



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

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

SISTEMA PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA PARA LA ELECTROMOVILIDAD

CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1°.- Objeto. La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo de un sistema provincial de infraestructura energética inteligente para la electromovilidad, mediante la planificación, implementación e integración de infraestructura de carga, generación distribuida, almacenamiento energético, gestión inteligente de demanda y tecnologías digitales aplicadas a la movilidad sustentable en el territorio de la Provincia de Santa Fe.

ARTÍCULO 2°.- Finalidades. Son finalidades de la presente ley:

- a) Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.
- b) Promover la transición hacia sistemas de movilidad sustentable.
- c) Fomentar el uso eficiente de la energía eléctrica.
- d) Impulsar el desarrollo de infraestructura de carga pública y privada.
- e) Garantizar el acceso equitativo a la red de carga en todo el territorio provincial.
- f) Promover la innovación tecnológica y el desarrollo productivo local.
- g) Promover la integración de energías renovables y sistemas de almacenamiento energético asociados a la electromovilidad.
- h) Impulsar tecnologías de gestión inteligente de la demanda eléctrica y redes energéticas inteligentes.
- i) Garantizar la interoperabilidad tecnológica y el acceso abierto a la infraestructura de carga.

j) Fomentar la digitalización y disponibilidad de información pública vinculada a la infraestructura energética para electromovilidad.

k) Favorecer la resiliencia, eficiencia y sostenibilidad del sistema energético provincial.

ARTÍCULO 3°.- Principios rectores. La política provincial de infraestructura energética para electromovilidad se regirá 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°.- Definiciones. A los efectos de la presente ley se entenderá por:

a) Vehículo Eléctrico (VE): medio de transporte propulsado exclusivamente por motores eléctricos alimentados por energía eléctrica.

b) Vehículo Híbrido Eléctrico (VHE): vehículo con motorización combinada eléctrica y de combustión, con capacidad de propulsión eléctrica autónoma.

c) Infraestructura de carga: conjunto de instalaciones, equipos y sistemas destinados a la recarga de vehículos eléctricos.

d) Punto de carga: dispositivo que permite la transferencia de energía eléctrica al vehículo.

e) Red de carga: conjunto interconectado de infraestructuras de carga distribuidas territorialmente.

f) Gestión inteligente de demanda: conjunto de tecnologías y mecanismos destinados a optimizar el consumo energético mediante administración dinámica de cargas.

g) Infraestructura energética inteligente: conjunto integrado de sistemas eléctricos, digitales y energéticos destinados a la provisión eficiente, segura e interoperable de servicios de carga para electromovilidad.

h) Generación distribuida: producción de energía eléctrica a partir de fuentes renovables conectadas a redes de distribución conforme la normativa vigente.

i) Sistema de almacenamiento energético: infraestructura destinada a almacenar energía eléctrica mediante baterías u otras tecnologías.

j) Interoperabilidad: capacidad de diferentes sistemas, plataformas y operadores de infraestructura de carga de funcionar coordinadamente y permitir acceso abierto a los usuarios.

k) Carga inteligente (smart charging): sistema de administración dinámica de potencia y horarios de carga destinado a optimizar la utilización de la red eléctrica.

CAPÍTULO II – CREACIÓN DEL SISTEMA PROVINCIAL

ARTÍCULO 5°.- Créase el Sistema Provincial de Infraestructura Energética Inteligente para la Electromovilidad.

ARTÍCULO 6°.- Autoridad de Aplicación. La Secretaría de Energía de la Provincia de Santa Fe, o la que en un futuro la reemplace, será la Autoridad de Aplicación de la presente ley.

ARTÍCULO 7°.- Funciones. Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

a) Planificar el desarrollo de la red provincial de infraestructura energética para electromovilidad.

b) Dictar normas y directrices sobre los aspectos técnicos, operativos, ambientales y de seguridad que deben contener las estaciones de carga eléctrica a ser emplazadas en la vía pública, en espacios privados con acceso público y en ámbitos privados.

c) Autorizar la instalación de infraestructura en espacios públicos provinciales.

d) Celebrar convenios con municipios, universidades, empresas, cooperativas eléctricas y demás organismos públicos y privados.

e) Implementar el Registro Provincial.

f) Desarrollar y mantener actualizado un mapa digital público de la infraestructura de carga.

g) Promover incentivos para la inversión.

h) Coordinar con la Empresa Provincial de la Energía (EPE) los aspectos técnicos, operativos y de seguridad vinculados a la infraestructura energética para electromovilidad.

i) Promover la interoperabilidad tecnológica y el acceso abierto a la infraestructura de carga.

j) Fomentar la incorporación de energías renovables, almacenamiento energético y sistemas de carga inteligente.

k) Promover estándares abiertos de información y sistemas digitales interoperables.

ARTÍCULO 8°.- Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe. Competencias. La Empresa Provincial de la Energía (EPE) tendrá a su cargo:

a) Evaluar la factibilidad técnica de conexión.

b) Establecer requisitos de potencia y suministro.

c) Definir estándares de seguridad eléctrica.

d) Supervisar la integración de la infraestructura a la red eléctrica.

e) Implementar mecanismos de gestión inteligente de la demanda.

f) Implementar esquemas tarifarios inteligentes y dinámicos que incentiven la carga fuera de horarios pico, el uso eficiente de la energía, la integración de energías renovables y el almacenamiento energético.

g) Promover la incorporación de redes inteligentes y tecnologías de gestión energética asociadas a la electromovilidad.

h) Desarrollar programas piloto de almacenamiento energético y carga inteligente.

i) Coordinar estrategias de integración de generación distribuida vinculada a infraestructura de carga.

CAPÍTULO III – RED PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA PARA ELECTROMOVILIDAD

ARTÍCULO 9°.- Componentes. La red provincial estará integrada por:

a) Infraestructura de carga pública.

b) Infraestructura de carga privada con acceso público.

c) Infraestructura de carga privada.

- d) Sistemas de almacenamiento energético asociados.
- e) Sistemas de generación distribuida vinculados a infraestructura de carga.
- f) Plataformas digitales de monitoreo y gestión.

A tales efectos, se promoverá la instalación de puntos de carga, entre otros, en:

- a) estaciones de servicio de combustibles líquidos o GNC;
- b) garajes de edificios residenciales;
- c) estacionamientos de centros comerciales y supermercados;
- d) estacionamientos de estadios, clubes o predios para eventos masivos;
- e) garajes públicos y privados en áreas urbanas;
- f) cocheras y paradas de flotas de transporte público y de carga;
- g) espacios públicos concesionados para estacionamiento.

ARTÍCULO 10°.- Corredores energéticos para electromovilidad. La Autoridad de Aplicación deberá diseñar y promover la implementación de corredores energéticos inteligentes en rutas provinciales estratégicas, garantizando la cobertura territorial y la conectividad interurbana.

Los corredores podrán integrar infraestructura de carga, generación distribuida a partir de fuentes renovables, almacenamiento energético y sistemas digitales de gestión.

ARTÍCULO 11°.- Integración energética. La Autoridad de Aplicación promoverá la integración progresiva de:

- a) generación distribuida a partir de fuentes renovables;
- b) sistemas de almacenamiento energético;
- c) tecnologías de gestión inteligente de demanda;
- d) sistemas digitales de monitoreo y administración;
- e) tecnologías de interoperabilidad;
- f) infraestructura bidireccional de intercambio energético.

ARTÍCULO 12°.- Integración bidireccional. La Autoridad de Aplicación podrá promover proyectos piloto y esquemas regulatorios destinados a la integración bidireccional vehículo-red (Vehicle-to-Grid – V2G), orientados a:

- a) almacenamiento distribuido;
- b) estabilización de demanda;
- c) eficiencia energética;
- d) servicios complementarios a la red eléctrica.

ARTÍCULO 13°.- Carga inteligente. La infraestructura de carga podrá incorporar mecanismos de carga inteligente destinados a:

- a) reducir consumos en horarios pico;
- b) optimizar el uso de infraestructura eléctrica;
- c) integrar energías renovables;
- d) minimizar impactos sobre la red eléctrica.

ARTÍCULO 14°.- Espacios públicos provinciales. La Autoridad de Aplicación regulará la instalación de infraestructura de carga en:

- a) parques y espacios públicos provinciales;
- b) edificios y dependencias del Estado provincial;
- c) estacionamientos públicos bajo jurisdicción provincial.

La utilización de estos espacios para la instalación de puntos de carga se otorgará mediante permisos precarios y revocables, conforme la reglamentación.

Las estaciones de carga ubicadas en espacios públicos deberán garantizar acceso abierto, interoperabilidad y trato no discriminatorio a todos los usuarios.

CAPÍTULO IV – INTEROPERABILIDAD, DIGITALIZACIÓN Y MEDIOS DE PAGO

ARTÍCULO 15°.- Interoperabilidad. La infraestructura de carga pública o privada con acceso público deberá garantizar interoperabilidad tecnológica y acceso abierto a los usuarios, conforme los estándares técnicos que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 16°.- Datos abiertos. La información relativa a ubicación, disponibilidad operativa, potencia, conectores, tarifas y estado de funcionamiento de la infraestructura pública deberá integrarse en formatos digitales abiertos e interoperables.

ARTÍCULO 17°.- Medios de pago. La infraestructura de carga pública o privada con acceso público deberá admitir medios de pago electrónicos interoperables y accesibles. La Autoridad de Aplicación promoverá:

- a) pagos mediante tarjetas de débito, crédito y billeteras virtuales;
- b) interoperabilidad entre plataformas y operadores;
- c) sistemas de identificación unificada de usuarios;
- d) transparencia tarifaria y publicación visible de precios;
- e) mecanismos de acceso sin necesidad obligatoria de membresías exclusivas o aplicaciones propietarias.

ARTÍCULO 18°.- Ciberseguridad. La reglamentación establecerá estándares mínimos de ciberseguridad, protección de datos y resiliencia digital aplicables a la infraestructura energética inteligente.

CAPÍTULO V – REGISTRO PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA

ARTÍCULO 19°.- Créase el Registro Provincial de Infraestructura Energética para Electromovilidad, en el ámbito de la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 20°.- Objetivos. El Registro tendrá como objetivos:

- a) identificar y georreferenciar la infraestructura de carga;
- b) relevar información técnica y energética;
- c) generar estadísticas;
- d) facilitar la planificación de la red;
- e) sistematizar información relativa a generación distribuida y almacenamiento energético asociado.

ARTÍCULO 21°.- Obligatoriedad. La inscripción en el Registro será obligatoria para toda infraestructura de carga pública o privada con acceso público en la Provincia.

ARTÍCULO 22°.- Mapa provincial. La Autoridad de Aplicación deberá desarrollar y mantener actualizado un mapa digital público e interoperable de la infraestructura energética para electromovilidad.

CAPÍTULO VI – PROMOCIÓN E INCENTIVOS

ARTÍCULO 23°.- Incentivos. El Poder Ejecutivo podrá establecer:

- a) beneficios fiscales;
- b) tarifas eléctricas promocionales;
- c) programas de financiamiento;

d) líneas de crédito;

e) incentivos para infraestructura que incorpore energías renovables y almacenamiento energético;

f) programas de apoyo a proyectos de innovación tecnológica vinculados a electromovilidad.

ARTÍCULO 24°.- Participación privada. Fomentase la participación del sector privado en la instalación y operación de infraestructura energética para electromovilidad, bajo esquemas de inversión, concesión o prestación de servicios.

ARTÍCULO 25°.- Los operadores de infraestructura de carga podrán percibir contraprestaciones por los servicios de recarga, uso de infraestructura, gestión tecnológica y demás servicios asociados vinculados a la electromovilidad, conforme las condiciones, modalidades, requisitos técnicos y criterios tarifarios que establezca la reglamentación que dicte la Autoridad de Aplicación, en coordinación con la Empresa Provincial de la Energía.

CAPÍTULO VII – DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 25°.- Adhesión. Invítase a los municipios a adherir a la presente ley.

ARTÍCULO 26°.- Coordinación. La Autoridad de Aplicación podrá celebrar convenios con gobiernos locales para:

a) planificación territorial;

b) instalación de infraestructura;

c) regulación del uso del suelo;

d) implementación de corredores energéticos para electromovilidad.

ARTÍCULO 27°.- Adecuación. Las infraestructuras existentes deberán adecuarse a la presente ley e inscribirse en el Registro dentro del plazo que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 28°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para la implementación de la presente ley.

ARTÍCULO 29°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

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 9 inc. 7, dice: *“El Plan Provincial de Impulso a la Movilidad Eléctrica tendrá por objeto: [realizar, a través de la Secretaría de Estado de Energía de la Provincia de Santa Fe, una planeación del sistema de recarga de baterías, que incluya -entre otras- la creación de la figura Estaciones de Recarga Eléctrica (ERE), en sus diferentes tipos y modalidades, como actor del mercado de reventa de energía eléctrica, así como también estándares y procedimientos para su habilitación y funcionamiento. Asimismo, dicha Secretaría deberá analizar la incorporación de las denominadas “smart grids” o redes inteligentes, como sistemas de alimentación bidireccional entre el vehículo y la red o el hogar, así como de energías renovables generadas y/o acumuladas de forma distribuida o descentralizada”.*

La transición energética constituye uno de los principales desafíos económicos, ambientales y tecnológicos del siglo XXI. En ese marco, la movilidad eléctrica dejó de representar una innovación incipiente para consolidarse como uno de los ejes centrales de transformación de los sistemas energéticos y de transporte a nivel global. Asimismo, la electrificación del transporte no implica únicamente una sustitución tecnológica de motores de combustión, sino una profunda reconfiguración de la infraestructura energética, industrial y digital de las economías contemporáneas.

Los vehículos eléctricos presentan ventajas sustantivas en materia de eficiencia energética, alcanzando rendimientos superiores al 90%, frente al aproximadamente 30% de eficiencia de los motores de combustión interna. Asimismo, reducen emisiones contaminantes locales, contaminación sonora y gases de efecto invernadero, mejorando la calidad ambiental y la salud pública en áreas urbanas.

En América Latina, y particularmente en la Argentina, la movilidad eléctrica aparece además como una oportunidad estratégica de desarrollo productivo y tecnológico. El crecimiento acelerado del mercado mundial y nacional de vehículos eléctricos confirma que la transición energética ya se encuentra en marcha. Según el informe citado, las ventas globales superaron los 20 millones de unidades en 2025, mientras que en Argentina los patentamientos de vehículos electrificados registraron un incremento interanual del 88% en 2025 y continúan expandiéndose aceleradamente durante 2026.

Sin embargo, el principal condicionante para la expansión masiva de la electromovilidad no reside únicamente en la disponibilidad de vehículos, sino fundamentalmente en la existencia de infraestructura de carga suficiente, segura, interoperable y territorialmente distribuida, y el éxito de la movilidad eléctrica depende críticamente de una red de infraestructura que elimine la ansiedad de rango del usuario.

En tal sentido, la Provincia de Santa Fe posee condiciones particularmente favorables para liderar este proceso de transformación. Su posición geográfica estratégica, la existencia de corredores logísticos y productivos de relevancia nacional e internacional, la presencia de importantes áreas metropolitanas y su capacidad industrial y tecnológica convierten a la provincia en un territorio clave para el desarrollo de políticas públicas de electromovilidad e infraestructura energética inteligente.

Además, la Provincia ya cuenta con antecedentes legislativos y políticas públicas orientadas a promover la movilidad sustentable, la eficiencia energética y la innovación tecnológica vinculada a la transición energética. En ese sentido, además de ya ya mencionada Ley 13,781 de Fomento de la industrialización de vehículos eléctricos, deben destacarse otras normas provinciales orientadas el impulso de energías renovables, la promoción de tecnologías limpias y las estrategias desarrolladas desde la Secretaría de Energía y ENERFE, las cuales constituyen antecedentes fundamentales sobre los cuales resulta necesario profundizar una política pública integral.

En este escenario, el presente proyecto propone la creación del “Sistema Provincial de Infraestructura Energética Inteligente para la Electromovilidad”, orientado a desarrollar una red integrada de infraestructura de carga pública y privada, articulada con sistemas de generación distribuida, almacenamiento energético, interoperabilidad digital y gestión inteligente de la demanda eléctrica.

La iniciativa incorpora una mirada moderna e integral sobre la electromovilidad, entendiendo que la infraestructura de carga no debe limitarse a la simple provisión de energía eléctrica, sino formar parte de una nueva arquitectura energética y digital. Por ello, el proyecto promueve la integración de energías renovables, especialmente generación solar distribuida, sistemas de almacenamiento mediante baterías y tecnologías de “smart charging”, destinadas a optimizar el uso de la red eléctrica y evitar sobrecargas en horarios pico.

En igual sentido, el proyecto prevé el desarrollo progresivo de tecnologías bidireccionales “Vehicle-to-Grid” (V2G), que permitirán en el futuro que los vehículos

eléctricos no sólo consuman energía sino que también puedan aportar capacidad de almacenamiento y estabilización al sistema eléctrico provincial.

Otro aspecto central de la propuesta radica en garantizar la interoperabilidad tecnológica y el acceso abierto a la infraestructura de carga. La experiencia internacional demuestra que uno de los principales obstáculos para la expansión de la electromovilidad es la fragmentación de sistemas y plataformas incompatibles entre sí. Por ello, el proyecto establece principios de interoperabilidad obligatoria, acceso universal y transparencia tarifaria, promoviendo múltiples medios de pago electrónicos y evitando esquemas cerrados o aplicaciones propietarias excluyentes.

Asimismo, la propuesta crea un Registro Provincial de Infraestructura Energética para Electromovilidad, destinado a georreferenciar puntos de carga, relevar información técnica y energética y desarrollar un mapa digital público interoperable. Esta herramienta permitirá mejorar la planificación energética, territorial y logística de la provincia.

El proyecto se inspira también en antecedentes regulatorios recientes tanto nacionales como subnacionales. A nivel nacional, la Resolución N° 817/2023 de la Secretaría de Energía de la Nación creó el Registro Nacional de Infraestructura de Carga de Vehículos Eléctricos e Híbridos Eléctricos, reconociendo la necesidad de ordenar y planificar el crecimiento de la infraestructura de carga. Asimismo, la Resolución Conjunta N.º 1/SECT/25 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires avanzó en la regulación de estaciones de carga eléctrica y en la creación de un programa específico de electromovilidad urbana.

No obstante, la Provincia de Santa Fe aún carece de un marco normativo integral que permita planificar territorialmente el despliegue de infraestructura de carga, coordinar estándares técnicos y promover inversiones estratégicas en esta materia. El presente proyecto busca precisamente cubrir ese vacío regulatorio, estableciendo un sistema provincial moderno y flexible, con capacidad de adaptación tecnológica y articulación público-privada.

En este punto, adquiere especial relevancia el rol de la Empresa Provincial de la Energía (EPE), cuya participación resulta estratégica para garantizar la integración segura y eficiente de la infraestructura de carga al sistema eléctrico provincial. El proyecto asigna a la EPE competencias específicas vinculadas a factibilidad técnica, seguridad eléctrica, gestión inteligente de demanda y desarrollo de redes energéticas inteligentes.

Asimismo, el proyecto preserva plenamente las competencias exclusivas de la EPE en materia de suministro eléctrico, estableciendo que los operadores de infraestructura de

carga prestarán servicios vinculados a la electromovilidad bajo regulación de la Autoridad de Aplicación, evitando conflictos con el régimen eléctrico provincial y permitiendo, al mismo tiempo, fomentar inversiones privadas y esquemas innovadores de prestación de servicios.

La transición hacia la electromovilidad representa también una oportunidad para fortalecer el entramado productivo provincial, generar empleo calificado, promover innovación tecnológica y posicionar a Santa Fe como actor estratégico en las nuevas cadenas de valor vinculadas a la energía, la digitalización y la movilidad sustentable.

En definitiva, el presente proyecto entiende a la electromovilidad no sólo como una política de transporte, sino como una política de transformación energética, industrial y tecnológica de largo plazo, orientada a construir una provincia más sustentable, competitiva e integrada territorialmente.

Por todo lo expuesto, solicito a las Diputadas y Diputados de este Cuerpo la aprobación del presente proyecto de ley.