



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

RÉGIMEN PROVINCIAL DE TARIFA PARA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

CAPÍTULO I — OBJETO, ÁMBITO Y DEFINICIONES

Artículo 1°. Objeto. La presente ley establece la creación de la estructura tarifaria denominada "Tarifa de Movilidad Eléctrica" (TMe) de la Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe (EPESF), destinada a la carga de vehículos eléctricos (VE) e híbridos enchufables (PHEV) en instalaciones de usuarios encuadrados como pequeñas demandas residenciales y no residenciales (comerciales, industriales, generales y de servicios) tanto en el ámbito urbano como rural.

Artículo 2°. Definiciones. A los efectos de la presente normativa, se entiende por:

a) Vehículo Eléctrico (VE): todo vehículo de propulsión exclusivamente eléctrica, alimentado por baterías recargables.

b) Vehículo Híbrido Enchufable (PHEV): vehículo con propulsión combinada eléctrica y de combustión interna, con capacidad de carga de batería mediante conexión a la red eléctrica.

c) Punto de Carga (PC): infraestructura eléctrica habilitada para la carga de VE o PHEV, incluyendo tomas domiciliarias, wallboxes y electrolineras.

d) Carga Lenta: carga realizada a potencia de hasta 7,4 kW (monofásico) o 22 kW (trifásico), modalidad AC.

e) Carga Semi-rápida/Rápida: carga realizada a potencias superiores a 22 kW, incluidos cargadores DC.

f) Medidor Inteligente (MI): equipo de medición bidireccional con capacidad de registro horario, comunicación remota y gestión de demanda.

g) Banda Horaria Valle: período de menor demanda del sistema eléctrico, definido en el Artículo 6° de la presente.

h) Banda Horaria Pico: Período de mayor demanda del sistema eléctrico, definido en el Artículo 6° de la presente.cup

i) Valor Agregado de Distribución (VAD): componente tarifario que retribuye el servicio de distribución a EPESF.

ARTÍCULO 3°.- Principios rectores. La presente ley se rige por los principios de:

- a) sostenibilidad ambiental;
- b) eficiencia energética;
- c) interoperabilidad;
- d) innovación tecnológica;
- e) acceso universal;
- f) neutralidad tecnológica;
- g) resiliencia energética;
- h) digitalización;
- i) seguridad eléctrica y cibernética.

Artículo 4°. Ámbito de Aplicación. Podrán acogerse a la Tarifa de Movilidad Eléctrica (TMe) los usuarios titulares de suministros eléctricos urbanos o rurales de EPESF que:

- a) sean propietarios o poseedores de uno o más vehículos eléctricos o híbridos enchufables, debidamente registrados conforme a la Ley Provincial N.° 13.781;
- b) cuenten con instalación interna habilitada para la carga de VE/PHEV, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca EPESF;
- c) dispongan o soliciten la instalación de un medidor inteligente en su suministro, condición indispensable para la aplicación de la tarifa diferenciada por bandas horarias; y
- d) se encuadren en alguna de las categorías tarifarias previstas en el Artículo 4° de la presente.

CAPÍTULO II — CATEGORÍAS TARIFARIAS

Artículo 5°. Categorías de la Tarifa de Movilidad Eléctrica (TMe). La TMe se estructura en las siguientes categorías, en correspondencia con las categorías tarifarias generales de EPESF:

- a) **Residencial (TMe-R):** usuarios del sector residencial con punto de suministro individual destinado a la carga domiciliaria de VE. Tensión de suministro: monofásico o trifásico en BT; y

b) **No Residencial (TMe-NR):** usuarios comerciales, de servicios, institucionales y/o industriales (pequeña y mediana demanda) con punto de suministro destinado a la carga de VE de flotas propias o de terceros. Incluye playas de estacionamiento, centros comerciales, hoteles, oficinas y similares. Tensión de suministro: monofásica o trifásica en BT.

CAPÍTULO III — ESTRUCTURA TARIFARIA POR BANDAS HORARIAS

Artículo 6°. Principio General. La TMe aplica estructura de precios diferenciados de la energía con el objeto de desplazar el consumo hacia los períodos de menor demanda del sistema eléctrico (horas valle), reduciendo los picos de demanda y optimizando el uso de la infraestructura de distribución, con el fin de gestionar eficientemente la demanda y enviar señales de precio correctas a los usuarios. La diferenciación horaria se aplicará únicamente sobre el consumo registrado en los puntos de carga habilitados bajo esta tarifa.

Artículo 7°. Definición de Bandas Horarias. Se establecen las siguientes bandas horarias, aplicables durante todos los días del año:

- a) **PICO:** de lunes a viernes, de 18:00 a 23:00 horas; tarifa máxima.
- b) **RESTO:** de lunes a viernes, de 05:00 a 18:00 horas; tarifa intermedia.
- c) **VALLE:** de lunes a viernes, de 23:00 a 05:00 horas; tarifa reducida.
- d) **FIN DE SEMANA:** días sábado desde las 14:00 horas hasta el día lunes a las 00:00 horas (todo el día domingo); incentivo máximo.
- e) **FERIADOS (nacionales y provinciales):** todo el día (de 00:00 a 24:00 horas); se aplica tarifa equivalente a fin de semana.

La EPESF podrá, mediante resolución fundada y con aprobación correspondiente, modificar los rangos horarios de las bandas cuando circunstancias operativas del sistema eléctrico lo justifiquen, notificando a los usuarios con una antelación mínima de treinta (30) días.

Artículo 8°. Incentivo de fin de semana y feriados. Con el fin de aprovechar los excedentes de capacidad del sistema eléctrico en días de baja demanda estructural, se establece el incentivo tarifario de fin de semana, con las siguientes características:

- a) la banda "Fin de Semana" comprende desde las 14:00 horas del día sábado hasta las 24:00 horas del día domingo inclusive, así como los días feriados nacionales y provinciales en su totalidad;
- b) el precio por kWh de la banda "Fin de Semana" será el más reducido de toda la estructura TME, equivalente o inferior al 40 % del precio de la banda "Resto" (lunes a viernes);

c) La EPE podrá implementar notificaciones automáticas a los usuarios TMe (vía aplicación móvil, SMS o correo electrónico) alertando sobre el inicio del período de tarifa reducida de fin de semana, promoviendo activamente el desplazamiento voluntario de la carga;

d) los usuarios TME-R y TME-NR que programen sus sistemas de carga para operar predominantemente en banda "Fin de Semana" podrán acceder a beneficios adicionales en el cargo por potencia, conforme lo establezca la reglamentación.

Artículo 9°. Componentes y estructura de la tarifa. La tarifa TMe se compone de los siguientes conceptos:

a) **Cargo Fijo Mensual:** cubre los costos fijos de medición inteligente, administración y mantenimiento del punto de suministro TMe. **Unidad de Medición:** \$/mes.

b) **Cargo por Energía - Banda PICO:** precio por kWh consumido en horario pico (lunes a viernes 18:00–23:00 hs). **Unidad de Medición:** \$/ kWh.

c) **Cargo por Energía - Banda RESTO:** precio por kWh consumido en horario resto. (05:00–18:00 hs). **Unidad de Medición:** \$/ kWh.

d) **Cargo por Energía - Banda VALLE:** precio por kWh consumido en horario valle (23:00–5:00 hs). **Unidad de Medición:** \$/ kWh.

e) **Cargo por Energía - FIN DE SEMANA:** precio por kWh consumido los sábados desde las 14:00 hs y domingos todo el día, y feriados. **Unidad de Medición:** \$/ kWh.

CAPÍTULO IV — MEDIDORES INTELIGENTES

Artículo 10°. Obligatoriedad. La adhesión a la Tarifa de Movilidad Eléctrica requiere la instalación obligatoria de un medidor inteligente (smart meter) en el punto de suministro del usuario. El medidor inteligente es condición sine qua non para la aplicación de la tarifa diferenciada por bandas horarias, ya que permite el registro desagregado del consumo por período.

Artículo 11°. Provisión e Instalación. La EPESF proveerá e instalará el medidor inteligente, siendo el costo de adquisición e instalación amortizable a través del cargo fijo mensual establecido en el Artículo 8°. La EPESF podrá establecer programas de instalación masiva de medidores inteligentes para usuarios de la TME, priorizando la cobertura geográfica en función de la demanda y la planificación de la red.

Artículo 12°. Requisitos Técnicos de los Medidores Inteligentes. La aplicación de la TMe requiere, de manera ineludible, la instalación de medidores inteligentes con las siguientes características técnicas mínimas (Requisito – Especificación mínima):

a) **Registro horario:** medición y almacenamiento del consumo en intervalos de 5, 10, 15 o 30 minutos, discriminado por banda horaria.

b) **Comunicación AMI:** comunicación bidireccional en tiempo real mediante red de infraestructura de medición avanzada (AMI) compatible con los sistemas SCADA/DMS de la EPE. Protocolos: DLMS/COSEM, PRIME o equivalente.

c) **Bidireccionalidad:** capacidad de medición de energía inyectada a la red (para usuarios con generación distribuida y/o V2G). Norma IRAM 2444 o equivalente.

d) **Registro de calidad:** registro de parámetros de calidad del servicio: tensión, corriente, factor de potencia, eventos.

e) **Seguridad:** cifrado de comunicaciones y registro de eventos de acceso no autorizado.

f) **Costo de instalación:** el costo del medidor inteligente será absorbido por la EPE como parte del plan de modernización de la red de distribución, repercutiéndose en el cargo fijo mensual de la TME en cuotas que no podrán exceder de sesenta (60) meses.

Artículo 13°. Protección de Datos. Los datos de consumo registrados por los medidores inteligentes son de carácter confidencial y solo podrán ser utilizados por EPE para la facturación, la gestión de la red y la elaboración de estadísticas agregadas. Su cesión a terceros requiere consentimiento expreso del usuario, salvo requerimiento de autoridad competente.

CAPÍTULO V — BENEFICIOS DE LA TARIFA TMe

Artículo 14°. Definición de Cupos de Energía. Se establece un límite de consumo mensual a precio reducido (cupo) para la recarga, que varía según el tipo de usuario. El cupo se deberá aplicar en la tarifa horaria diferencial de la banda “Valle”, con los objetivos clave de planificación energética, sostenibilidad y equidad económica.

Categoría	Denominación	Cupo de Energía
TME-R	Residencial	400 kW/h mensuales en horario Valle
TME-NR	No Residencial	1.500 kW/h mensuales en horario Valle

Artículo

15°. Niveles de descuento en el precio final. A los efectos de garantizar la efectividad de los incentivos tarifarios y la gestión de la demanda, se establecen los siguientes porcentajes de descuento en el precio final del kW/h para los usuarios TMe-R y TMe-NR.

Banda Horaria	Descuento en el Precio final
PICO (lun-vie 18–23 hs)	0%
RESTO (lun-vie resto del día)	0%
VALLE (lun-vie 23–05 hs)	50%
FIN DE SEMANA / FERIADOS	60%

La EPESF, en reconocimiento del beneficio que la carga gestionada en los horarios “Valle” y “Fin de Semana/Ferriados” aportan al sistema de distribución, evitando inversiones adicionales en refuerzo de redes, deberá aplicar un descuento sobre el componente del Valor Agregado de Distribución (VAD) del precio final en la facturación de los usuarios TMe-R y TMe-NR.

Este descuento se aplicará hasta cubrir el **Cupo** asignado por categoría en la banda horaria “valle” y “fin de semana”, luego de cubrir el cupo la tarifa aplicada será la correspondiente a la categoría tarifaria.

Los valores absolutos en pesos por kWh (\$/kWh) serán fijados por la EPESF y el mecanismo normativo correspondiente, con la periodicidad establecida por la regulación vigente, manteniendo en todo momento las relaciones porcentuales entre bandas establecidas en el párrafo precedente.

CAPÍTULO VI — PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS DE ADHESIÓN

Artículo 16°. Adhesión a la TMe. La adhesión a la TMe es voluntaria y deberá solicitarse por el usuario mediante los canales habilitados por EPE (presencial, web o aplicación móvil). Para ello, el usuario deberá presentar:

- a) solicitud de adhesión a la TMe, indicando la categoría correspondiente;
- b) documentación que acredite la propiedad o posesión del VE o PHEV: título del automotor, certificado de registro, factura de compra u otro documento equivalente;
- c) certificado de exención de patente otorgado en el marco de la Ley N.° 13.781 (opcional, y cuando corresponda);

d) plano o certificado de la instalación eléctrica interna del punto de carga, suscrito por profesional habilitado;

e) conformidad con la instalación del medidor inteligente por parte de EPESF, o acreditación del medidor de propia provisión que cumpla con los requisitos del Artículo 12°.

La EPESF dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para resolver la solicitud de adhesión. En caso de observaciones, el usuario dispondrá de veinte (20) días hábiles para subsanarlas.

Artículo 17°. Validez y Renovación. La adhesión a la TMe tendrá vigencia anual y se renovará automáticamente, salvo desistimiento expreso del usuario, cambio de situación que modifique las condiciones de elegibilidad, o incumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente normativa. La EPESF verificará anualmente el mantenimiento de las condiciones de habilitación.

Artículo 18°. Baja de la Categoría. La EPESF podrá dar de baja la categoría TMe de un usuario en caso de:

a) comprobarse el uso del punto de carga con fines distintos a la carga de vehículos eléctricos o híbridos enchufables;

b) detectarse manipulación del medidor inteligente o alteración de los datos de consumo;

c) transferencia del vehículo sin comunicación a EPE dentro de los treinta (30) días siguientes;

d) incumplimiento reiterado de los deberes formales previstos en la normativa.

La baja implicará la reconversión automática a la categoría tarifaria general que corresponda al suministro, con efecto a partir del período de facturación siguiente a la notificación.

CAPÍTULO VII — INFORMACIÓN AL USUARIO Y CONTROL

Artículo 19°. Portal del Usuario y App “OFICINA VIRTUAL EPESF”. La EPESF habilitará en su portal web y en su aplicación móvil un módulo específico para los usuarios TMe que permita:

a) visualización del consumo en tiempo real y por banda horaria;

b) histórico de consumo mensual con comparación de períodos;

c) programación de alertas para recordar la carga en horario valle;

d) acceso a indicadores de sostenibilidad (kg de CO2 evitados respecto de carga en horario pico y respecto del equivalente en combustible fósil);

e) solicitud de trámites y gestión de la adhesión TMe.

Artículo 20°. Control y Auditoría. La EPESF implementará mecanismos de control y auditoría periódica de los puntos de carga habilitados bajo la TMe, a fin de verificar el correcto uso de la tarifa diferenciada y el funcionamiento adecuado de los medidores inteligentes. Los resultados de las auditorías serán informados anualmente al organismo competente en la materia.

CAPÍTULO VIII — DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 21°. Revisión Tarifaria. La EPESF revisará anualmente los factores de precio por banda horaria, el cargo fijo mensual y los porcentajes de descuento en el VAD establecidos en la presente normativa, a propuesta de la Gerencia Comercial y previa aprobación del Ministerio de Desarrollo Productivo o quien lo reemplace en el futuro. La revisión considerará la evolución de la demanda de VE, el impacto en el sistema eléctrico y la sostenibilidad del servicio de distribución.

Artículo 22°. Compatibilidad con Generación Distribuida. Los usuarios TMe que también sean usuarios de generación distribuida (prosumidores) conforme a la normativa vigente podrán acogerse simultáneamente a ambos regímenes, siempre que los equipos de medición sean compatibles con los requisitos de ambas normativas. La EPESF establecerá los criterios técnicos para la medición integrada de ambos conceptos.

Artículo 23°. Planificación de la Red. La EPESF incorporará en su planificación decenal de la red de distribución los escenarios de penetración de vehículos eléctricos y los requerimientos de infraestructura de carga, a fin de garantizar la calidad del servicio y anticipar las necesidades de refuerzo de la red. Dicha planificación será informada anualmente al organismo competente.

Artículo 24°. Autoridad de Aplicación. La autoridad de aplicación de la presente normativa es la Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe (EPE), con la supervisión y aprobación del Ministerio de Desarrollo Productivo o quien lo reemplace en el futuro. Las dudas de interpretación serán resueltas por EPE, con intervención del Ministerio de Desarrollo Productivo cuando afecten derechos de los usuarios.

Artículo 25°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

JOAQUÍN BLANCO
Diputado Provincial

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

La transición hacia sistemas de movilidad sustentable constituye uno de los principales desafíos energéticos, ambientales y productivos de las próximas décadas. En ese contexto, la electromovilidad aparece como una herramienta estratégica para reducir emisiones contaminantes, disminuir la dependencia de combustibles fósiles, mejorar la eficiencia energética y promover nuevas cadenas de valor asociadas a la innovación tecnológica y la industria del conocimiento.

El proyecto se enmarca en la Ley Provincial N.º 13.781, que promueve la industrialización y el uso de vehículos eléctricos e híbridos en la provincia. Esta ley, en su Artículo 7 inc. 4, establece garantías de promoción que incluyen la introducción de una *“tarifa con discriminación horaria que incentive la incorporación de vehículos eléctricos al transporte público y privado y la estabilización de la curva de demanda del sistema de distribución eléctrico”*.

Además, la Provincia cuenta con otros antecedentes legislativos y políticas públicas orientadas a promover la movilidad sustentable, la eficiencia energética y la innovación tecnológica vinculada a la transición energética orientadas al impulso de energías renovables, la promoción de tecnologías limpias, las cuales constituyen antecedentes fundamentales sobre los cuales resulta necesario profundizar una política pública integral.

En ese marco, el presente proyecto de ley propone la creación de una estructura tarifaria específica denominada “Tarifa de Movilidad Eléctrica” (TMe), destinada a usuarios residenciales y no residenciales que utilicen vehículos eléctricos o híbridos enchufables y que adhieran a esquemas de carga inteligente y gestión horaria del consumo.

La Provincia de Santa Fe posee condiciones institucionales, energéticas y productivas para asumir un rol de liderazgo en esta transformación. La existencia de una empresa pública de distribución eléctrica con presencia territorial integral, como la Empresa Provincial de la Energía (EPE), permite desarrollar políticas activas de gestión de demanda, modernización de redes y promoción del uso eficiente de la energía.

La iniciativa parte de una premisa central: el crecimiento de la movilidad eléctrica no debe ser concebido únicamente como un cambio tecnológico en el transporte, sino también como una oportunidad para modernizar la gestión del sistema eléctrico provincial. En tal sentido, el proyecto establece una estructura tarifaria por bandas horarias orientada a

desplazar el consumo hacia períodos de baja demanda (“horas valle”), reduciendo los picos de carga y optimizando el aprovechamiento de la infraestructura existente.

La experiencia internacional demuestra que los vehículos eléctricos pueden transformarse en una herramienta de flexibilidad energética cuando las señales tarifarias inducen hábitos de carga inteligentes. La carga nocturna o en fines de semana permite utilizar capacidad ociosa del sistema eléctrico sin requerir inversiones inmediatas en ampliaciones de red, reduciendo costos sistémicos y mejorando la eficiencia operativa de las distribuidoras.

En esa línea, el proyecto incorpora bandas horarias diferenciadas —Pico, Resto, Valle y Fin de Semana/Feriados— con incentivos económicos específicos para fomentar la carga en momentos de menor demanda. Asimismo, establece descuentos sobre el componente del Valor Agregado de Distribución (VAD) para consumos realizados en horarios de menor estrés sobre la red, reconociendo que la gestión inteligente de la demanda genera beneficios directos para el sistema eléctrico provincial.

La propuesta se articula además con una visión moderna de digitalización y redes inteligentes. Por ello, la adhesión a la tarifa requiere la instalación obligatoria de medidores inteligentes con capacidad de registro horario, comunicación bidireccional y gestión remota. Estos dispositivos constituyen un componente esencial de las redes eléctricas inteligentes (“smart grids”), permitiendo no solo una facturación más precisa, sino también mejorar la planificación de la demanda, detectar anomalías, administrar cargas y preparar al sistema para futuros esquemas de generación distribuida y tecnologías “vehicle-to-grid” (V2G).

El proyecto también contempla la protección de los datos de consumo obtenidos mediante dichos sistemas de medición, estableciendo reglas de confidencialidad y utilización restringida de la información relevada.

A su vez, el proyecto introduce criterios de equidad y sostenibilidad mediante la definición de cupos de energía bonificada diferenciados según categoría de usuario. Esta herramienta busca garantizar que los incentivos tarifarios estén orientados efectivamente a promover la adopción de tecnologías limpias y no a subsidiar consumos ilimitados.

Desde una perspectiva ambiental, la electromovilidad representa una política pública estratégica para disminuir emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes urbanos, especialmente en grandes centros metropolitanos. Pero también constituye una oportunidad económica para impulsar nuevos sectores vinculados a servicios energéticos, infraestructura tecnológica, software, electrónica de potencia y manufactura asociada.

La Provincia de Santa Fe cuenta con capacidades industriales, científicas y universitarias que permiten proyectar un ecosistema de innovación en torno a la movilidad

eléctrica. La coordinación entre el Estado provincial, universidades, cooperativas, municipios y actores privados será fundamental para consolidar una transición energética justa, planificada y federal.

Finalmente, el proyecto reafirma el rol del Estado provincial y de la EPE como actores estratégicos en la conducción de políticas públicas orientadas a la modernización energética, la sustentabilidad ambiental y el desarrollo productivo. La movilidad eléctrica no constituye únicamente una innovación tecnológica, sino una oportunidad para construir un modelo energético más eficiente, inteligente y accesible para la ciudadanía santafesina.

El proyecto toma como referencia experiencias exitosas en Latinoamérica (Costa Rica, Chile, Uruguay) y, a nivel nacional, el caso de EPEC en Córdoba, que ya utiliza una tarifa similar con ahorros de hasta el 40% para el usuario. Con una proyección de más de 3.000 vehículos eléctricos y electrónicos patentados en Santa Fe para fines de 2026, la creación de la TMe representa una oportunidad para que la EPESF incorpore un nuevo mercado de demanda predecible y gestionable, posicionándose como actor central de la transición energética

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares la aprobación del presente proyecto de ley.

JOAQUÍN BLANCO
Diputado Provincial