



PROYECTO DE LEY

ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto implementar una “Estrategia de Infraestructura de Carga para vehículos híbridos y eléctricos hacia 2050” (en adelante, “Estrategia”) en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el marco de la Ley 3.871 de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático.

Artículo 2º. Definiciones. A los fines de la presente ley se entiende por:

Infraestructura de carga: El conjunto de dispositivos físicos destinados a la carga de vehículos eléctricos e híbridos. Comprende las estaciones de carga, el sistema de control y las canalizaciones eléctricas, y todo otro dispositivo que tenga como finalidad la carga de los vehículos objetos de esta regulación, siempre que cumplan con las normas técnicas obligatorias establecidas por la autoridad de aplicación.

Artículo 3º. Objetivos. Son objetivos de la presente ley:

- Desarrollar, promover e impulsar la infraestructura de carga necesaria para dar lugar al crecimiento de la flota de vehículos híbridos y eléctricos en la Ciudad.
- Disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte.
- Reducir la contaminación del aire y la contaminación sonora provocada por el funcionamiento de los motores de combustión interna.

Artículo 4º. Facultades. La autoridad de aplicación tiene las siguientes facultades:

- Elaborar la “Estrategia de Infraestructura de Carga para vehículos híbridos y eléctricos hacia 2050” con la finalidad de cumplir con los puntos prioritarios planteados en el artículo 5º de la presente ley, con sus correspondientes metas e indicadores, que deben renovarse cada tres (3) años. Se determina que este periodo puede ser menor, en caso de que la autoridad de aplicación considere que, por razones de desarrollo y oportunidad, sea conveniente renovarse en un periodo inferior.
- Formular incentivos fiscales y tributarios para la instalación de cargadores y las adecuaciones eléctricas correspondientes, según los criterios establecidos en el artículo 5º de la presente ley.
- Realizar convenios y articular acciones de coordinación en el marco de iniciativas público-privadas para lograr el cumplimiento de las metas de la “Estrategia”.
- Consensuar, junto a los proveedores de energía eléctrica en la Ciudad y diversos actores que tienen relación con la temática, la “Estrategia” y las normativas técnicas correspondientes de forma de no generar problemas en la provisión del servicio.
- Garantizar el cumplimiento de la interoperabilidad en la infraestructura de carga.
- Tomar medidas para promover la disponibilidad de infraestructuras de carga en toda la Ciudad.

Artículo 5º. Puntos prioritarios. La “Estrategia” debe incluir como mínimo metas e indicadores para la instalación de cargadores y las adecuaciones eléctricas relacionadas con los siguientes puntos:

- Estaciones de servicio de combustibles líquidos y/o GNC;
- Edificios residenciales con garaje;
- Playas de estacionamiento de edificios comerciales (especialmente centros de compra, supermercados, entre otros);
- Playas de estacionamiento de establecimientos donde se celebren eventos deportivos o culturales masivos;
- Garajes comerciales;
- Garajes y playas estacionamiento para vehículos de transporte público;
- Playas de estacionamiento concesionadas por el Gobierno de la Ciudad.



Artículo 6°. Autoridad de aplicación. El Poder Ejecutivo establecerá la autoridad de aplicación de la presente ley.

Artículo 7°. Financiamiento. La autoridad de aplicación debe arbitrar los medios para el otorgamiento de líneas de financiamiento destinadas a inversiones que se enmarquen en los objetivos de la presente ley conjuntamente con el Banco de la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 8°. Formación. El Poder Ejecutivo debe garantizar la oferta de formación laboral a los fines de contar con los recursos humanos necesarios para el cumplimiento de la “Estrategia”.

Artículo 9°. Instalación de cargadores en la vía pública. La autoridad de aplicación debe arbitrar los medios necesarios para otorgar permisos de uso del espacio público para la instalación de cargadores que serán de carácter precario, personal e intransferible.

Artículo 10°. De forma. Comuníquese al Poder Ejecutivo.



FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El objetivo del presente proyecto de ley es incentivar la instalación de cargadores eléctricos para vehículos híbridos y eléctricos con el fin de incrementar la flota de vehículos no contaminantes en la Ciudad de Buenos Aires. Esta medida está alineada con el cumplimiento de las metas de política climática de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, aprovechando de esta forma los co-beneficios de contar con una mayor flota de vehículos híbridos y eléctricos, como por ejemplo una menor contaminación del aire, asegurando impactos positivos en el ambiente y en la salud.

Los vehículos eléctricos, como los autos y los colectivos, mejoran la calidad de vida de la ciudadanía al reducir el ruido ambiental y contribuir a una vida más tranquila. Esto se debe a que los vehículos eléctricos emiten menos ruido que los de combustión interna, lo que reduce la interferencia con el sueño, el estrés y la salud, mejora la vida de los animales y contribuye a un ambiente más relajado y saludable.

En el año 2017 la Ciudad de Buenos Aires fue una de las primeras 25 ciudades del mundo en comprometerse a alcanzar la carbono neutralidad para 2050. La ambición de esta meta se inscribe en el derecho a un ambiente sano planteado por el artículo 41 de la Constitución Nacional y el artículo 26 de la Constitución de la Ciudad. El presente proyecto busca brindar más herramientas para una gestión del ambiente urbano que integre la multidimensionalidad del desarrollo, tal como plantea el artículo 27 de la Constitución de la Ciudad.

Asimismo, este proyecto tiene relación y está intrínsecamente ligado con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de Naciones Unidas (ONU).¹ Concretamente, dentro del ODS N° 7 sobre "Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna" se pretende "*...garantizar el acceso a una energía limpia y asequible clave para el desarrollo (...) del transporte...*"

A largo plazo, este objetivo tiene la finalidad de "*... aumentar el uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles, que actualmente sostienen en gran medida la economía global, y fomentar la eficiencia energética, creando una economía completamente sostenible con bajas emisiones de gases de efecto invernadero...*" Para ello, el objetivo propone: "*...impulsar políticas para acelerar la electrificación, mejorar la eficiencia energética, aumentar las inversiones en energías renovables, además de impulsar soluciones innovadoras y la creación de marcos normativos, creando así una economía completamente sostenible con bajas emisiones de gases de efecto invernadero...*"

Teniendo en consideración la vinculación de este proyecto con el Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 7 de la ONU, corresponde destacar que la política climática tiene dos estrategias fundamentales: la mitigación y la adaptación. El presente proyecto busca ampliar las capacidades de mitigación de la Ciudad a través de la reducción de emisiones en uno de los sectores más contaminantes: el transporte. De acuerdo al último inventario de GEI (gases de efecto invernadero) en CABA realizado en 2022, el 28% de las emisiones de GEI estuvieron ligadas al transporte.²

La electrificación del transporte es uno de los senderos principales para alcanzar la carbono

¹ Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, presentes dentro de la Agenda Mundial de Desarrollo Sostenible fueron adoptados por las Naciones Unidas en el año 2015, e implican un llamamiento universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad. Es pertinente detallar que esta agenda fue aprobada por todos los Estados miembros de la ONU y consta de 17 objetivos y 169 metas para cumplir hasta el 2030.

² Informe accesible a través del siguiente link: <https://buenosaires.gob.ar/inventario-y-mitigacion/resultados-de-los-inventarios-de-gases-de-efecto-invernadero#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202022%2C%20las,de%20efecto%20invernadero%20por%20sector>.



neutralidad, dado que los vehículos cuyos motores son de combustión interna generan emisiones de GEI en sus procesos de funcionamiento. En cambio, si estos son propulsados de forma eléctrica, esta energía puede ser generada de forma no contaminante a través de fuentes renovables, por lo que las emisiones decrecen.

El recientemente publicado trabajo *Net Zero by 2050* de la Agencia Internacional de Energía (AIE, perteneciente a la OCDE) traza una hoja de ruta para alcanzar la carbono neutralidad en 2050 como se comprometieron los Estados en el marco del Acuerdo de París celebrado en el año 2015, y que el Estado Nacional ratificó por medio de la Ley 27.270.

De acuerdo a este documento, el número de cargadores públicos en el mundo debería pasar de 1 millón en 2021 a 40 millones en 2030.³ Además, según la AIE, dos de los ejes centrales serán, por un lado, la provisión de cargadores para aquellas personas que no tengan acceso a cargadores domiciliarios y, por otro, la facilitación de los medios a privados para su instalación. Esa es una de las principales finalidades de esta norma: facilitar, garantizar la disponibilidad y la accesibilidad de la infraestructura de carga a toda la ciudadanía porteña. Entendemos que de ese modo va a aumentar la flota de vehículos híbridos y eléctricos en la Ciudad.

Por otro lado, debe tenerse presente el compromiso asumido por las ciudades integrantes del "Grupo de Liderazgo Climático C40". Este grupo es una red global, donde las principales ciudades del mundo, dentro de las cuales se encuentra la Ciudad de Buenos Aires desde el año 2006, elaboran y articulan estrategias para enfrentar la crisis climática. En esta declaración, se acordó que la infraestructura de carga de vehículos híbridos y eléctricos es una parte fundamental de la transición hacia un sistema de transporte sustentable.

Asimismo, el Código Urbanístico sancionado recientemente, incluye en su artículo 3.3.2 como un tipo de uso del suelo a las Estaciones de cargadores eléctricos.⁴

A pesar de estos compromisos asumidos, actualmente la Ciudad se encuentra relegada con respecto a otras ciudades de la región en materia de electromovilidad. Sobre esto: por un lado, no hay datos oficiales acerca de la cantidad de cargadores disponibles en la ciudad. Según estimaciones, hay más de 100 a lo largo de todo el territorio porteño, aunque no todos son de acceso público, ni están distribuidos equitativamente en las comunas.⁵ Por otro lado, no se visualiza que el Poder Ejecutivo implemente y ejecute políticas públicas que tiendan a promover y aumentar el número de estaciones de carga.

A partir de ello es que surge la necesidad y la motivación de esta ley. La planificación inteligente del desarrollo de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos e híbridos en la Ciudad es una oportunidad para mejorar su sistema de transporte. Los distintos sistemas de carga adoptados deberán contemplar las necesidades de la Ciudad de acuerdo a las modalidades de transporte utilizados, el lugar donde son estacionados los automóviles (como playas de estacionamiento de edificios comerciales, garajes en edificios o de oficinas), entre otros aspectos. Por ejemplo, en caso de altos flujos de movilidad en automóviles privados con fines laborales, será fundamental que los edificios de oficinas cuenten con cargadores eléctricos.

³ El artículo explícitamente determina: "...The number of public charging points for EVs rises from around 1 million today to 40 million in 2030, requiring annual investment of almost USD 90 billion in 2030..." Informe accesible a través del siguiente link: https://iea.blob.core.windows.net/assets/deebef5d-0c34-4539-9d0c-10b13d840027/NetZeroBy2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector_CORR.pdf

⁴ El artículo en cuestión establece: "...Cualquier uso que se desarrolle en la Ciudad debe estar regulado en alguna de las Categorías, Descripciones o Rubros del presente Cuadro de Usos del Suelo. Para la localización de actividades, además de dar cumplimiento al presente Cuadro de Usos del Suelo y al presente Código Urbanístico, se debe observar la normativa ambiental, de edificación, de habilitaciones y verificaciones y toda otra normativa correspondiente..."

⁵ Este dato surge de la nota publicada en el diario La Nación el 6 de marzo de 2024: "Dónde están todos los cargadores de autos eléctricos en la Ciudad de Buenos Aires". Accesible a través del siguiente link: <https://www.lanacion.com.ar/autos/donde-estan-ubicados-todos-los-cargadores-de-autos-electricos-en-la-ciudad-de-buenos-aires-nid05032024/>



Con respecto a la estrategia a implementar, uno de los principales puntos a considerar es la existencia de distintos tipos de infraestructuras de carga. A grandes rasgos, estos tienen tres velocidades de carga: baja (ocho horas), media (entre cuatro y cinco horas) y alta (alrededor de una hora). No todos los vehículos híbridos y eléctricos pueden ser cargados por todos ellos, por lo que resulta importante garantizar la interoperabilidad. Hay grandes diferencias entre los tipos de cargadores tanto en su costo como en su impacto en la red eléctrica, un aspecto que será fundamental considerar a la hora de la electrificación del transporte.

En este sentido, ante la urgencia de los cambios requeridos para alcanzar los compromisos de emisiones de GEI resulta imprescindible que el Estado sea un actor principal en la articulación entre privados para liderar la transición hacia la carbono neutralidad en el sector de transporte.

Los cargadores no son simplemente enchufes de pared ya que estos cargan a muy baja velocidad, sobrecargan la línea doméstica y desgastan las baterías de los vehículos generando así un impacto ambiental contrario al buscado. Estos aspectos deberán ser tenidos en cuenta a la hora de integrar la infraestructura de carga a la normativa técnica que deberá ser incorporada a los Códigos Urbanístico y de Edificación.

El desarrollo de una infraestructura de carga servirá además como un incentivo a la demanda para uno de los grandes mercados de la economía verde. Las estrategias de mitigación bien planificadas pueden generar un impacto positivo en las distintas dimensiones del desarrollo: ambiental, económica y social. La electromovilidad es una gran oportunidad para la generación de empleo en la recuperación en la post pandemia. Por ejemplo, el plan estadounidense de *Green New Deal* incluyó una inversión de 15.000 millones de dólares para la ampliación de la infraestructura de carga con más de 400.000 cargadores nuevos.

Es indispensable tener en consideración que una estrategia de transición hacia la carbono neutralidad necesariamente debe estar acompañada de una reducción del transporte en automóvil particular a través de incentivos al transporte público de calidad, a la movilidad saludable (bicicletas y caminata) y al diseño de las ciudades de manera tal que requiera una menor necesidad de transporte. El desarrollo de la electromovilidad debe tener un rol central, pero no debe concentrar todos los esfuerzos.

Con respecto a la electromovilidad, en enero de este año el Poder Ejecutivo presentó el Sistema Integrado de Movilidad Urbana.⁶ Uno de los objetivos de este programa es lograr una nueva visión del transporte, buscando que esté no solo sea eficiente, ágil y moderno, sino también sustentable. Conforme ello, se anunció la llegada de buses eléctricos y corredores de TramBUS eléctrico para la Ciudad. Estos buses tienen cero emisiones contaminantes.

A su vez, esta Legislatura ha avanzado en modalidades innovadoras de transporte con la incorporación al Código de Tránsito y Transporte, mediante la Ley 6.435, de la modalidad de prueba piloto para el transporte de pasajeros de ómnibus y de carga. Estas medidas deben acelerarse para alcanzar las metas de política climática. Tal como está sucediendo en varias ciudades del mundo, si bien los ciudadanos pueden tener la intención de comprar un auto eléctrico, sin la infraestructura de carga difícilmente se pueda dar la electrificación del transporte.

Es necesario recordar que los costos de la inacción climática serán pagados por los sectores más vulnerables dado que estas poblaciones son las más afectadas por los riesgos. Por lo tanto es responsabilidad de la Ciudad actuar en este sentido tal como lo evidencian las referidas fuentes abordadas a lo largo de estos fundamentos.

⁶ Presentación disponible en:

<https://buenosaires.gob.ar/noticias/la-ciudad-presenta-el-sistema-integrado-de-movilidad-urbana-mejoras-en-la-red-de-subte-y>



Finalmente, se deja constancia de que el presente proyecto de ley resulta ser la representación del oportunamente ingresado por mi ante esta Casa, bajo el número de expediente 800-D-2022.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que apoyen el presente proyecto de ley.