan y terminan los viajes, ¿estos lugares son apropiados para instalar infraestructura de carga?

Si bien los terminales de colectivos son puntos clave en la operación diaria de estos servicios, al ser lugares donde inician y finalizan sus recorridos, en nuestra experiencia, estos espacios no resultan los más adecuados para la instalación de infraestructura de carga pública. Esto se debe a que:

- Frecuentemente no están regularizados formalmente ante las autoridades municipales.
- No cuentan con acceso público general, lo que limita su uso a un grupo reducido de usuarios.
- Suelen ubicarse en las afueras de las ciudades, lejos de zonas de alta concurrencia o de interés público.
- **Tienen horario de funcionamiento limitado**

La iniciativa busca impulsar la electromovilidad de manera amplia y sostenible, por lo que los cargadores públicos deben estar ubicados en lugares estratégicos que permitan su uso no solo por los 125 primeros beneficiarios, sino también por otros conductores de taxis y vehículos eléctricos que se sumen progresivamente a esta transformación.

Por ello, se priorizarán espacios de acceso público, con buena conectividad, alta visibilidad y factibilidad técnica, que maximicen el impacto y la adopción de la electromovilidad en las ciudades participantes.

17 ¿Cómo se pretende seleccionar a las personas que serán capacitadas, tanto en asistencia de emergencia, como electricistas? ¿cómo asegurarse que esas personas capacitadas estarán disponibles para entregar asistencia y servicios una vez capacitadas? ¿costo de la capacitación para los beneficiarios (asistencia emergencia y electricistas)?

La selección de las personas a capacitar se realizará mediante una convocatoria abierta, en la cual los postulantes deberán cumplir con requisitos de admisibilidad definidos en las bases respectivas.

Si bien la entidad ejecutora no puede garantizar que las personas capacitadas entreguen posteriormente servicios o asistencia, la formación permitirá habilitar a los participantes y registrarlos en un registro público de prestadores de servicios y asistencia certificados, facilitando su futura contratación.

Adicionalmente, cabe señalar que la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC) actualmente dispone de un listado público de instaladores eléctricos certificados para infraestructura de carga, disponible en el siguiente enlace: <https://www.sec.cl/electromovilidad/>.

Respecto al costo, la capacitación no tendrá costo para los beneficiarios, ya que será financiada íntegramente por el programa.