

**PROYECTO APOYO A LA ESTRATEGIA CHILENA DE
TRANSPORTE SOSTENIBLE**

**MINUTA ADECUACIONES MENORES:
INICIATIVAS PILOTO**

Financiamiento:

**Fondo Fiduciario del GEF, a través del Banco de Desarrollo de América
Latina (CAF)**

Con Cofinanciamiento de:

Gobierno de la República de Chile

Ejecución:

Ministerio de Ambiente de Chile (MMA)

Administración

Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AGCID)

VERSION FEBRERO DE 2022

Contenido

SECCIÓN 1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Situación de las actuales iniciativas piloto	1
1.2. Consideración de los principios transversales del proyecto.....	3
1.3. Cofinanciamiento para las iniciativas piloto.	4
SECCIÓN 2. INICIATIVAS PILOTO ACTUALIZADAS	5
2.1. Descripción general de las iniciativas piloto actualizadas.....	5
2.2. Implementación de una iniciativa piloto de movilidad urbana con Electrocorredor en la ciudad de Antofagasta	7
2.2.1. Descripción.....	7
2.2.2. Justificación.....	9
2.2.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.	11
2.2.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.	12
2.3. Desarrollo de una iniciativa piloto de movilidad urbana con buses eléctricos a batería y centros de carga de acceso público en la ciudad de Valdivia.....	13
2.3.1. Descripción.....	13
2.3.2. Justificación.....	14
2.3.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.	16
2.3.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.	16
2.4. Desarrollo de una iniciativa piloto de sistema de pago y movilidad urbana con taxis colectivos eléctricos en la ciudad de Lebu.	18
2.4.1. Descripción.....	18
2.4.2. Justificación.....	19
2.4.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.	20

2.4.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.	20
2.5. Desarrollo de una iniciativa piloto de integración y movilidad urbana con bicicletas públicas en la ciudad de Concepción.....	21
2.5.1. Descripción.....	21
2.5.2. Justificación.....	22
2.5.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.	23
2.5.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.	23
Anexo I – Programas y financiamientos disponibles	27

Acrónimos

AGCID	Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo
BEB	Bus Eléctrico a Baterías
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CC	Cambio Climático
CLETS	Apoyo a la Estrategia Chilena de Transporte Sustentable
DOP	Objetivo de Desarrollo del Proyecto
DTPM	Directorio de Transporte Público Metropolitano
DTPR	División de Transporte Público Regional
EOD	Encuesta Origen-Destino del Ministerio de Transporte
FNDR	Fondo Nacional de Desarrollo Regional
GEF	Fondo Mundial para el Medio Ambiente
GEI	Gases Efecto Invernadero
GIZ	Cooperación Técnica Alemana
GORE	Gobierno Regional
GPS	Sistema de Posicionamiento Global
KPI	Indicador Clave de Desempeño
M&E	Monitoreo y Evaluación Monitoreo y Evaluación, Gestión del Conocimiento y Lecciones
MEKLE	Aprendidas
MMA	Ministerio del Medio Ambiente, Chile
MRV	Monitoreo, Reporte y Verificación
MTT	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
PRODOC	Documento de Proyecto
CDP	Comité Directivo del Proyecto
RED	Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de Santiago
SBP	Sistema de Bicicletas Públicas
SECTRA	Secretaría de Planificación del Transporte
SEREMI	Secretaría Regional Ministerial
UGP	Unidad de Gestión del Proyecto
USD	Dólares de los Estados Unidos de América

SECCIÓN 1. INTRODUCCIÓN

1.1. Situación de las actuales iniciativas piloto

El proyecto de “APOYO A LA ESTRATEGIA CHILENA DE TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLE (CLETS)”, corresponde a un proyecto de cooperación técnica financiado con recursos no reembolsables, como parte del periodo de financiamiento número 6 del GEF (GEF6). Considera un monto de USD MM\$ 2,9, a favor del Ministerio de Medio Ambiente.

El objetivo principal del proyecto es apoyar la estrategia chilena de movilidad urbana de cero o bajas emisiones, demostrando los impactos sistémicos en GEI, de estas soluciones.

Como parte de las actividades de apoyo a la estrategia chilena de movilidad urbana de cero o bajas emisiones, el proyecto CLETS considera, en su Componente 2, el desarrollo de cuatro acciones demostrativas (iniciativas piloto), destinadas a poner en funcionamiento estrategias de movilidad urbana de transporte sostenible, midiendo el grado de fortaleza de los mecanismos de financiamiento implementados.

Asimismo, en el contexto del Documento del Proyecto (PRODOC) y sus anexos, donde se describen las metas y objetivos a cumplir, se detallan las cuatro iniciativas piloto consideradas actualmente y su vinculación a los objetivos y resultados del proyecto.

En lo fundamental, tres de las cuatro iniciativas piloto propuestas en el PRODOC se vinculan con el objetivo “2.1.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de movilidad urbana sostenible en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo”, y una se vincula con el objetivo “2.2.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de planificación urbana integrada en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo”. Una descripción de las actuales iniciativas piloto y su vinculación con los objetivos y resultados del proyecto se presenta en la Tabla 1.

Tabla 1: Vinculación de las actuales iniciativas piloto con los objetivos y resultados del proyecto.

OBJETIVO	RESULTADO	CIUDAD	INICIATIVA PILOTO
2.1.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de movilidad urbana sostenible en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo.	2.1.2 Al menos 2 ciudades regionales tienen elementos avanzados (bus) de estrategias efectivas de movilidad sostenible.	Gran Concepción	Programa renovación de buses diésel por buses eléctricos.
		Temuco	Programa renovación de buses diésel por buses eléctricos.
	2.1.3 Al menos 1 ciudad regional tiene elementos avanzados (taxi colectivo) de una estrategia efectiva de movilidad sostenible.	La Serena-Coquimbo	Programa renovación taxis colectivos por vehículos eléctricos.
2.2.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de planificación urbana integrada en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo.	2.2.1 Los estándares de infraestructura para bicicletas atienden las necesidades de las mujeres y la población vulnerable. Estándares efectivos de peatonalización. Se ha llevado a cabo un análisis contextualizado de las barreras a la intermodalidad. Se ha diseñado, aplicado y aprendido de una iniciativa piloto.	Villarrica	Piloto de integración de modos de transporte y sistema de bicicletas públicas e infraestructura asociada.

No obstante, el actual PRODOC data del 11 de septiembre de 2019, y establece como fecha de inicio del proyecto el año 2020. Es decir que, al momento, este documento cuenta con 3 años de desfase, por lo que importantes antecedentes de contexto, tales como las prioridades en las políticas de transporte, los mecanismos de cofinanciamiento y programas de incentivos para las estrategias de movilidad sostenible y el escenario geopolítico, con la elección de Gobernadores Regionales con autonomía presupuestaria, hacen necesario actualizar de las iniciativas piloto propuestas.

A continuación, se describen las principales dimensiones en el proceso de actualización de las iniciativas piloto que se proponen como parte de las adecuaciones necesarias en esta fase inicial del proyecto.

1.2. Consideración de los principios transversales del proyecto

Como consideraciones generales para tener en cuenta en el proceso de actualización de las iniciativas piloto, debemos contemplar los principios transversales declarados en el PRODOC, estos son:

Desarrollo inclusivo: Es importante que los hogares de escasos recursos y las pequeñas empresas puedan percibir los beneficios de las actividades del proyecto. Para ello, la distribución equitativa de los beneficios es un requisito para el desarrollo inclusivo y el apoyo de la comunidad en el largo plazo.

Cambio sistémico: Resulta clave reunir a las partes interesadas de diferentes niveles geopolíticos (nacional, regional y local) y establecer una agenda conjunta para abordar y resolver las limitaciones sistémicas subyacentes al desarrollo de las estrategias de movilidad sostenible.

Iniciativa local: Un enfoque de “bottom-up” será fundamental para la sostenibilidad a largo plazo de las estrategias implementadas. La experiencia muestra que las soluciones efectivas y sostenibles solo pueden lograrse si los actores locales configuran e impulsan sus propias agendas.

Soluciones compartidas contextualizadas: Es necesario trabajar con una gestión activa del conocimiento y una plataforma de desarrollo de capacidades que asegure, a lo largo del proyecto, que la información, las herramientas, el conocimiento y los recursos se apliquen adecuadamente a diferentes contextos y necesidades, mejorando la generación de procesos eficaces y económicamente viables, comprometidos con el impacto a escala y una relación calidad-precio racional y responsable.

Conforme lo anterior, se ha procurado que las iniciativas actualizadas, correspondan a estrategias priorizadas tanto a nivel central como local (regional), lo que permite garantizar su sostenibilidad y el cofinanciamiento comprometido por el Gobierno de Chile y asegurar el escalamiento y proyección de estas estrategias a otras regiones del País. Lo anterior en línea con la implementación de **soluciones compartidas y contextualizadas**, que generen **cambios sistémicos** y con diseños que se construyan considerando la **iniciativa local**. A su vez, cada iniciativa piloto propuesta, obedecerá a un **desarrollo inclusivo**, según se detalla en cada caso.

1.3. Cofinanciamiento para las iniciativas piloto.

La principal fuente de cofinanciamiento para el desarrollo de las iniciativas piloto, contempladas en el PRODOC del proyecto, corresponde a los subsidios espejo definidos en la Ley 20.378 (Subsidio al Transporte Público), recursos destinados a otras regiones distintas de la Región Metropolitana.

En particular se consideró aquellos recursos que se incluyen en el Programa de Renovación de Buses y en el Programa de Renovación de Taxis Colectivos, ambos regulados por el Decreto Supremo 44/2011 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual establece los requisitos generales de los programas. También, para el caso de la ciudad de Lebu se ha considerado el financiamiento a través del programa “Mi Taxi Eléctrico”, proveniente del Ministerio de Energía y administrado por el GORE. En Anexo I se entrega un cuadro de resumen con el panorama general de

los programas actualmente existentes a nivel nacional, de acuerdo con las categorías arriba mencionadas.

Las iniciativas presentadas en esta propuesta de adecuación consideran una mayor diversidad de programas disponibles en la actualidad, permitiendo asegurar el cofinanciamiento requerido, alineándose de mejor forma con las estrategias priorizadas tanto por el nivel local, regional y central. De esta forma se controla uno de los riesgos declarados en la matriz de resultados del PRODOC, que es la discontinuidad de la voluntad política a través de las administraciones.

SECCIÓN 2. INICIATIVAS PILOTO ACTUALIZADAS

2.1. Descripción general de las iniciativas piloto actualizadas

Recogiendo las consideraciones presentadas en la sección anterior, se llevó a cabo durante el mes de enero del 2023, un conjunto de reuniones con diversos funcionarios y profesionales del gobierno central y gobiernos regionales, destinadas a consensuar una adecuación de las iniciativas piloto, conservando los objetivos y resultados originales contemplados en el PRODOC. A continuación, se presenta en la Tabla 2, una descripción general de las iniciativas propuestas y su vinculación con los objetivos y resultados originales, siendo esta tabla equivalente a la Tabla 1, pero con las nuevas iniciativas actualizadas.

En los siguientes capítulos de esta sección se presenta cada una de estas iniciativas en detalle.

Tabla 2: Vinculación de las iniciativas piloto propuestas con los objetivos y resultados del proyecto.

OBJETIVO	RESULTADO	CIUDAD	INICIATIVA PILOTO
2.1.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de movilidad urbana sostenible en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo.	2.1.2 Al menos 2 ciudades regionales tienen elementos avanzados (bus) de estrategias efectivas de movilidad sostenible.	Antofagasta	Implementación de una iniciativa piloto de movilidad urbana con Electrocorredor.
		Valdivia	Desarrollo de una iniciativa piloto de movilidad urbana con buses eléctricos a batería y centros de carga de acceso público.
	2.1.3 Al menos 1 ciudad regional tiene elementos avanzados (taxi colectivo) de una estrategia efectiva de movilidad sostenible.	Lebu	Desarrollo de una iniciativa piloto de sistema de pago y movilidad urbana con taxis colectivos eléctricos en la ciudad de Lebu.
2.2.- Inversiones con asistencia técnica en medidas de planificación urbana integrada en zonas urbanas representativas y de apoyo exclusivo.	2.2.1 Los estándares de infraestructura para bicicletas atienden las necesidades de las mujeres y la población vulnerable. Estándares efectivos de peatonalización. Se ha llevado a cabo un análisis contextualizado de las barreras a la intermodalidad. Se ha diseñado, aplicado y aprendido de una iniciativa piloto.	Concepción	Desarrollo de una iniciativa piloto de integración y movilidad urbana con bicicletas públicas en la ciudad de Concepción.

2.2. Implementación de una iniciativa piloto de movilidad urbana con Electrocorredor en la ciudad de Antofagasta.

2.2.1. Descripción.

La Resolución 45/2020 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estableció un perímetro de exclusión para la operación de buses eléctricos en la comuna de Antofagasta, especificando el área geográfica del mismo y las condiciones de operación para los servicios de transporte público que se presten al interior de dicho perímetro. En dichas Resolución se aprobaron también las Bases Administrativas para la Licitación de estos servicios.

El Perímetro de Exclusión para la operación de buses eléctricos o indistintamente Perímetro de Exclusión Eléctrico, busca establecer condiciones de operación para los servicios de transporte eléctricos que operen en el área a regulada. Cada servicio será definido y asignado a través de procesos concursales.

Esta estrategia de transporte sustentable está dirigida a mejorar los estándares del servicio a los usuarios y a optimizar la eficiencia del transporte público mediante la regulación de la prestación de servicios de transporte público con buses eléctricos; así como a mejorar los estándares de la flota y su continuidad en el tiempo, y persigue los siguientes objetivos:

- 1) Considerar el tiempo de los usuarios, mediante la búsqueda de la mejora de las frecuencias y/o itinerarios en comparación a un sistema de utilización de vías libre y no regulada.
- 2) Definición de estándares y condiciones de los servicios de transporte, objetivos y medibles, a los cuales deben ceñirse los Operadores que adscriban al Perímetro de Exclusión Eléctrico.
- 3) Eficiencia en el uso del espacio vial a través de la definición del número de servicios y de la flota eléctrica que operarán dentro del Perímetro de Exclusión Eléctrico.

4) Participación privada en los servicios, que busque prevalecer y conciliar el interés general con el interés particular.

5) Busca introducir mejoras en la calidad y eficiencia de los servicios, en comparación al régimen de servicios de transporte público presentes en la comuna de Antofagasta, basadas en las Condiciones de Operación resultantes del proceso licitatorio que data del 2005, siendo éstas prorrogadas hasta la fecha.

6) Coordinación, cooperación y comunicación fluida entre Operadores, usuarios y organismos estatales.

7) Flexibilidad para ajustar el número de servicios y las condiciones de operación al dinamismo de los servicios de transporte, que permita responder a los requerimientos de estándares de calidad de los usuarios.

8) Sustentabilidad de los sistemas de transporte público a través del establecimiento, en los casos que corresponda, de un mecanismo de subsidio estatal.

9) Utilización de medios tecnológicos que permitan un efectivo control y monitoreo de la operación de los servicios de transporte y una buena calidad de servicio al usuario.

10) Incorporación de nuevos modelos de postulación, los que, a su vez, implican la aplicación de nuevos instrumentos legales y modelos de negocio.

11) Incorporar instrumentos de colaboración interministerial – Convenio con el Ministerio de Bienes Nacionales - para disponibilizar el acceso a terrenos fiscales para la instalación de centros de carga.

12) Incorporar buses eléctricos al sistema de transporte de Antofagasta, de manera tal de fomentar así la presencia de buses eléctricos en sistemas de transporte tradicionales.

El proyecto considera un recorrido de 20 kilómetros entre La Chimba Alto y el Campus Coloso de la Universidad de Antofagasta, pasando por el centro de la ciudad. El servicio

será prestado con una flota de 40 buses eléctricos, bajo la forma de un electrocorredor. El proyecto considera la habilitación de un centro de carga de aproximadamente 13 cargadores y contempla la incorporación de personal femenino en la conducción.

En virtud de la evaluación técnica y económica realizada, según las Bases Administrativas del Concurso, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adjudicó el servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros con buses eléctricos en el perímetro de exclusión de la comuna de Antofagasta, a la empresa: Green Energy Transport Latin American SpA.

Esta iniciativa piloto permitirá desarrollar, por parte de la Cooperación Técnica, todo el apoyo requerido justo en la fase de implementación y en línea con los objetivos y principios estratégicos transversales del proyecto.

2.2.2. Justificación.

Actualmente el transporte público mayor presenta en las regiones distintas de la Región Metropolitana, una brecha significativa en cuanto al estándar de prestación de servicios respecto a la Región Metropolitana. Dicha diferencia reconoce diversas causas, tales como la mayor atonicidad de la oferta, antigüedad de la flota de buses existentes, regulación obsoleta de los mecanismos que norman la prestación del servicio de transporte público, precarización e informalidad de los actuales operadores de los servicios, entre otros.

En este contexto se ha detectado que ni las condiciones de operación vigentes en la comuna de Antofagasta, ni la regulación posible de implementar permitirán la introducción de recorridos de buses con propulsión 100% eléctrica; concluyendo que se hace necesario establecer un Perímetro de Exclusión operado por una flota conformada en su totalidad por buses eléctricos, en atención a:

- Las características geográficas de la ciudad;
- La conformación de la demanda por viajes en transporte público y la oferta asociada a esta;
- La necesidad de introducir sistemas sustentables de transporte;
- La necesidad de mejorar la calidad de servicio de transporte; y
- La necesidad de dar cumplimiento a las directrices impartidas por el Gobierno en orden a ejecutar una política pública que impulse el uso de energías limpias y eficientes.
- Las políticas, estrategias y compromisos del Gobierno de Chile en la reducción de GEI, Electromovilidad y Eficiencia energética, tales como el Acuerdo de París, la Alianza por la Ambición Climática, la Estrategia Nacional de Electromovilidad y la Política Nacional Energética.

La implementación de RED Regiones y en particular la incorporación de flotas de buses eléctricos requiere replantear los modelos de negocio asociados a la prestación de servicio, por ejemplo:

a. En cuanto a necesidades de infraestructura requeridas por los buses eléctricos.

Cabe indicar que las características de los requerimientos asociados a la infraestructura para buses eléctrico difieren diametralmente de las necesidades planteadas por servicios que operan con flotas de buses diésel.

Para abordar estos requerimientos se ha suscrito un convenio de colaboración entre la Subsecretaría de Transportes y el Ministerio de Bienes Nacionales, cuyo objeto consistirá en el desarrollo conjunto de alianzas estratégicas de cooperación interinstitucional que permitan ofrecer a particulares terrenos fiscales de conformidad a las facultades legales vigentes a fin de llevar a cabo en ellos la construcción de Centros de Carga.

b. En cuanto a la disponibilidad de los buses que conforman la flota.

En este sentido, las características propias de la industria de buses eléctricos, también presenta condiciones y modelos de negocio que no son los que usualmente se incluyen en los procesos convocados por este Ministerio para contratar la operación de servicios de transporte público de pasajeros. En este sentido, en el último tiempo se han diversificado los modelos de negocio, incorporando nuevas estructuras de participación

que implican que la titularidad sobre la propiedad de los buses que componen la flota ofertada, corresponda a un tercero – que la proveerá o suministrará-; y que parte del subsidio que se adjudique al operador de transportes, se destine – por ejemplo, a través de la cesión de derechos- al pago de cuotas de adquisición de la flota.

c. Mecanismos para asegurar la continuidad del uso de los vehículos objeto de la provisión de flota y de la infraestructura.

Respecto a este punto, se privilegiará dar certezas, tanto al sistema de transportes como a las partes intervinientes en los diversos instrumentos legales suscritos, que los buses quedarán adscritos al sistema de transportes, de la forma en que ya se ha practicado en las licitaciones de RED.

Con todo lo anterior, el proceso de licitación de Antofagasta y su implementación supone la articulación de una estrategia de transporte sustentable, que pone en juego un conjunto de innovaciones respecto del Transporte Urbano de Pasajeros en otras regiones distintas de la Región Metropolitana, que deberá recoger sus particularidades. En este sentido, el apoyo del proyecto CLETS, en su calidad de Iniciativa Piloto, permitirá, mediante la ejecución de las actividades previstas, poner en funcionamiento mecanismos financieros y medir su fortaleza.

2.2.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.

Para el financiamiento del proyecto se ha comprometido un monto de hasta \$143.131.746 (pesos chilenos) mensuales, y considera subsidio por operación y subsidio por flota. Un 50% de este monto corresponde a un valor fijo mensual destinado a financiamiento de la flota y no está sometido a descuentos. El otro 50% es el componente del subsidio mensual destinado a la operación y está sujeto a descuentos por cumplimiento operacional (frecuencia, regularidad y puntualidad).

2.2.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.

Desarrollo inclusivo: Esta iniciativa piloto busca entregar acceso a transporte público de mayor calidad y ambientalmente sustentable, a los habitantes de la Comuna de Antofagasta. También considera mejores condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad dadas las especificaciones técnicas y constructivas de los buses requeridos (Tipo A). La distribución equitativa de los beneficios se garantiza mediante la accesibilidad de este nuevo servicio a todos los usuarios del sistema, con preferencia tarifaria a las personas de tercera edad y los estudiantes.

Cambio sistémico: El proyecto contempla, en su fase de implementación, la participación de los distintos actores involucrados, como parte del proceso de capacitación y aprendizaje. Resulta clave, en esta iniciativa piloto, establecer una agenda conjunta para abordar y resolver las limitaciones sistémicas subyacentes al desarrollo de las estrategias de movilidad sostenible, lo que permitirá garantizar el escalamiento y proyección a nivel País, como una experiencia exitosa de implementación de una estrategia de electromovilidad para ciudades distintas de Santiago. La Cooperación GEF permitirá fortalecer el desarrollo de las herramientas necesarias para el cumplimiento de este principio transversal.

Iniciativa local: Se privilegiará un enfoque de “bottom-up”, para la sostenibilidad a largo plazo de la estrategia implementada, recogiendo las particularidades locales, tal como la oferta de conductores, determinadas por la fuerte competencia que representa aquí, la gran minería del cobre, incorporando en esta tarea personal femenino.

Soluciones compartidas contextualizadas: Esta experiencia piloto considera la necesaria contextualización de la experiencia de RED, tanto en la incorporación de las nuevas herramientas de modernización tales como el sistema de pago y recaudación, como también respecto a la tecnología de los buses y los cargadores eléctricos o electroterminales. En este sentido, toda la experiencia que se consiga recopilar de RED, en la gestión de carga, por ejemplo, será discutida y contextualizada mediante las herramientas de gestión activa del conocimiento y una plataforma de desarrollo de

capacidades que asegure, a lo largo del proyecto, que la información, las herramientas, el conocimiento y los recursos se apliquen adecuadamente a diferentes contextos y necesidades.

2.3. Desarrollo de una iniciativa piloto de movilidad urbana con buses eléctricos a batería y centros de carga de acceso público en la ciudad de Valdivia.

2.3.1. Descripción.

Se desarrolló un lineamiento para cumplir con la meta de electrificación de todos los servicios de transporte público al 2040. Para esto, se establecieron los procesos de renovación de flota como claves para la progresiva integración de buses eléctricos al sistema. Sin embargo, es sumamente importante comenzar un proceso paralelo para determinar el potencial de electrificación de los distintos puntos de carga dentro de la ciudad de Valdivia, en materia de la infraestructura eléctrica instalada, obra civil y viabilidad económica de la operación.

Para poder acelerar estos procesos, se establecieron una serie de acciones de notoriedad como fruto de los resultados de la estrategia de electromovilidad para el transporte público mayor de la ciudad de Valdivia. Entre estas, se destaca el fortalecimiento de vínculos con el sector privado y sector público para acelerar despliegue de la electromovilidad en todos sus modos, el fortalecimiento de capital humano en materia de electromovilidad, en particular con operadores y sector académico regional y de manera más importante una expansión del programa Renueva tu Micro regional con fondos adicionales para reducir la brecha de inversión y apoyar el despliegue de un transporte publico sin emisiones.

Finalmente, para romper la barrera de infraestructura de carga, se espera desarrollar el primer proyecto de electroterminal de acceso público (municipal de uso mixto en el país – incluyendo un enfoque multi-modo para transporte publico mayor y menor al igual que flotas de uso privado (incluso esta la posibilidad dependiendo del lugar en el cual se desarrolla). Estas acciones podrán dejar las bases para el crecimiento de los servicios

con buses eléctricos en la Región en el corto plazo al mismo tiempo que dejando precedentes que pueden ser replicados (con ciertas adaptaciones) en otras ciudades de Chile pero también de América Latina y el Caribe.

Para materializar lo anterior, se necesita a lo menos lo siguiente:

- Reactivar la actual mesa de electromovilidad.
- Contar con asesoría técnica especializada para el desarrollo de la iniciativa.
- Definir terreno de emplazamiento de electroterminal (factibilidad técnica y operacional (factibilidad energética, por ejemplo)).
- Implementación de electroterminal (con requerimientos para su instalación y escalamiento).
- Modelo de negocio y gestión del electroterminal.
- Generación de capacidades en capital humano (de ser factible de abordar por el presente proyecto).

2.3.2. Justificación.

La Estrategia de electromovilidad para el transporte público de Los Ríos es una iniciativa financiada con recursos FNDR del Gobierno Regional y su Consejo Regional a través de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo, el cual presenta los resultados de un trabajo de más de dos años para realizar un análisis profundo sobre el potencial de electrificar los principales servicios de transporte público mayor urbano de la Región de los Ríos. El estudio presenta las principales conclusiones derivadas de un análisis técnico-económico que permite valorizar la capacidad de introducir buses eléctricos y su infraestructura de carga en los servicios de Valdivia. Esto permite a su vez delinear ciertas acciones de notoriedad como fruto de la estrategia que permitirán integrar los primeros buses eléctricos en operación a la ciudad y sentar las bases para el escalamiento de la tecnología.

En el desarrollo del proyecto, se realizaron una serie de actividades de recopilación de antecedentes para caracterizar la flota, la organización del transporte público en la ciudad de Valdivia, la identificación de las principales fuentes de financiamiento, los aspectos normativos relevantes a la operación de buses e instalación de sistemas de carga, y se

identificaron barreras y riesgos asociados a la ciudad que dificultarían la introducción de esta tecnología. Posteriormente se realizó una caracterización de las tecnologías “cero emisión” disponibles, la identificación y diseño de los recorridos con mayor potencial de éxito para el despliegue de la tecnología y la definición y gestión de soluciones que permitan resolver los problemas de financiamiento a mediano plazo para el despliegue comercial de la electromovilidad en el transporte público de la Región de los Ríos. Esto permitió determinar los rendimientos energéticos, con lo que fue posible definir la potencialidad de las rutas de ser electrificadas a través de algunos indicadores claves de desempeño (KPIs por sus siglas en inglés), tales como la autonomía del bus eléctrico, la distancia de operación para cada ruta, el número de vueltas que el bus puede dar, dado un recorrido y la cantidad de pasajeros que utilizó determinada ruta. En este punto se realiza una serie de recomendaciones para un piloto real con un bus eléctrico.

Por otra parte, la incorporación de tecnología eléctrica a la flota de buses plantea retos importantes desde la planificación y operación de los vehículos teniendo en cuenta variables como la autonomía de los buses, el tiempo de carga, el tipo de estrategia de carga empleada, entre otros. Es por lo anterior que se realizó una revisión de las especificaciones técnicas de estos vehículos y sobre los estándares actuales que se exigen tanto a buses eléctricos como electroterminales. De manera similar se establecieron lineamientos para el desarrollo de pilotos de electromovilidad incluyendo el seguimiento de indicadores de desempeño para que los resultados de esta experiencia sirvan para validar análisis previos y reducir el riesgo tecnológico y operacional de esta tecnología.

También se hizo un análisis detallado sobre las principales barreras y riesgos para la electrificación del transporte público de la ciudad de Valdivia. Las barreras y riesgos se dividieron en tres grandes categorías: Financieras, Políticas o Normativas y Tecnológicas.

Para cada barrera, se verificó la información que se obtuvo localmente y se comparó respecto a otras experiencias internacionales, considerando el impacto (baja, media y

alta) que ha tenido esta barrera en la electrificación de la flota. Con relación a los riesgos asociados a la introducción de BEBs en la ciudad de Valdivia, un aspecto resaltado es la aceptación de la tecnología por parte de los operadores. Considerando que son estos los dueños y propietarios de las maquinarias. Dentro de los riesgos identificados se encontraron los financieros, políticos y técnicos

Uno de los temas centrales, sigue siendo la diferencia notoria en el costo total de operación de los buses eléctricos con respecto a los buses diésel bajo las condiciones actuales. Si bien hay algunas rutas que tienen un potencial económico de ser electrificadas, la gran mayoría todavía tiene un déficit que tiene que cubrir de distintas formas. Entre ellas, a través del subsidio de renovación de flota establecido por el MTT en el programa Renueva tu Micro. Sin embargo, este subsidio no considera ninguna inversión en infraestructura y en muchos casos no llega a cubrir el diferencial de inversión completo entre las dos tecnologías actualmente disponibles para buses urbanos en regiones.

2.3.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.

De acuerdo con lo informado por el Gobierno Regional se espera contar con una expansión del subsidio entregado para la renovación de flota eléctrica en la región. Esto consiste en un fondo adicional de hasta mil millones de pesos para suplir el diferencial de inversión entre un bus eléctrico y uno de diésel.

Adicionalmente se establecieron conversaciones con ENEL X e INACAP Valdivia para poder ver la posibilidad de generar un proyecto cofinanciado para la instalación de electroterminal pero está en estado de conversaciones.

2.3.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.

Desarrollo inclusivo: el proyecto prevé comenzar el trabajo con operadores de las líneas de recorridos actuales de la ciudad. En este sentido da una oportunidad a

pequeños empresarios a poder tener acceso a tecnologías compatibles con un desarrollo sostenible.

Cambio sistémico: Se ha logrado consensuar desde una mirada transversal la necesidad de implementar la electromovilidad en el transporte público, por lo que diferentes actores del territorio se han puesto a disposición a trabajar en torno a ello. Entre los que podemos destacar a Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, Seremi de Energía, Operadores Transporte Público mayor, División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional, Municipalidad de Valdivia, Consejo Regional, entre otros actores.

Iniciativa local: A diferencia de otras experiencias realizadas para la incorporación de buses eléctricos en el transporte público mayor, la intención a partir de la ejecución de este estudio y por recomendación del equipo consultor a cargo del desarrollo del estudio es que los actuales operadores sean parte de la solución al problema, por ello la idea es que a través de la presente iniciativa se generen los espacios necesarios para que los tomadores de decisiones tomen consciencia respecto a la importancia de que sean los operadores parte de la solución, compartiendo los riesgos que ello implica. Por ello, se plantea como recomendación generar un electroterminal municipal o regional que permita generar las condiciones necesarias para la incorporación de buses eléctricos en las diferentes líneas que operan en la ciudad. Lo anterior, además, generaría incentivos para generar una transformación hacia estas nuevas tecnologías.

Soluciones compartidas contextualizadas: Contar con una visión común resulta vital a la hora de implementar la estrategia de electromovilidad y las acciones que considera el actual proyecto para dar una respuesta y acción concreta en la materia. Si bien la bajada muchas veces puede cambiar respecto a la forma en que cada actor clave visualiza la implementación de la electromovilidad en la región, todos concuerdan en la necesidad de contar con un electroterminal que permita romper una de las principales brechas de acceso a la tecnología por lo que se están realizando los esfuerzos para contar con una visión común a través de un plan de trabajo en el corto mediano y largo plazo que permita

hacer seguimiento a la estrategia de electromovilidad, visualizando a la mesa de electromovilidad de la región de Los Ríos como un espacio estratégico, táctico y operativo que permita que este tipo de proyectos cuente con el apoyo necesario.

2.4. Desarrollo de una iniciativa piloto de sistema de pago y movilidad urbana con taxis colectivos eléctricos en la ciudad de Lebu.

2.4.1. Descripción.

El proyecto de electromovilidad en la comuna de Lebu consiste en la transformación del actual Transporte Público urbano de la comuna, que se basa en Taxis Colectivos, para reemplazar la totalidad de la flota por Taxis Colectivos eléctricos, fomentando con ello el desarrollo de sistema de transporte sustentable.

El proyecto contempla una nueva regulación, con mayores exigencias de calidad y tecnología, para el sistema de Transporte Público menor en la ciudad de Lebu, a través de las facultades regulatorias que tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en estos temas. A cambio, el cumplimiento de esta regulación habilitará para el subsidio de las tarifas, y con ello la operación del sistema, exigiendo a través del pago de subsidios un mejor estándar de operación y permitiendo la diferenciación de tarifas por tipos de usuarios, la operación en horarios de baja demanda, y la incorporación de tecnologías a bordo entre otros elementos. Por su parte, el Gobierno Regional, mediante el programa “Mi Taxi Eléctrico”, que implementa la Agencia Chilena de Sostenibilidad Energética, financiará el recambio, por vehículos eléctricos, de la totalidad de la flota de Taxis colectivos, financiando además los cargadores domiciliarios para estos vehículos.

Como parte de las nuevas exigencias técnicas se considera el pago electrónico de la tarifa, permitiendo esto posibilidades de integración futura con nuevos modos de transporte y un mejor control en la diferenciación de la tarifa por tipo de usuario.

2.4.2. Justificación.

Se espera que el proyecto de taxis colectivos eléctricos para la ciudad de Lebu permita una mejora sustancial en la calidad y sostenibilidad ambiental y energética del transporte de la ciudad,

Resulta también de vital importancia considerar que muchas ciudades pequeñas e intermedias de Chile, cuentan principalmente con transporte público menor (Taxis Colectivos), por lo que la implementación exitosa de esta iniciativa piloto permitiría su difusión y contextualización con alta capacidad de replicarse. Sería entonces la oportunidad de poner en funcionamiento estos mecanismos de financiamiento y medir su fortaleza en la implementación.

Cabe señalar que del estudio “Estrategia Energética Local de la comuna de Lebu, Octubre 2017 de la Municipalidad de Lebu”, se desprenden una serie de antecedentes que evidencian el desarrollo de la energía eólica en la comuna de Lebu, entre proyectos de generación eléctrica que están en operación, como también proyectos que están en desarrollo. Así se ha dado en llamar a Lebu la “ciudad del viento”.

Actualmente los proyectos de energía eólica que operan en la comuna de Lebu, se detallan en la siguiente tabla:

Central	Propietario	Puesta en servicio	Tipo de unidad	Nº de unidades	Potencia bruta [MW]	Energía generada [MWh]	
						2015	2016
Eólica Lebu	Cristalerías Toro S.A.I.C.	01.05.2009	Eólica	9	10,01	8.596	18.240
Lebu	Sagesa	29.05.2007	Diésel	3	2,4	859	3
Raki	InterEnergy	30.07.2015	Eólica	3	9	6.529	8.890
Huajache	InterEnergy	25.11.2015	Eólica	2	6	S.I.	S.I. ⁴⁰

Así, en una mirada estratégica de largo plazo, el uso de la generación eólica, para la recarga de los Taxis Eléctricos, permitiría un sistema de transportes de cero emisiones.

2.4.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.

En la actualidad el Gobierno Regional del Biobío cuenta con un presupuesto aprobado por \$ 7.000 millones de pesos, en el programa “Mi Taxi Eléctrico”, para ser ejecutado por la Agencia Chilena de Sostenibilidad Energética (AGSE), en toda la región del Biobío, en la renovación de las flotas de Taxis Colectivos por vehículos eléctricos. Con este fondo se financiarán también el recambio de la flota en Lebu.

Respecto del financiamiento para subsidiar la operación, se cuenta con la parte del subsidio permanente que corresponde al subsidio espejo y que es administrado por la DTPR. Este subsidio permite hoy día el financiamiento para el transporte mayor (buses), pero se están llevando a cabo las modificaciones legales que permitirán financiar la operación del transporte público menor.

2.4.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.

Desarrollo inclusivo: Las mayores exigencias técnicas y operacionales que considera el proyecto, permitirán una mejora sustantiva en la calidad del servicio, privilegiando en la tarifa a las personas de la tercera edad y a los estudiantes. Los operadores serán los actuales operadores locales, lo que permitirá un desarrollo de las empresas de transporte local.

Cambio sistémico: Se trata de un esfuerzo conjunto del Gobierno Central (DTPR) y del Gobierno Regional (GORE), tanto en el financiamiento como en el desarrollo de la iniciativa piloto. Las innovaciones exitosas que se produzcan se harán cargo de problemas sistémicos subyacentes en las posibilidades de desarrollo sustentable del transporte menor en ciudades intermedias o pequeñas.

Iniciativa local: La incorporación de la dimensión local, a través del Gobierno Regional, garantiza la sostenibilidad de largo plazo de la estrategia implementada. Así como también la apropiación de la iniciativa que considera las posibilidades de generación eólica que tiene a mano la ciudad.

Soluciones compartidas contextualizadas:

Las estrategias de gestión del conocimiento que se apliquen al proyecto permitirán recoger las mejores prácticas y validar la fortaleza de los mecanismos de financiamiento, permitiendo luego contextualizar la solución a otras ciudades medias o pequeñas con sistemas de transporte público menor. Esto permitirá el escalamiento a nivel nacional de la estrategia.

2.5. Desarrollo de una iniciativa piloto de integración y movilidad urbana con bicicletas públicas en la ciudad de Concepción.

2.5.1. Descripción.

Un Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) consiste en un sistema de préstamo o arriendo de bicicletas públicas, que son utilizadas por distintos usuarios a lo largo de una jornada, sirviendo como transporte público individualizado. Las bicicletas que componen estos sistemas tienen un diseño propio y estandarizado para diferenciarlas de las demás bicicletas privadas. El origen de estos sistemas se remonta a fines de los años 60, donde en Holanda se instalaron bicicletas comunitarias gratuitas. Con el tiempo, los sistemas fueron evolucionando, tomando la tecnología disponible para mejorar la operación, y en la actualidad se puede observar una gran cantidad de SBP en el mundo que funcionan de manera automatizada, con estaciones situadas en puntos estratégicos de las ciudades, con anclajes que se activan y desactivan con tarjetas inteligentes, y con sistemas de GPS incorporados en las bicicletas. Últimamente, se ha visto una irrupción en el mercado de sistemas de bicicletas que no cuentan con estaciones físicas, en donde el usuario puede tomar y dejar un ciclo en cualquier punto dentro del área de operación del servicio.

Para el caso del Gran Concepción, se espera que el SBP opere inicialmente en cuatro comunas: Concepción, Hualpén, Talcahuano y San Pedro de la Paz, comunas que cuentan con más de 70 km de ciclovías en su conjunto, permitiendo los desplazamientos internos en cada una de ellas e intercomunales. Posteriormente el proyecto se expandiría

hacia las otras comunas del Gran Concepción. Uno de los objetivos del proyecto es que la tarifa sea atractiva para todo tipo de usuarios, comenzando de manera inmediata en 4 comunas que tienen características socioeconómicas distintas, para ello el Subsidio del Estado para este proyecto toma relevancia, de modo de tener tarifas adecuadas que fomenten el uso de este sistema.

Se proyecta inicialmente el sistema con 3175 bicicletas, 325 de ellas con sistema eléctrico, todas con GPS y con pagos a través de tarjetas bancarias. Se debe evaluar junto con los respectivos Municipios si el sistema contará con estaciones fijas, móviles, o sin estaciones. Además, el sistema debe contar con 4 vehículos de redistribución, encargados de repartir las bicicletas en caso de que estas se acumulen en puntos de alta demanda.

2.5.2. Justificación.

Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte y recuperar el espacio público hacia modos más sustentables, es de interés creciente en nuestro país y en la región del Biobío. Muestra de ello es la progresiva inversión en infraestructura asociada a este modo, tanto en su inclusión en proyectos viales, como en espacios públicos, así como la publicación de nuevas normativas que rigen su operación. Al comparar la cantidad de viajes realizados en bicicleta en el gran Concepción el año 1999 versus los realizados el 2015 se puede observar que aumentaron en 9,2%, cifra considerable que deja en evidencia que una mejor infraestructura y un cambio cultural es fundamental para el incremento en el uso de este modo. No obstante, aún quedan muchos desafíos que resolver. Un sistema de bicicletas públicas de alto estándar permitiría una integración modal en distintos puntos del Gran Concepción, resolviendo también problemas de índole logística para muchos usuarios que hoy en día no usan el modo por no sentir seguridad al momento de estacionar sus bicicletas propias en la vía pública.

Para ello se encuentra concluido el estudio: “Análisis de Sistemas de Bicicletas Públicas Para el Gran Concepción”, el cual fue financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones licitado por el Gobierno Regional del Biobío y supervisado

técnicamente por la Secretaría de Planificación de Transportes (SECTRA). Del cual se pudieron obtener resultados positivos de demanda potencial del sistema, que harían rentable el proyecto, tanto desde el punto de vista privado como social, bajo ciertas condiciones especificadas de tarifas y subsidios gubernamentales.

2.5.3. Situación actual del cofinanciamiento de la iniciativa.

A través de un convenio de programación entre el Gobierno Regional del Biobío, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que está en etapa de firmas y aprobaciones, se establece un financiamiento del Gobierno Regional del Biobío de MM\$1.050 para los 5 años de duración del proyecto, con el siguiente detalle:

Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
MM\$50	MM\$200	MM\$200	MM\$200	MM\$200	MM\$200

Por tanto, el subsidio necesario para la operación de un SBP, que se estableció mediante el estudio “Análisis de Sistemas de Bicicletas Públicas Para el Gran Concepción”, está comprometido, por lo que se debe avanzar en los trámites administrativos, aprobaciones de bases, detalles con los respectivos Municipios y otras actividades, que permitan que a fines del año 2023 estar licitando el proyecto para que parta su ejecución con un operador de SBP en el segundo semestre del año 2024.

2.5.4. Cumplimiento de los principios transversales del proyecto.

Describir brevemente como se espera incluir los principios transversales (desarrollo inclusivo, cambio sistémico, iniciativa local, soluciones compartidas contextualizadas).

Desarrollo inclusivo: La bicicleta es por esencia un medio de transporte amigable con el Medio Ambiente, con cero emisiones de gases de efecto invernadero, promover su uso es parte de la búsqueda del desarrollo de una ciudad más inclusiva, que recupere el espacio urbano súper utilizado por los vehículos motorizados, para los ciclistas y peatones. Si bien hoy en día en el Gran Concepción existe una amplia infraestructura

que permite desplazamientos seguros para ciclistas usuarios de bicicletas propias, el Sistema de Bicicletas Públicas representa un instrumento que ofrece la disponibilidad del modo en puntos específicos de alta atracción y generación de viajes, haciendo atractivo el modo para personas que no disponen de bicicleta propia, para personas que al vivir lejos de los centros urbanos podrán usar la bicicleta como 2do modo para llegar a sus destinos, dado que no existe la opción de transportar la bicicleta propia en otros modos de transporte, o bien para personas que hoy utilizan el transporte público en viajes con distancias menores de 5km.

Cambio sistémico: Es importante mencionar que en la estimación de la demanda potencial de este SBP estimada por el estudio “Análisis de Sistemas de Bicicletas Públicas Para el Gran Concepción”, se consideró que los posibles usuarios serían personas que en la actualidad usan su bicicleta propia y se cambiarían al SBP, y personas que hoy en día viajan en transporte público (taxibuses, taxicolectivos y caminata) y que se cambiarían al SBP. No se consideró el traspaso de usuarios de transporte privado a la bicicleta. Esto porque la literatura señala que es muy difícil que el usuario de transporte privado se cambie de modo. No obstante lo anterior, se obtuvo una demanda potencial del sistema de aproximadamente 10.904 viajes diarios y 243.696 viajes anuales. La metodología utilizada en el estudio fue conservadora, ya que en la medida que la bicicleta adquiera una mayor valoración de los habitantes, las alzas de combustible y estacionamientos en los centros urbanos incrementen, muy posiblemente los usuarios de transporte privado evaluarán ser usuarios del nuevo SBP propuesto.

Una de las barreras más altas para usar la bicicleta como modo de transporte, es la falta de estacionamientos seguros, donde aparcar la bicicleta propia. En particular cuando se trata de acceder a destinos de corta estadía cómo hacer trámites en el centro urbano. El SBP rompe esta barrera, por lo que es una oportunidad para insertar un cambio en la cultura ciclista del Gran Concepción.

Iniciativa local: Esta iniciativa fue levantada en la región, y tiene una recepción positiva de las autoridades locales para llevar a cabo el proyecto. Además se espera sea un

proyecto que permita un uso de distintos tipos de usuario y no relegado sólo a sectores o usuarios de estratos socioeconómicos altos; es por esta razón que el subsidio que otorga el Gobierno Regional, permite tarifas atractivas y que sean alcanzables para la mayoría de los potenciales usuarios de las cuatro comunas donde el SBP operará.

Soluciones compartidas contextualizadas: El apoyo que brinde la cooperación GEF apuntará a fortalecer esta dimensión dentro del desarrollo del proyecto, generando la asistencia técnica y las actividades de difusión y capacitación que permitan una gestión activa del conocimiento y una plataforma de desarrollo de capacidades. Resulta esta iniciativa en una oportunidad para sistematizar un proyecto de SBP que pueda ser replicado y escalado a nivel nacional, para lo cual se requiere recoger y sistematizar la experiencia y las buenas prácticas, para que pueda ser replicado en los diferentes contextos locales.

MINUTA ADECUACIONES MENORES

Anexo I – Programas y financiamientos disponibles

Identificación del Programa			Presupuesto del Programa				Descripción del programa			
Nombre del Programa	Agencia Implementadora	Link	Fuente de Financiamiento ¹⁵	Regulaciones que rigen el programa	¿Quién es el titular del presupuesto?	Año Inicio	Año Término	¿Qué Modos de transporte considera ²¹ ?	¿Qué subsidio?	Cobertura
Renueva tu micro	DTPR		Fondo Espejo para Regiones (Ley 20.378 - Fondo de Apoyo Regional)	DS 44/2011 MTT (regula el Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses, en adelante el "Programa Especial", así como los programas de modernización del transporte público mayor y de taxis colectivos)	GORE	2011	2023 (si se aprueba Ley corta que modifica Ley 20.378, será hasta 2024)	Servicios de transporte público urbanos y rurales de pasajeros prestados con buses, trolebuses y minibuses.	Subsidia la renovación de material rodante por uno de al menos 10 años más nuevo. (incluye chatarrización)	Regiones distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Renueva tu taxi	DTPR		Fondo Espejo para Regiones (Ley 20.378 - Fondo de Apoyo Regional)	DS 44/2011 MTT (regula el Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses, en adelante el "Programa Especial", así como los programas de modernización del transporte público mayor y de taxis colectivos)	GORE	2015	2023 (si se aprueba Ley corta que modifica Ley 20.378, será hasta 2024)	Servicios de transporte público de pasajeros, urbanos y rurales, prestados con taxis colectivos.	Subsidia la renovación de material rodante por uno nuevo (solo incluye chatarrización voluntaria en las regiones de: Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén y Magallanes)	Regiones distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Mi Taxi Eléctrico	AGSE		Programa de Aceleración de la Electromovilidad en el Segmento del Transporte Público Menor. En regiones se financia con recursos de los GOREs, específicamente del FNRD: subtítulo 24, capítulo 01 y programa 05 (eficiencia energética)	Bases de Licitación que establece la AGSE	GORE/MEN	2021	NA	Servicios de transporte público de pasajeros prestados con taxis básico o colectivos.	Subsidia la renovación de material rodante y el cargador domiciliario por un vehículo eléctrico nuevo.	Todo el País
Electrocorredores	DTPR		"otros programas que favorezcan el transporte público", a que se refiere el artículo 5° de la ley 20.378, lo que está regulado en el Decreto Supremo N° 4 de 2010, del MTT.	Resolución Exenta N° 2657, de 2020, del MTT.	DTPR	NA	NA	Servicios de transporte público de pasajeros prestados con buses, trolebuses y minibuses.	Subsidia la operación y el material rodante sustentable.	Regiones distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
+ carga rápida	AGSE-GIZ		GEF7/GIZ	Bases del concurso (2022-59/ INI-19 Lic 5) https://www.agencia.se.org/wp-content/uploads/2022/05/Bases-Carga-Rapida-4.1-INI-19-LIC-5-Firma-Protegido.pdf	GIZ/ASE			Transporte público menor	Cofinanciamiento a operadores de carga para acelerar las inversiones planificadas de este tipo de infraestructuras. Por medio de esta iniciativa, se espera contribuir a la implementación de al menos 30 puntos de carga rápida de acceso público, distribuidos en 15 ciudades del país.	Las siguientes comunas: Arica; Iquique-Alto Hospicio; Calama; Antofagasta; Copiapó; Rancagua; Talca; Chillán; Temuco-Padre Las Casas; Valdivia; Osorno; Puerto Montt; Castro-Ancud; Coyhaique; Punta Arenas.
GEF7	AGSE-MinEnergía		GEF7	Convenio AGSE-PNUMA	AGSE-PNUMA			Servicios de transporte público de pasajeros prestados con taxis básico o colectivos.	Financia asistencia técnica, comunicaciones, capacitación, estudios. Para el desarrollo de las estrategias y de los pilotos de transporte sustentable.	Regiones distintas de la Metropolitana.
GEF6	MMA		GEF6	Convenio MMA-AGCID-CAF y Anexos	AGCID	2020	2024	Servicios de transporte público de cero o bajas emisiones	Financia asistencia técnica, comunicaciones, capacitación, estudios. Para el desarrollo de las estrategias y de los pilotos de transporte sustentable.	Regiones distintas de la Metropolitana.
Programa de Mejoramiento a la experiencia de viaje	DTPR		"otros programas que favorezcan el transporte público", a que se refiere el artículo 5° de la ley 20.378, lo que está regulado en el Decreto Supremo N° 4 de 2010, del MTT.	Resolución Exenta N° 4254, de 2022, del MTT.	DTPR	2022		Servicios de transporte público mayor con buses eléctricos	Se apunta a mejorar la operación de aquellos prestadores de servicios que incorporen Buses Eléctricos de Alto Estándar, subsidiando el incremento de los costos operacionales requeridos por este nuevo estándar de prestación de servicios.	Zonas geográficas contempladas en los artículos 3°, literal b) y 4° de la ley N° 20.378 (en las regiones y en la RM rural)