



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA
REUNIDOS EN CONGRESO, SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

LEY DE TRANSPORTE ELÉCTRICO FEDERAL

*Régimen de planificación, expansión, financiamiento, acceso y control de
la infraestructura de transporte de energía eléctrica*

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1°.- Objeto. La presente ley establece el régimen de planificación, expansión, financiamiento, acceso y control de la infraestructura de transporte de energía eléctrica de jurisdicción nacional, con el fin de asegurar el abastecimiento seguro, confiable y al mínimo costo de la demanda presente y futura, la integración eléctrica de todas las regiones del país y el aprovechamiento de los recursos energéticos nacionales para el desarrollo productivo.

ARTÍCULO 2°.- Declaración de interés público nacional. Declárase de interés público nacional la expansión, modernización y mantenimiento del Sistema Argentino de Interconexión (SADI) y de la infraestructura de transporte de energía eléctrica en alta tensión y por distribución troncal, en los términos del artículo 75, incisos 18 y 19, de la Constitución Nacional.

ARTÍCULO 3°.- Definiciones. A los efectos de esta ley se entiende por:

- a) Sistema Argentino de Interconexión (SADI): el conjunto de instalaciones de generación, transporte y distribución interconectadas que abastecen el Mercado Eléctrico Mayorista (MEM), incluidas las vinculaciones internacionales;
- b) Sistema de Transporte en Alta Tensión (STAT): las instalaciones de transporte de tensión igual o superior a QUINIENTOS KILOVOLTIOS (500 kV), los sistemas de corriente continua de alta tensión y otras tecnologías equivalentes de transporte masivo, y las instalaciones de DOSCIENTOS VEINTE KILOVOLTIOS (220 kV) comprendidas en la concesión del transporte en alta tensión;



- c) Sistema de Transporte por Distribución Troncal (STDT): las instalaciones de transporte de tensión igual o superior a CIENTO TREINTA Y DOS KILOVOLTIOS (132 kV) no comprendidas en el STAT;
- d) ampliación: toda obra nueva, refuerzo, repotenciación, reemplazo o alternativa no convencional que incrementa la capacidad, la seguridad o la confiabilidad del transporte;
- e) Plan Federal de Transporte Eléctrico (PFTE): el instrumento de planificación creado por el artículo 7°;
- f) Obra de Prioridad Nacional: la ampliación declarada como tal en el Anexo I o por ley posterior;
- g) obra de beneficio sistémico: la ampliación cuyos beneficios para el conjunto del SADI superan sus costos;
- h) obra de uso dedicado: la ampliación cuyo beneficio corresponde exclusiva o principalmente a un generador, a un gran usuario o a un grupo determinado de ellos;
- i) expansión anticipatoria: la construcción de capacidad de transporte con anterioridad a la existencia de compromisos firmes de generación o de demanda;
- j) Zona de Desarrollo de Recursos Energéticos (ZDRE): el área geográfica en la que la calidad, disponibilidad o localización de los recursos energéticos primarios justifica la expansión anticipatoria;
- k) capacidad de transporte: la potencia que puede ser inyectada en un nodo del SADI o retirada de él en condiciones de seguridad;
- l) alternativa no convencional de transporte: la solución de almacenamiento, gestión de la demanda, compensación, repotenciación de instalaciones existentes, control dinámico de capacidad u otra tecnología que difiere, sustituye o complementa una obra convencional con menor costo total;
- m) activo de almacenamiento para servicio de red: la instalación de almacenamiento contratada por el OED como alternativa no convencional de transporte, que se remunera como instalación de transporte y no actúa como almacenista en el mercado de energía, salvo en los términos del artículo 21;
- n) Organismo Encargado del Despacho (OED): la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico Sociedad Anónima (CAMMESA) o el organismo que



la reemplace conforme al artículo 35 de la ley 24.065;

ñ) Ente Regulador: el Ente Nacional Regulador del Gas y la Electricidad creado por el artículo 161 de la ley 27.742, o el organismo que ejerza sus funciones.

ARTÍCULO 4°.- *Ámbito de aplicación.* Esta ley se aplica a:

- a) las instalaciones del STAT y del STDT sujetas a jurisdicción nacional conforme al artículo 6° de la ley 15.336;
- b) las ampliaciones que integran el PFTE;
- c) las instalaciones de jurisdicción provincial cuya inclusión en el régimen es solicitada por la provincia respectiva mediante convenio o adhesión, en los términos del Título VII.

Esta ley es complementaria de las leyes 15.336 y 24.065, que se aplican en todo lo no previsto. En caso de conflicto con ellas, prevalece esta ley en las materias de jurisdicción nacional que regula.

ARTÍCULO 5°.- *Principios.* La planificación, ejecución, financiamiento y operación de la infraestructura de transporte se rigen por los siguientes principios:

- a) planificación vinculante e integrada con la expansión de la generación, del almacenamiento y de la demanda;
- b) expansión anticipatoria: la red se construye antes de que la falta de capacidad se convierta en restricción a la generación o a la demanda;
- c) acceso abierto, no discriminación y asignación transparente de la capacidad;
- d) beneficio sistémico: el costo de las obras que benefician al conjunto del sistema se distribuye entre todos sus usuarios, en proporción a su demanda;
- e) mínimo costo total para el usuario, considerando el costo de la obra y los costos de energía, de generación forzada, de importación y de energía no suministrada que la obra evita;
- f) equilibrio federal e integración de todas las regiones, con políticas diferenciadas para las de menor desarrollo relativo;
- g) ejecución preferentemente privada mediante procedimientos competitivos, con intervención estatal subsidiaria cuando el mercado no provee la obra en tiempo oportuno;



- h) neutralidad tecnológica y consideración de alternativas no convencionales;
- i) transparencia, publicidad y control público de la información, de los contratos y de los pagos;
- j) desarrollo de la industria, la ingeniería y el empleo nacionales;
- k) sustentabilidad ambiental y participación de las comunidades afectadas.

ARTÍCULO 6°.- *Autoridad de aplicación y organismos intervinientes.* La autoridad de aplicación de esta ley es la Secretaría de Energía o el organismo que la reemplace. Ejercen funciones en el régimen, conforme a las leyes 15.336 y 24.065 y a esta ley, el Ente Regulador, el OED y el Consejo Federal de la Energía Eléctrica.

Las funciones del régimen se distribuyen del siguiente modo:

- a) la autoridad de aplicación elabora el PFTE, elige la modalidad de ejecución de cada obra, convoca y adjudica los procedimientos competitivos y actúa como fiduciante del FOFTE;
- b) el OED realiza los estudios de expansión, publica el mapa de capacidad y la energía restringida, administra los concursos de capacidad y percibe y paga los cargos y remuneraciones;
- c) el Ente Regulador aprueba las metodologías de beneficio sistémico y de asignación de capacidad y los pliegos modelo, otorga las habilitaciones y servidumbres, fija los plazos de acceso, lleva el Registro Público de Transporte Eléctrico y aplica las sanciones;
- d) el Consejo Federal de la Energía Eléctrica dictamina sobre el PFTE, propone obras y verifica el equilibrio federal;
- e) el fiduciario administra el FOFTE conforme a la prelación de esta ley;
- f) la Auditoría General de la Nación audita y la Comisión Bicameral controla;
- g) las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires participan en la planificación, evalúan ambientalmente las obras de su jurisdicción y ejercen las competencias que asumen por adhesión o convenio.

La autoridad de aplicación constituye un Comité Técnico de Transporte, integrado por representantes de la propia autoridad, del Ente Regulador, del OED y del Consejo Federal de la Energía Eléctrica, con la participación de los transportistas con voz y sin voto, que dictamina con carácter previo y no vinculante en los procedimientos de



planificación y de evaluación de beneficio sistémico. Su integración, sus sesiones y sus dictámenes son públicos.

TÍTULO II

PLANIFICACIÓN

ARTÍCULO 7°.- *Plan Federal de Transporte Eléctrico.* Créase el Plan Federal de Transporte Eléctrico (PFTE) como instrumento vinculante de planificación de la expansión del transporte de energía eléctrica. El PFTE tiene un horizonte de DIEZ (10) años, se elabora con carácter rodante y se actualiza cada DOS (2) años, sin perjuicio de las revisiones extraordinarias que la autoridad de aplicación dispone fundadamente.

Las ampliaciones del STAT de beneficio sistémico solo pueden convocarse si integran el PFTE. Las obras del artículo 28 bis de la ley 24.065 y las ampliaciones de libre iniciativa se incorporan al Plan en su primera actualización.

ARTÍCULO 8°.- *Elaboración y aprobación del Plan.* El PFTE es elaborado por la autoridad de aplicación sobre la base de:

- a) los estudios de expansión del OED;
- b) las guías de referencia de los transportistas;
- c) las propuestas del Consejo Federal de la Energía Eléctrica, de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
- d) las proyecciones de demanda, de generación y de almacenamiento, incluidos los proyectos con capacidad asignada o contratos vigentes;
- e) los aportes recibidos en la consulta pública prevista en el artículo 12.

El PFTE es aprobado por el Poder Ejecutivo nacional, previo dictamen del Consejo Federal de la Energía Eléctrica y del Ente Regulador, que deben expedirse dentro de los TREINTA (30) días de requeridos; vencido el plazo, se prescinde del dictamen. El Plan aprobado se remite al Congreso de la Nación dentro de los DIEZ (10) días, para intervención de la Comisión Bicameral creada por el artículo 47.

ARTÍCULO 9°.- *Contenido del Plan.* El PFTE contiene, como mínimo:

- a) los escenarios de demanda y de oferta de generación y almacenamiento para el horizonte de planificación, por región eléctrica;



- b) el diagnóstico de la red existente, incluidas las instalaciones al fin de su vida útil, las restricciones de capacidad por nodo y corredor y la energía restringida por congestión en cada año;
- c) las ZDRE y las obras de expansión anticipatoria asociadas;
- d) el listado de obras, con su descripción técnica, ubicación, jurisdicciones, capacidad, costo estimado, evaluación de beneficio sistémico, modalidad de ejecución prevista, fuente de financiamiento y cronograma;
- e) las alternativas no convencionales evaluadas para cada corredor y el resultado de la comparación;
- f) las interconexiones internacionales y su compatibilidad con la seguridad del abastecimiento;
- g) la coordinación con la planificación del transporte de gas natural y con la infraestructura vial y ferroviaria, a fin de compartir corredores;
- h) los programas de reemplazo y modernización de instalaciones existentes;
- i) los indicadores de seguimiento del artículo 48.

ARTÍCULO 10.- *Expansión anticipatoria y Zonas de Desarrollo de Recursos Energéticos.*

El PFTE declara como ZDRE las áreas en las que la calidad, disponibilidad o localización de los recursos eólicos, solares, hidráulicos, gasíferos, nucleares o de otra fuente justifica, según los estudios del OED, la construcción de capacidad de transporte con anterioridad a la existencia de compromisos firmes de generación o de demanda. Las ZDRE iniciales son las del Anexo II.

En las ZDRE, las obras de expansión anticipatoria se consideran de beneficio sistémico y la capacidad resultante se asigna conforme al Título V. Las obras se dimensionan con un margen de capacidad sobre la generación o la demanda proyectadas para el horizonte del PFTE. El margen de referencia es del TREINTA POR CIENTO (30 %); el PFTE puede fijar para cada obra un margen distinto sobre la base de escenarios probabilísticos y de la evaluación del artículo 11, con fundamentación pública.

ARTÍCULO 11.- *Evaluación de beneficio sistémico.* El Ente Regulador, con dictamen técnico del OED, aprueba la metodología de evaluación de beneficio sistémico de las ampliaciones, que computa, como mínimo:

- a) la reducción del costo de abastecimiento del MEM, incluidos el costo de la



generación forzada, la energía restringida por congestión y las importaciones evitadas;

b) el valor de la energía no suministrada evitada;

c) la reducción de las pérdidas de transporte;

d) los beneficios de seguridad, confiabilidad y reserva;

e) los beneficios ambientales;

f) el valor de opción de la capacidad anticipada.

Se considera de beneficio sistémico toda ampliación cuyo valor presente de beneficios supera el valor presente de sus costos, con la tasa de descuento social que fija la reglamentación. Las Obras de Prioridad Nacional se presumen de beneficio sistémico; la evaluación se practica para dimensionarlas, ordenar su ejecución y determinar la proporción de uso dedicado que, en su caso, se asigna conforme al artículo 30.

ARTÍCULO 12.- Consulta pública y participación. Antes de su aprobación, el proyecto de PFTE y sus estudios de base se publican durante TREINTA (30) días para consulta pública en el sitio de la autoridad de aplicación. Las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los municipios, los agentes del MEM, las asociaciones de usuarios y consumidores y cualquier interesado pueden formular observaciones, que son respondidas fundadamente en el acto de aprobación.

La aprobación del PFTE con este procedimiento tiene por cumplido, respecto de las obras incluidas, el requisito de audiencia pública del artículo 11 de la ley 24.065, sin perjuicio de la participación ciudadana prevista en los artículos 19 a 21 de la ley 25.675 en la evaluación de impacto ambiental de cada obra.

ARTÍCULO 13.- Mapa de capacidad de transporte. El OED publica y actualiza trimestralmente un mapa de capacidad de transporte disponible por nodo y corredor, para inyección y para retiro, con detalle de la capacidad asignada, reservada, en construcción y libre, y de la energía restringida por congestión en el período. El mapa se publica con sus datos en formato abierto y descargable, mediante una interfaz de programación de acceso público, con la metodología de cálculo y la fecha de cada actualización. La información publicada es la referencia de los procedimientos de acceso del Título V; la denegatoria de acceso a capacidad publicada como libre debe ser fundada y comunicada al Ente Regulador.



TÍTULO III

EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

ARTÍCULO 14.- *Modalidades de ejecución.* Las ampliaciones incluidas en el PFTE se ejecutan mediante alguna de las siguientes modalidades, que la autoridad de aplicación elige para cada obra según el criterio de menor costo total y mayor celeridad, con dictamen del Ente Regulador:

- a) concesión de obra pública para la construcción, operación y mantenimiento, en los términos de la ley 17.520, con remuneración regulada;
- b) contrato de construcción, operación y mantenimiento adjudicado por licitación pública, con incorporación de la obra al sistema del transportista de la región al término del contrato;
- c) obra financiada total o parcialmente con recursos del Fondo Federal de Transporte Eléctrico (FOFTE) creado por el artículo 22, y entregada en operación y mantenimiento al transportista de la región, con remuneración regulada;
- d) ampliación de libre iniciativa a riesgo del ejecutor, conforme al artículo 31 bis de la ley 24.065 y al artículo 35;
- e) contratación de alternativas no convencionales de transporte por el OED, conforme al artículo 21.

En todos los casos, las obras se integran al SADI y quedan sujetas al régimen de acceso abierto de la ley 24.065. La prioridad de uso solo rige para la modalidad d), en los términos del artículo 35, y para la capacidad asignada por concurso conforme al artículo 33.

ARTÍCULO 15.- *Procedimiento competitivo.* La adjudicación de las obras del STAT, y de las obras del STDT cuyo costo estimado supera el equivalente a VEINTE MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES (USD 20.000.000), bajo las modalidades a), b) y c) del artículo 14, se realiza por licitación pública nacional e internacional, de etapa múltiple, con pliegos modelo aprobados por el Ente Regulador y publicados con no menos de NOVENTA (90) días de anticipación a la apertura de las ofertas. El criterio de adjudicación es el menor valor presente de la remuneración requerida o del costo total de la obra, según la modalidad, entre las ofertas técnicamente calificadas.

Las restantes obras del STDT y las de última milla del Programa de Integración Eléctrica



Federal se contratan por los procedimientos competitivos de la jurisdicción o entidad ejecutora, con las reglas de publicidad del Título VIII.

Queda prohibida la contratación directa de las obras del PFTE. Toda la documentación de los procedimientos es pública desde su convocatoria.

No pueden presentar ofertas en un mismo procedimiento empresas vinculadas entre sí o con beneficiarios finales comunes. Cada oferente declara bajo juramento que su oferta fue determinada en forma independiente. Los procedimientos con menos de TRES (3) ofertas calificadas se comunican a la Autoridad Nacional de la Competencia antes de la adjudicación, a los fines de la ley 27.442. Cuando una adjudicación determina que un mismo grupo económico supera el CUARENTA POR CIENTO (40 %) del valor de las obras del Anexo I adjudicadas, la adjudicación requiere dictamen previo de la Autoridad Nacional de la Competencia sobre sus efectos en la competencia, que debe expedirse dentro de los TREINTA (30) días.

ARTÍCULO 16.- Contratos. Los contratos de las obras del PFTE se ajustan a las siguientes reglas:

- a) plazo máximo de VEINTICINCO (25) años contados desde la habilitación comercial, o el menor que resulta de la oferta;
- b) remuneración basada en la disponibilidad efectiva de la instalación, con deducciones por indisponibilidad y por incumplimiento de plazos;
- c) fórmula de ajuste de la remuneración establecida en el pliego, sin renegociación de sus parámetros fuera del procedimiento del artículo 49;
- d) garantías de cumplimiento de la construcción y de la operación;
- e) régimen de penalidades por atraso, que incluye multas diarias y la caducidad del contrato por atraso superior a DOCE (12) meses imputable al contratista;
- f) transferencia de las instalaciones al Estado nacional, libres de gravámenes y sin cargo, al vencimiento del plazo, y asignación de su operación y mantenimiento por el concedente al transportista de cuyo sistema forman parte;
- g) programa de integridad en los términos de la ley 27.401 y declaración de beneficiarios finales;
- h) prohibición de ceder el contrato o el control del contratista sin autorización previa de la autoridad de aplicación, con dictamen del Ente Regulador;



- i) causales y efectos de la terminación anticipada, con compensación de la inversión no amortizada, neta de las penalidades aplicables, y asunción por el Estado nacional de la deuda garantizada con la obra, en los términos del pliego;
- j) derecho de los financiadores a intervenir en el contrato y a proponer un sustituto del contratista ante el incumplimiento de este, con autorización del concedente;
- k) régimen de fuerza mayor y de cambio normativo que altere la ecuación económica del contrato, con restablecimiento del equilibrio por los mecanismos previstos en el pliego y sin renegociación de sus parámetros fuera del procedimiento del artículo 49;
- l) remuneración expresada en dólares estadounidenses y pagadera en pesos al tipo de cambio de referencia del Banco Central de la República Argentina, con la cobertura de seguros que fija el pliego;
- m) acceso al mercado de cambios para el pago de los servicios de la deuda contraída con acreedores externos para la obra y de las importaciones de bienes y servicios necesarios para su construcción y mantenimiento, en los términos de la normativa cambiaria general, con el mecanismo de compensación que fija el pliego para el caso de restricción de ese acceso;
- n) solución de controversias técnicas por un panel de expertos y de las restantes por arbitraje con sede en la República Argentina y aplicación del derecho argentino, sin perjuicio de la jurisdicción previa del Ente Regulador prevista en el artículo 58 de la ley 24.065; queda prohibida la prórroga de jurisdicción en favor de tribunales extranjeros.

ARTÍCULO 17.- Remuneración y prioridad de cobro. La remuneración de las obras contratadas bajo las modalidades a), b) y c) del artículo 14 se paga a través del OED, con cargo a los recursos previstos en el Capítulo III del Título IV. Los créditos por remuneración de obras del PFTE gozan de prioridad de pago en el MEM equivalente a la de la remuneración regulada de los transportistas existentes y están garantizados por el Fondo de Garantía del artículo 27.

ARTÍCULO 18.- Habilitaciones. La aprobación del PFTE importa la declaración de conveniencia y necesidad pública de las ampliaciones incluidas, a los fines del artículo 11 de la ley 24.065, sin perjuicio de la aprobación regulatoria de la solución técnica



definitiva de cada obra por el Ente Regulador. Cuando la traza, el costo, la tecnología o la afectación territorial de la solución definitiva difieren sustancialmente de lo previsto en el PFTE, el Ente Regulador convoca, dentro del plazo del párrafo siguiente, una audiencia pública limitada a esos aspectos.

El Ente Regulador otorga las restantes habilitaciones dentro de los SESENTA (60) días de solicitadas. Vencido el plazo sin resolución fundada, el interesado puede requerir pronto despacho; el directorio del Ente debe resolver en sesión pública dentro de los TREINTA (30) días siguientes, bajo responsabilidad personal de sus miembros, e informar la demora y sus causas a la Comisión Bicameral.

ARTÍCULO 19.- *Industria y empleo nacionales.* En las obras del PFTE rige la ley 27.437, de Compre Argentino y Desarrollo de Proveedores. Los bienes incorporados a cada obra tienen un contenido nacional mínimo del TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35 %) de su valor, con prioridad para conductores, estructuras, transformadores, aisladores y equipos de maniobra de producción nacional. La autoridad de aplicación puede autorizar, por resolución fundada y pública, un porcentaje menor para una obra determinada cuando la oferta nacional no puede cumplir los plazos del cronograma o su precio supera en más del QUINCE POR CIENTO (15 %) el de referencia internacional. En las obras financiadas por organismos multilaterales de crédito, el contenido mínimo se sustituye por el margen de preferencia de la ley 27.437.

En la evaluación de las ofertas se ponderan, además del precio, el contenido nacional adicional al mínimo y los compromisos de transferencia tecnológica y de ingeniería nacional, con el peso que fija el pliego, que no puede superar el DIEZ POR CIENTO (10 %) del puntaje total. Cada obra incluye un programa de desarrollo de proveedores y de formación de personal técnico local, e informa la participación de la ingeniería nacional, la transferencia de tecnología y el empleo especializado generado, que el Ente Regulador publica en el Registro del artículo 46. Los bienes sin producción nacional acreditada gozan del tratamiento del artículo 56, inciso c).

ARTÍCULO 20.- *Reemplazo y modernización.* El PFTE incluye un programa de reemplazo y modernización de las instalaciones que han alcanzado el fin de su vida útil, financiado con la remuneración regulada de los transportistas en el marco de las revisiones tarifarias del artículo 42 de la ley 24.065 y, en su caso, con recursos del FOFTE. El Ente Regulador establece metas anuales de ejecución y verifica su cumplimiento.



ARTÍCULO 21.- Alternativas no convencionales. En cada corredor del PFTE se evalúan las alternativas no convencionales de transporte. Cuando resultan de menor costo total, el OED las contrata por procedimientos competitivos y su remuneración se asigna conforme al Capítulo III del Título IV. Las instalaciones de almacenamiento contratadas como alternativa de transporte son activos de almacenamiento para servicio de red: se remuneran como instalaciones de transporte, gozan del acceso y del tratamiento fiscal de las obras del PFTE y solo pueden prestar servicios en el mercado de energía cuando ello no afecta la función para la que fueron contratadas, en los términos y con la asignación de ingresos que fija la reglamentación.

TÍTULO IV FINANCIAMIENTO

Capítulo I

Fondo Federal de Transporte Eléctrico

ARTÍCULO 22.- Creación del Fondo Federal de Transporte Eléctrico. Créase el Fondo Federal de Transporte Eléctrico (FOFTE) como fideicomiso de administración y financiero, en los términos del Capítulo 30 del Título IV del Libro Tercero del Código Civil y Comercial de la Nación, con el objeto de financiar, cofinanciar y garantizar las obras del PFTE.

El Estado nacional, a través de la autoridad de aplicación, es el fiduciante. El Banco de la Nación Argentina, o la entidad financiera pública que determina la reglamentación, es el fiduciario. Son beneficiarios los ejecutores de las obras del PFTE y los demás sujetos que determina esta ley. El fideicomiso tiene una duración de TREINTA (30) años, prorrogable por ley.

ARTÍCULO 23.- Recursos del Fondo. El FOFTE se integra con:

- a) los recursos del Fondo Nacional de la Energía Eléctrica destinados a ampliaciones del transporte conforme al artículo 31 de la ley 15.336, que en ningún caso pueden ser inferiores al DIECINUEVE COMA OCHENTA Y SEIS POR CIENTO (19,86 %) de dicho Fondo;
- b) el Cargo Federal de Transporte Eléctrico creado por el artículo 24;
- c) el DIEZ POR CIENTO (10 %) de lo recaudado en concepto de derechos de exportación sobre hidrocarburos y sus derivados, durante los QUINCE (15) años



siguientes a la entrada en vigencia de esta ley;

d) los recursos de la Cuenta de Exportaciones del Fondo de Estabilización del MEM, creada por la resolución 1037/2021 de la Secretaría de Energía, o de la cuenta que la reemplace; el FOFTE asume los compromisos de aporte contraídos con cargo a dicha cuenta con anterioridad a esta ley;

e) los recursos del fondo unificado del artículo 37 de la ley 24.065 destinados a obras de transporte;

f) las garantías ejecutadas conforme al Título V;

g) los préstamos, garantías y aportes de organismos multilaterales y bilaterales de crédito, cuya contratación se autoriza en los términos del artículo 60 de la ley 24.156, con destino exclusivo a este Fondo;

h) el producido de los valores representativos de deuda que emite el fideicomiso;

i) las partidas que asigna la ley de presupuesto;

j) los aportes de las provincias, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de los municipios y de particulares;

k) el recupero de los préstamos otorgados y las rentas de sus activos.

Los bienes fideicomitidos son inembargables e inejecutables por los acreedores del fiduciante y del fiduciario y no responden por obligaciones ajenas al objeto del fideicomiso; responden por las obligaciones asumidas por el fiduciario en cumplimiento de ese objeto, incluidas las garantías del Capítulo II y los valores del inciso h). Los recursos del FOFTE no pueden destinarse a fines distintos de los previstos en esta ley.

ARTÍCULO 24.- *Cargo Federal de Transporte Eléctrico.* Créase el Cargo Federal de Transporte Eléctrico, tributo de afectación específica en los términos del artículo 75, inciso 3, de la Constitución Nacional, con destino exclusivo al FOFTE, conforme a las siguientes reglas:

a) hecho imponible: la demanda de energía eléctrica en el MEM; la obligación nace con cada transacción económica mensual que liquida el OED;

b) sujetos pasivos: los distribuidores y los grandes usuarios, por la energía que demandan en el MEM;

c) monto: DOS DÓLARES ESTADOUNIDENSES (USD 2) por megavatio-hora, pagadero en pesos al tipo de cambio de referencia del Banco Central de la



República Argentina del último día hábil del mes anterior; el Poder Ejecutivo nacional puede reducirlo, por acto fundado y previo al inicio del ejercicio, cuando el Fondo de Garantía ha alcanzado el nivel de cobertura del artículo 27 y las remuneraciones comprometidas de las obras del PFTE están cubiertas, y en ningún caso puede aumentarlo;

d) exenciones: los usuarios residenciales alcanzados por la tarifa social o por subsidios focalizados, y los usuarios-generadores respecto de la energía autogenerada;

e) percepción: el OED liquida el cargo con la transacción mensual, lo percibe como agente de percepción y lo ingresa al FOFTE dentro de los DIEZ (10) días; la mora devenga los intereses previstos para las transacciones del MEM y habilita el procedimiento del artículo 70 de la ley 24.065;

f) traslado: los distribuidores de jurisdicción nacional, y los de jurisdicción provincial mediante la adhesión del artículo 45, lo trasladan a sus usuarios discriminándolo en la factura; el cargo no integra la base de cálculo de otros tributos nacionales;

g) fiscalización y recursos: el Ente Regulador fiscaliza la liquidación y percepción del cargo; las controversias tramitan por los procedimientos de los artículos 58 y 62 de la ley 24.065, y la repetición de sumas indebidamente percibidas se reclama ante el fiduciario, con la vía judicial del artículo 62 de dicha ley.

ARTÍCULO 25.- Destino de los recursos. Los recursos del FOFTE se aplican a:

a) aportes financieros, reintegrables o no, a las Obras de Prioridad Nacional, con el fin de reducir la remuneración a cargo de la demanda, hasta el TREINTA POR CIENTO (30 %) del costo de cada obra;

b) la constitución y el mantenimiento del Fondo de Garantía del artículo 27;

c) el financiamiento total de las obras de integración federal del artículo 43 que no resultan financiadas por el mercado;

d) el cofinanciamiento de obras del STDT solicitadas por las provincias, hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50 %) de su costo;

e) los estudios, la ingeniería, la evaluación ambiental estratégica y las expropiaciones y servidumbres de las obras del PFTE;



- f) programas piloto de alternativas no convencionales de transporte;
- g) los gastos de administración del fideicomiso, que no pueden superar el UNO POR CIENTO (1 %) de los recursos anuales.

Los recursos se aplican con la siguiente prelación: primero, el servicio de los valores de deuda y de los préstamos del fideicomiso; segundo, la constitución y reposición del Fondo de Garantía; tercero, los gastos de administración; cuarto, el inciso e); quinto, el inciso a); sexto, el inciso c); séptimo, el inciso d); octavo, el inciso f). El fiduciario no puede asumir compromisos cuyo servicio anual supera el OCHENTA POR CIENTO (80 %) de los recursos del ejercicio anterior. Una obra no resulta financiable por el mercado cuando el procedimiento competitivo convocado resulta desierto o cuando su remuneración no puede ser absorbida por la demanda dentro del tope del artículo 31.

ARTÍCULO 26.- *Equilibrio federal.* No menos del CUARENTA POR CIENTO (40 %) de los recursos aplicados por el FOFTE, computado en forma acumulada en cada período de CUATRO (4) ejercicios, se destina a obras cuyo objeto principal es la interconexión o el abastecimiento de las regiones eléctricas Noreste, Noroeste, Cuyo, Centro, Comahue y Patagonia, y a las obras de integración federal del artículo 43. El cumplimiento de esta regla se verifica en el informe anual del artículo 48.

Capítulo II

Fondo de Garantía

ARTÍCULO 27.- *Fondo de Garantía de Transporte Eléctrico.* Dentro del FOFTE se constituye una cuenta separada, denominada Fondo de Garantía de Transporte Eléctrico, destinada a garantizar el pago de la remuneración de las obras del PFTE ante el incumplimiento del OED o de la demanda del MEM.

El Fondo de Garantía se integra con no menos del VEINTE POR CIENTO (20 %) de los recursos anuales del FOFTE hasta alcanzar el nivel de cobertura que fija la reglamentación, que no puede ser inferior a DOCE (12) meses de remuneración de las obras en operación y de las obras en construcción con contrato vigente, y con las garantías de organismos multilaterales que se contratan conforme al artículo 23, inciso g).

ARTÍCULO 28.- *Ejecución de la garantía.* Ejecutada la garantía, el fiduciario se subroga en los derechos del contratista contra el OED y la demanda del MEM. La reglamentación establece el procedimiento de ejecución, que no puede exceder de TREINTA (30) días



contados desde la mora.

Capítulo III

Asignación de costos

ARTÍCULO 29.- Obras de beneficio sistémico. La remuneración de las obras de beneficio sistémico incluidas en el PFTE, neta de los aportes del FOFTE, se recupera mediante un cargo uniforme por unidad de energía sobre la totalidad de la demanda del MEM, incluido en el costo del transporte previsto en el artículo 40, inciso c), de la ley 24.065, y se discrimina en la factura del usuario final.

ARTÍCULO 30.- Obras de uso dedicado. Las obras de uso dedicado, y la proporción de uso dedicado de las obras de beneficio sistémico, se remuneran a cargo de sus beneficiarios, en la proporción que determina el Ente Regulador según la metodología del artículo 11. Cuando una obra de uso dedicado adquiere con posterioridad beneficio sistémico, el Ente Regulador reasigna su remuneración y dispone la compensación correspondiente.

ARTÍCULO 31.- Tope y previsibilidad. El conjunto de los cargos a la demanda por remuneración de obras del PFTE no puede superar OCHO DÓLARES ESTADOUNIDENSES (USD 8) por megavatio-hora. El tope se verifica al convocar cada procedimiento, computando la remuneración estimada de la obra y la de las obras adjudicadas, y no limita el pago de las remuneraciones contractualmente comprometidas. La autoridad de aplicación ordena la ejecución de las obras de modo de respetar el tope, sin perjuicio de la utilización de los aportes del FOFTE para reducir la carga sobre la demanda. Los cargos vigentes se publican con su composición por obra.

TÍTULO V

ACCESO Y ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD

ARTÍCULO 32.- Acceso abierto y plazos. Los transportistas y los distribuidores de jurisdicción nacional, y los de jurisdicción provincial mediante la adhesión del artículo 45, garantizan el acceso a la capacidad de transporte en los términos de los artículos 22 a 25 de la ley 24.065. El Ente Regulador fija plazos máximos para cada etapa del procedimiento de acceso, que no exceden de TREINTA (30) días para la respuesta inicial, NOVENTA (90) días para los estudios de acceso y CIENTO OCHENTA (180) días para la habilitación comercial contados desde la finalización de las obras de conexión.



El incumplimiento de los plazos por causas imputables al transportista o al distribuidor es sancionable conforme al Título VIII. El incumplimiento imputable al OED hace responsables a sus administradores y habilita la avocación de la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 33.- *Asignación de la capacidad nueva.* La capacidad de inyección creada por las obras del PFTE y la disponible en las ZDRE se asigna mediante concurso público convocado por el OED y aprobado por el Ente Regulador, cuando las solicitudes exceden la capacidad disponible. El orden de mérito se determina por:

- a) la fecha comprometida de habilitación comercial del proyecto;
- b) el aporte de firmeza, almacenamiento o gestión de demanda del proyecto;
- c) el precio ofrecido por el derecho de uso de la capacidad.

El Ente Regulador fija, mediante metodología pública, la ponderación de estos criterios, que no puede otorgar al precio un peso superior al CUARENTA POR CIENTO (40 %). El producido del inciso c) se aplica a reducir el cargo de la obra que generó la capacidad.

ARTÍCULO 34.- *Uso efectivo de la capacidad.* La asignación de capacidad obliga a su titular a:

- a) constituir una garantía de mantenimiento de la asignación, proporcional a la potencia asignada;
- b) acreditar el cierre financiero del proyecto dentro de los DOCE (12) meses;
- c) alcanzar la habilitación comercial dentro de los TREINTA Y SEIS (36) meses, o del plazo mayor que la reglamentación fija para las tecnologías de construcción prolongada.

Los plazos se prorrogan, por resolución fundada del Ente Regulador, por el tiempo de demora acreditada en la obtención de permisos ambientales o de jurisdicción local, por judicialización no imputable al titular o por fuerza mayor. El incumplimiento de los hitos produce la caducidad automática de la asignación y la ejecución de la garantía a favor del FOFTE. La cesión de la capacidad asignada requiere autorización del Ente Regulador y no puede efectuarse a título oneroso por encima de los costos acreditados.

ARTÍCULO 35.- *Ampliaciones de libre iniciativa.* Las ampliaciones ejecutadas a riesgo de un agente conforme al artículo 31 bis de la ley 24.065 gozan de prioridad de uso por el plazo necesario para el recupero de la inversión, que no puede exceder de QUINCE (15) años contados desde la habilitación comercial. Vencido el plazo, la instalación queda



sujeta al régimen de acceso abierto.

La inclusión de una ampliación de libre iniciativa en el PFTE con carácter de beneficio sistémico requiere la evaluación del artículo 11 y da lugar a la compensación de la inversión no recuperada, en los términos que fija el Ente Regulador.

ARTÍCULO 36.- Congestión. El OED publica mensualmente la energía restringida por congestión, por nodo y por agente, con indicación de la generación forzada y de las importaciones que la sustituyeron. Bajo condiciones de congestión, entre generadores de igual costo variable de despacho la prioridad se determina por el orden de asignación de la capacidad, conforme a los procedimientos del MEM; el almacenamiento tiene prioridad para absorber la energía que de otro modo resultaría restringida.

ARTÍCULO 37.- Grandes demandas. Las solicitudes de acceso para nuevas demandas de potencia igual o superior a DIEZ MEGAVATIOS (10 MW) vinculadas a proyectos industriales, mineros, de infraestructura digital o de electrificación tramitan por el procedimiento de los artículos 22 a 25 de la ley 24.065, con los plazos del artículo 32 y el mapa del artículo 13 como referencia. El PFTE prevé la capacidad de retiro necesaria para los parques industriales y polos productivos identificados por las provincias.

TÍTULO VI

TRAZAS, SERVIDUMBRES Y PERMISOS

ARTÍCULO 38.- Utilidad pública. Decláranse de utilidad pública y sujetos a expropiación los inmuebles y derechos necesarios para la construcción, operación y mantenimiento de las obras del Anexo I. El Poder Ejecutivo nacional individualiza los bienes afectados sobre la base del proyecto y los planos aprobados por el Ente Regulador, conforme al artículo 5° de la ley 21.499. Las obras incorporadas al PFTE con posterioridad requieren declaración por ley, sin perjuicio de la servidumbre del artículo 39.

Los concesionarios y contratistas de las obras pueden actuar como sujetos expropiantes en los términos del artículo 2° de la ley 21.499, previa autorización de la autoridad de aplicación. Las indemnizaciones son a cargo de la obra.

ARTÍCULO 39.- Servidumbres. Las obras del PFTE gozan de la servidumbre administrativa de electroducto de la ley 19.552, que se constituye en favor del ejecutor de la obra cualquiera sea su modalidad. El Ente Regulador aprueba el proyecto y los planos dentro de los SESENTA (60) días de presentados, lo que importa la afectación a la servidumbre



en los términos del artículo 4° de la ley 19.552. Las indemnizaciones se determinan conforme a los artículos 9° y 10 de la ley 19.552 y son a cargo de la obra.

ARTÍCULO 40.- *Ventanilla única y plazos.* La autoridad de aplicación organiza una ventanilla única federal para la tramitación de los permisos, autorizaciones y cruces de infraestructura que requieren las obras del PFTE ante organismos nacionales. Los organismos nacionales deben expedirse dentro de los SESENTA (60) días de recibida la solicitud completa. Vencido el plazo, el interesado puede requerir a la autoridad de aplicación que resuelva en sustitución del organismo dentro de los TREINTA (30) días; la demora injustificada constituye falta grave del funcionario responsable.

Las obras del PFTE pueden utilizar las zonas de camino, las fajas ferroviarias y las trazas de ductos de jurisdicción nacional, con las condiciones técnicas que fijan los organismos competentes.

ARTÍCULO 41.- *Evaluación ambiental.* El PFTE se somete a evaluación ambiental estratégica, y cada obra a evaluación de impacto ambiental conforme a la ley 25.675 y a la legislación de la jurisdicción correspondiente, con participación de las comunidades afectadas y sin perjuicio de la consulta previa, libre e informada a las comunidades indígenas, en los términos del artículo 75, inciso 17, de la Constitución Nacional y de la ley 24.071. La evaluación ambiental estratégica y la selección de trazas consideran, como mínimo, el aprovechamiento de corredores de infraestructura existentes, la biodiversidad y la avifauna, las áreas naturales protegidas, la fragmentación del territorio, el patrimonio arqueológico y cultural, los impactos acumulativos y las alternativas de traza. Los convenios y adhesiones del artículo 45 establecen plazos máximos para la evaluación de impacto ambiental de las obras del PFTE, que no pueden exceder de CIENTO VEINTE (120) días contados desde la presentación completa del estudio; el vencimiento de los plazos no importa aprobación tácita ni exime de la consulta previa.

TÍTULO VII

RÉGIMEN FEDERAL

ARTÍCULO 42.- *Consejo Federal de la Energía Eléctrica.* El Consejo Federal de la Energía Eléctrica dictamina sobre el proyecto de PFTE y sus actualizaciones, propone obras del STDT y de integración federal y verifica el cumplimiento de la regla de equilibrio federal



del artículo 26. Sus dictámenes son públicos.

ARTÍCULO 43.- *Programa de Integración Eléctrica Federal.* Créase el Programa de Integración Eléctrica Federal, con el objeto de:

- a) asegurar, en el plazo de DIEZ (10) años, el abastecimiento en condiciones de seguridad N-1 de todas las capitales de provincia y de las ciudades de más de CIEN MIL (100.000) habitantes;
- b) interconectar al SADI las regiones, provincias y localidades que carecen de vinculación o cuya vinculación es insuficiente, incluida la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, previo estudio de factibilidad de las alternativas técnicas;
- c) sustituir progresivamente la generación aislada con combustibles líquidos mediante interconexión o soluciones renovables con almacenamiento, en coordinación con el Proyecto de Energías Renovables en Mercados Rurales o el programa que lo reemplace.

Las obras del Programa que no resultan financiadas por el mercado, en los términos del artículo 25, se consideran obras de integración federal y se financian con recursos del FOFTE. Las obras del Programa cuyo valor presente de beneficios, conforme al artículo 11, es inferior al de sus costos solo pueden ejecutarse cuando el PFTE las declara de integración federal por razones fundadas de integración territorial, seguridad del abastecimiento o sustitución de generación aislada, con dictamen del Consejo Federal de la Energía Eléctrica; en tal caso se financian íntegramente con recursos del FOFTE, sin cargo a la demanda.

ARTÍCULO 44.- *Sistemas de distribución troncal y cooperativas.* Las provincias pueden solicitar la inclusión en el PFTE de obras del STDT bajo su jurisdicción, con cofinanciamiento del FOFTE conforme al artículo 25, inciso d), y ejecución por el transportista por distribución troncal, por la provincia o por cooperativas eléctricas, mediante los procedimientos del artículo 15. Las cooperativas eléctricas y los prestadores locales pueden ser ejecutores de las obras de última milla del Programa de Integración Eléctrica Federal.

ARTÍCULO 45.- *Adhesión y convenios.* Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a esta ley. La adhesión, o los convenios que se celebran con la autoridad de aplicación, comprenden:



- a) los plazos de evaluación ambiental del artículo 41;
- b) la constitución de servidumbres y el otorgamiento de permisos de jurisdicción local en plazos equivalentes a los del artículo 40;
- c) la exención del impuesto de sellos y de tasas locales respecto de los contratos y obras del PFTE;
- d) la sujeción de los distribuidores de jurisdicción provincial a los plazos y sanciones del Título V y del Título VIII y al traslado del cargo del artículo 24;
- e) la participación en la planificación y en el cofinanciamiento del STDT.

Los beneficios del artículo 25, inciso d), y del artículo 44 quedan condicionados a la adhesión o al convenio.

TÍTULO VIII

TRANSPARENCIA, CONTROL Y SANCIONES

ARTÍCULO 46.- *Registro Público de Transporte Eléctrico.* Créase el Registro Público de Transporte Eléctrico, a cargo del Ente Regulador, de acceso libre y gratuito y en formato de datos abiertos, en el que se inscriben:

- a) el PFTE, sus estudios de base y sus actualizaciones;
- b) los pliegos, ofertas, adjudicaciones y contratos de las obras, con sus anexos;
- c) la remuneración de cada obra, sus ajustes y los pagos efectuados;
- d) el avance físico y financiero de las obras, los atrasos y las penalidades aplicadas;
- e) las asignaciones de capacidad, sus titulares, hitos y caducidades;
- f) la energía restringida por congestión;
- g) los estados contables y las auditorías del FOFTE;
- h) las modificaciones contractuales y sus fundamentos.

La información se publica dentro de los DIEZ (10) días de producida, en formatos legibles por máquina, con identificadores únicos de obra, contrato, adjudicatario y titular de capacidad, series históricas versionadas y una interfaz de programación de acceso público. Rige la ley 27.275.

ARTÍCULO 47.- *Comisión Bicameral.* Créase la Comisión Bicameral de Seguimiento del



Transporte Eléctrico Federal, integrada por SEIS (6) senadores y SEIS (6) diputados designados por sus respectivas Cámaras respetando la proporción de las representaciones políticas, con las siguientes funciones:

- a) recibir el PFTE y sus actualizaciones y dictaminar sobre ellos dentro de los SESENTA (60) días de recibidos;
- b) recibir el informe anual del artículo 48;
- c) requerir informes y convocar a la autoridad de aplicación, al Ente Regulador, al OED y al fiduciario del FOFTE;
- d) dictaminar sobre las modificaciones contractuales del artículo 49;
- e) formular recomendaciones a los poderes del Estado.

Los dictámenes de la Comisión no son vinculantes; vencido el plazo para emitirlos, el procedimiento continúa. La Comisión dicta su reglamento interno.

ARTÍCULO 48.- *Informe anual y auditoría.* Antes del 31 de marzo de cada año, la autoridad de aplicación remite al Congreso de la Nación un informe sobre la ejecución del PFTE, el FOFTE, el Fondo de Garantía, la asignación de capacidad, la energía restringida por congestión, las pérdidas de transporte, los cargos aplicados a la demanda, los kilómetros y la capacidad de transporte incorporados y el cumplimiento de la regla de equilibrio federal.

La Auditoría General de la Nación audita anualmente el FOFTE y las obras del PFTE. Sus informes se publican en el Registro del artículo 46.

ARTÍCULO 49.- *Modificaciones contractuales.* Toda modificación de los contratos de las obras del PFTE que altera el plazo, el alcance de la obra o la remuneración en más del DIEZ POR CIENTO (10 %) acumulado requiere:

- a) dictamen previo del Ente Regulador;
- b) audiencia pública;
- c) dictamen de la Comisión Bicameral, que debe expedirse dentro de los TREINTA (30) días; vencido el plazo, el procedimiento continúa;
- d) publicación íntegra en el Registro del artículo 46.

Las prórrogas del plazo contractual no pueden utilizarse como mecanismo de compensación de incumplimientos del contratista.



ARTÍCULO 50.- *Integridad.* Los oferentes, contratistas, concesionarios y titulares de capacidad asignada deben contar con programas de integridad en los términos de la ley 27.401, declarar sus beneficiarios finales y suscribir la cláusula anticorrupción del régimen de contrataciones de la Administración nacional. Los funcionarios intervinientes en los procedimientos de esta ley quedan sujetos a la ley 25.188.

ARTÍCULO 51.- *Sanciones.* Sin perjuicio de las penalidades contractuales y de las sanciones previstas en la ley 24.065:

- a) el incumplimiento de los plazos de acceso y habilitación por parte de los transportistas o los distribuidores sujetos a esta ley se sanciona con multa de hasta el UNO POR CIENTO (1 %) de la remuneración anual del infractor por cada mes de atraso, con destino al FOFTE;
- b) la retención de capacidad sin uso efectivo se sanciona con la caducidad de la asignación y la ejecución de las garantías;
- c) el suministro de información falsa en los procedimientos de esta ley se sanciona con la inhabilitación para contratar con el Estado nacional por hasta CINCO (5) años, sin perjuicio de la responsabilidad penal.

El Ente Regulador aplica las sanciones con arreglo a los principios del debido proceso.

TÍTULO IX

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 52.- *Obras de Prioridad Nacional.* Decláranse Obras de Prioridad Nacional las incluidas en el Anexo I, que integran el PFTE con carácter obligatorio. Las obras se definen por su objeto y por la capacidad de transferencia que deben aportar; el PFTE determina la solución tecnológica, la traza y el dimensionamiento de cada una al mínimo costo total sistémico, aun cuando el Anexo I consigne un nivel de tensión de referencia, y puede declarar cumplido el objeto de una obra mediante otra obra o alternativa no convencional, con dictamen del Ente Regulador. La exclusión de una obra, la modificación de su objeto y la incorporación de otras obras con ese carácter solo pueden disponerse por ley, a propuesta del Poder Ejecutivo nacional formulada con el PFTE. El PFTE puede diferir la convocatoria de una obra cuando su evaluación de beneficio sistémico resulta negativa en el horizonte del Plan, con dictamen del Ente Regulador e informe fundado a la Comisión Bicameral; el diferimiento se revisa en cada



actualización.

La autoridad de aplicación convoca los procedimientos competitivos de las obras del Anexo I conforme al cronograma del PFTE, que prevé la convocatoria de las obras con ingeniería básica aprobada dentro de los TREINTA Y SEIS (36) meses de la entrada en vigencia de esta ley y la de las restantes dentro de los SESENTA (60) meses, e informa trimestralmente su avance a la Comisión Bicameral. El estudio de factibilidad de la obra 9 del Anexo I se realiza dentro de los DOCE (12) meses, y el de las alternativas de la obra 8 dentro de los DIECIOCHO (18) meses. Los procedimientos en curso a la fecha de entrada en vigencia continúan bajo sus pliegos y pueden acceder a los beneficios de esta ley.

ARTÍCULO 53.- *Modificaciones a las leyes 15.336 y 24.065.* Incorpórase como último párrafo del artículo 31 de la ley 15.336 el siguiente: “La porción del Fondo destinada a obras de ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión se transfiere mensualmente al Fondo Federal de Transporte Eléctrico, que la aplica conforme a la Ley de Transporte Eléctrico Federal.”

Incorpórase como último párrafo del artículo 28 bis de la ley 24.065 el siguiente: “Las obras a que se refiere este artículo se incorporan al Plan Federal de Transporte Eléctrico y se ejecutan por las modalidades previstas en la Ley de Transporte Eléctrico Federal.”

Incorpórase como último párrafo del artículo 37 de la ley 24.065 el siguiente: “Los recursos del fondo que se destinan a obras de transporte se aplican a través del Fondo Federal de Transporte Eléctrico.”

Incorpórase como segundo párrafo del artículo 38 de la ley 24.065 el siguiente: “La planificación de la expansión del transporte se rige por el Plan Federal de Transporte Eléctrico, de carácter vinculante, conforme a la Ley de Transporte Eléctrico Federal.”

ARTÍCULO 54.- *Plazos de implementación.* Los plazos para la implementación de esta ley, contados desde su entrada en vigencia, son los siguientes:

- a) el primer PFTE se aprueba dentro de los TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO (365) días; hasta entonces, el listado de obras de la resolución 715/2025 de la Secretaría de Energía rige como plan provisorio, integrado con el Anexo I;
- b) la autoridad de aplicación adecúa, dentro de los NOVENTA (90) días, las normas de los procedimientos para la programación de la operación, el despacho



de cargas y el cálculo de precios del MEM;

c) el FOFTE se constituye dentro de los NOVENTA (90) días;

d) las asignaciones y reservas de capacidad vigentes que carecen de contrato de abastecimiento o de hitos de ejecución se ratifican, con la garantía del artículo 34, inciso a), dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días; las restantes conservan su régimen; las no ratificadas caducan;

e) el mapa de capacidad del artículo 13 se publica dentro de los CIENTO VEINTE (120) días.

ARTÍCULO 55.- Presupuesto. El Poder Ejecutivo nacional efectúa las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de esta ley.

ARTÍCULO 56.- Tratamiento fiscal. Las obras del PFTE gozan de:

a) devolución anticipada del impuesto al valor agregado correspondiente a las inversiones, en los términos que fija la reglamentación;

b) amortización acelerada en el impuesto a las ganancias;

c) exención de derechos de importación para los bienes de capital sin producción nacional acreditada por la autoridad de aplicación, con dictamen del organismo competente en materia de industria.

El fideicomiso FOFTE está exento de todo impuesto nacional. Los beneficios de este artículo rigen para las obras adjudicadas dentro de los DIEZ (10) años de la entrada en vigencia de esta ley y no son acumulables con los del Título VII de la ley 27.742.

ARTÍCULO 57.- Remisiones. Las remisiones de esta ley a las leyes 15.336 y 24.065 se entienden efectuadas a sus textos ordenados vigentes o a las normas que en el futuro las sustituyan, en cuanto regulen las mismas materias.

ARTÍCULO 58.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo nacional reglamenta esta ley dentro de los NOVENTA (90) días de su entrada en vigencia. La falta de reglamentación no impide su aplicación directa en cuanto resulta operativa.

ARTÍCULO 59.- Vigencia. Esta ley entra en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 60.- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

ANEXO I
OBRAS DE PRIORIDAD NACIONAL

N°	Obra	Jurisdicciones	Objeto principal	Parámetros de referencia
A. Área Metropolitana de Buenos Aires y litoral bonaerense				
1	AMBA I: nuevas líneas de 500, 220 y 132 kV, estación transformadora Plomer 500/220/132 kV y compensación reactiva	Buenos Aires	Abastecimiento y seguridad del Área Metropolitana de Buenos Aires	Aprox. 270 km; +2.000 MW de capacidad de abastecimiento
2	AMBA II y compensación STATCOM Rodríguez	Buenos Aires	Seguridad y capacidad del anillo del AMBA	Según PFTE
3	Línea 500 kV Vivorata – Plomer	Buenos Aires	Vinculación atlántica y evacuación de generación eólica costera	Según PFTE
4	Línea 500 kV Plomer – O'Higgins	Buenos Aires	Cierre del anillo oeste del AMBA y vinculación con Cuyo y Comahue	Según PFTE
B. Patagonia				
5	Línea 500 kV Puerto Madryn – Choele Choel – Bahía Blanca	Chubut, Río Negro, Buenos Aires	Evacuación de generación eólica patagónica y vinculación con el sistema troncal	Según PFTE
6	Estación transformadora Comodoro Rivadavia Oeste 500/132 kV	Chubut	Abastecimiento de la cuenca del golfo San Jorge y de la demanda hidrocarburífera	450 MVA

N°	Obra	Jurisdicciones	Objeto principal	Parámetros de referencia
7	Corredor Patagonia Austral: incremento de la capacidad de transferencia entre Santa Cruz y el sistema troncal (alternativa Este, Río Santa Cruz – Puerto Madryn, o alternativa Oeste, CH Kirchner – Futaleufú – Piedra del Águila; referencia 500 kV)	Santa Cruz, Chubut, Neuquén, Río Negro	Evacuación de los aprovechamientos hidroeléctricos del río Santa Cruz y de la generación eólica austral	Alternativa a definir por el PFTE
8	Interconexión Santa Cruz – Tierra del Fuego: estudio de factibilidad técnica, económica y ambiental de las alternativas (500 kV, 132 kV o enlace en corriente continua) y, en su caso, ejecución	Santa Cruz, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	Integración federal; sustitución de generación aislada	Obra de integración federal (artículo 43); estudio del artículo 52
9	Corredor de Alta Capacidad Patagonia – Centro: estudio de factibilidad y, en su caso, licitación de un enlace en corriente continua de alta tensión (HVDC) entre el nordeste patagónico y el AMBA	Chubut, Río Negro, La Pampa, Buenos Aires	Expansión anticipatoria de la ZDRE eólica patagónica	2.000 a 3.000 MW; sujeto al estudio de factibilidad del artículo 52
C. Cuyo, Comahue y Centro				
10	Línea 500 kV Río Diamante – Charlone – O'Higgins	Mendoza, Buenos Aires	Evacuación de generación de Cuyo y del Comahue hacia el centro de carga	Según PFTE

N°	Obra	Jurisdicciones	Objeto principal	Parámetros de referencia
11	Incremento de la capacidad de transferencia Comahue – Buenos Aires (quinta línea de 500 kV, enlace en corriente continua o alternativa de menor costo sistémico)	Neuquén, Río Negro, La Pampa, Buenos Aires	Evacuación de generación hidráulica, térmica y eólica del Comahue	A definir por el PFTE
12	Línea 500 kV Rodeo – Chaparro – La Rioja Sur	San Juan, La Rioja	Abastecimiento de proyectos mineros de cobre y evacuación de generación solar	Según PFTE
13	Línea 500 kV Malvinas – San Francisco – Santo Tomé	Córdoba, Santa Fe, Corrientes	Vinculación Centro – Litoral – Noreste	Según PFTE
D. Noroeste y Noreste				
14	Línea 500 kV Lavalle – Chumbicha	Catamarca	Evacuación de generación solar y abastecimiento de demanda minera	Según PFTE
15	Línea 500 kV Chaparro – Antofagasta de la Sierra – Punta – Cobos	Catamarca, Salta	Puna: abastecimiento de proyectos de litio y cobre y evacuación de la ZDRE solar	Según PFTE
16	Estación transformadora El Espinillo 500/132 kV	Formosa	Abastecimiento del Noreste; integración federal	Según PFTE
17	Incremento de la capacidad de evacuación de Yacyretá y de transferencia hacia el Noreste	Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones	Seguridad de abastecimiento del Noreste	A definir por el PFTE
E. Interconexiones internacionales				

N°	Obra	Jurisdicciones	Objeto principal	Parámetros de referencia
18	Interconexión 500 kV Yaguaca (Bolivia) – Salvador Mazza – San Juancito	Salta, Jujuy	Integración regional y seguridad del Noroeste	Según PFTE y acuerdos internacionales
19	Interconexión 500 kV Villa Hayes (Paraguay) – Formosa	Formosa	Integración regional y seguridad del Noreste	Según PFTE y acuerdos internacionales
F. Programas				
20	Programa de reemplazo y modernización de instalaciones al fin de su vida útil	Todo el SADI	Confiabilidad; artículo 20	Metas anuales fijadas por el Ente Regulador
21	Programa de alternativas no convencionales en nodos críticos (almacenamiento en el AMBA, el Comahue y el Noroeste)	Todo el SADI	Diferimiento de obras y reducción de restricciones; artículo 21	Según PFTE

Las obras se definen por su objeto y por la capacidad de transferencia que deben aportar. El PFTE determina la tecnología, la traza y el dimensionamiento de cada una al mínimo costo total sistémico, con la evaluación del artículo 11; los niveles de tensión consignados son de referencia y los parámetros de la última columna son estimaciones.



ANEXO II
ZONAS DE DESARROLLO DE RECURSOS ENERGÉTICOS INICIALES

Zona	Jurisdicciones	Recurso principal
Patagonia eólica	Chubut, Santa Cruz, Río Negro, sur de Buenos Aires	Eólico de alto factor de capacidad; hidroeléctrico
Litoral atlántico bonaerense	Buenos Aires	Eólico costero
Comahue	Neuquén, Río Negro, La Pampa	Hidroeléctrico, gas natural y eólico
Cuyo	San Juan, Mendoza, La Rioja	Solar y eólico; demanda minera de cobre
Puna y Noroeste	Jujuy, Salta, Catamarca	Solar de alta irradiación; demanda minera de litio y cobre

El PFTE puede incorporar otras zonas con la evaluación del artículo 10.

MARCELA MARINA PAGANO

DIPUTADA DE LA NACIÓN



FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de ley establece el régimen de planificación, expansión, financiamiento, acceso y control del transporte de energía eléctrica. Es la pieza del sistema eléctrico argentino que desde hace más de dos décadas carece de una ley propia y que hoy constituye el cuello de botella de todo lo demás: de la generación que no puede evacuarse, de la demanda industrial y minera que no puede conectarse, de la confiabilidad del abastecimiento del área metropolitana y del precio que pagan los usuarios.

I. El problema: una red que dejó de crecer

Los datos son del propio Poder Ejecutivo. Al anunciar el 29 de mayo de 2025 su plan de obras de transporte, el Ministerio de Economía informó que en los últimos diez años la demanda eléctrica creció un VEINTE POR CIENTO (20 %) mientras las líneas de alta tensión crecieron un OCHO POR CIENTO (8 %); que en los últimos seis años solo se ejecutó el TREINTA Y OCHO POR CIENTO (38 %) de las inversiones necesarias en transmisión; y que el TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35 %) de las instalaciones se encuentra al fin de su vida útil.

Las consecuencias están en las estadísticas de la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico (CAMMESA). Entre 2021 y 2025 la demanda del Mercado Eléctrico Mayorista creció un 5,3 %, pero la generación local apenas un 1,3 % (de 140.976 a 142.793 GWh). La diferencia se cubrió con importaciones, que pasaron de 819 a 4.304 GWh, mientras las exportaciones cayeron de 3.850 a 509 GWh. Las pérdidas de transporte aumentaron un 34 % (de 4.352 a 5.844 GWh): la energía recorre distancias mayores por líneas saturadas. La generación renovable, que ya representa cerca del 19 % de la generación local, sufre restricciones crecientes por falta de capacidad de evacuación: según datos expuestos por la Asociación de Generadores de Energía Eléctrica de la República Argentina (AGEERA) en septiembre de 2026, la energía restringida alcanzó picos de 90 GWh mensuales en mayo de 2026 y se ubica en el orden de los 60 GWh en otros meses. Esa energía, la más barata del sistema, se reemplaza con generación forzada a combustibles líquidos o con importaciones.



El Mercado a Término de Energías Renovables carece de capacidad de transporte disponible en casi todos los corredores para nuevos contratos entre privados. Los proyectos de cobre en San Juan y de litio en la Puna, que requieren cientos de megavatios de potencia de retiro, encuentran una red que no fue dimensionada para ellos. El área metropolitana de Buenos Aires, que según la Secretaría de Energía concentra alrededor del 40 % de la demanda nacional, opera —en palabras del propio organismo— al límite de sus capacidades técnicas, con restricciones a la demanda y riesgo de colapsos.

La paradoja es evidente. La Argentina dispone de gas natural a uno de los costos más bajos de la región, de un recurso eólico patagónico que se cuenta entre los de mayor factor de capacidad del mundo, de la irradiación solar de la Puna, de un parque hidroeléctrico amortizado y de capacidad nuclear propia. Sin embargo, paga la energía más cara de lo necesario y no puede ofrecer a su industria electricidad abundante, confiable y a precio competitivo, porque no puede moverla desde donde se produce hasta donde se necesita. Ninguna política de generación, de precios o de subsidios corrige ese problema si no se corrige primero la red.

II. Por qué hace falta una ley

La ley 24.065, de 1992, organizó el transporte como servicio público concesionado y confió su expansión a la iniciativa de los beneficiarios: cada ampliación debía ser solicitada y pagada por quienes se beneficiaban con ella, conforme al reglamento de acceso y ampliaciones de Los Procedimientos del mercado mayorista. El mecanismo funcionó para la cuarta línea Comahue – Buenos Aires, habilitada en 1999, y para poco más. Ante la parálisis, el Estado creó en 1999 el Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal, con el que entre 2003 y 2016 el Plan Federal de Transporte incorporó del orden de CINCO MIL (5.000) kilómetros de líneas de 500 kV: la interconexión Noroeste – Noreste, la línea Choele Choel – Puerto Madryn – Pico Truncado, la vinculación Comahue – Cuyo, la línea Mendoza – San Juan, la línea Recreo – La Rioja, la interconexión Pico Truncado – Río Turbio – Río Gallegos y la segunda línea Rincón Santa María – Resistencia, entre otras. Desde entonces, las incorporaciones se limitaron a obras remanentes de ese plan y ninguna ampliación troncal de envergadura fue convocada; el resultado es el desfase entre demanda y red que el propio Ministerio de Economía cuantifica.



El marco vigente no ofrece las herramientas para revertir esa situación. El artículo 38 de la ley 24.065, en su texto ordenado por el decreto 450/2025, dispone que la Secretaría de Energía prepara planes meramente “orientativos”. El decreto 234/2025 disolvió el Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal y dejó la porción del Fondo Nacional de la Energía Eléctrica destinada a transporte —el 19,86 %— librada a la identificación discrecional de obras por la Secretaría. El plan de dieciséis obras que el Poder Ejecutivo presentó en 2025 se originó en un plan de contingencia para meses críticos (resolución 294/2024) dictado al amparo de una emergencia, y fue formalizado por la resolución 715/2025. La primera licitación —AMBA I, resolución 202/2026— se publicó en agosto de 2026, tras reiteradas postergaciones, con adjudicación prevista para 2027 y un plazo de obra de cincuenta y dos meses: la primera obra del plan entraría en servicio alrededor de 2031. Su aporte financiero inicial, del orden de los cien millones de dólares, proviene de una cuenta creada y administrada por resolución. Nada de esto tiene rango de ley: puede modificarse por decreto o resolución, depende de la vigencia de emergencias y de la voluntad de cada administración.

Un programa que el propio Gobierno estima en más de SEIS MIL SEISCIENTOS MILLONES DE DÓLARES (USD 6.600.000.000) y CINCO MIL SEISCIENTOS DIEZ (5.610) kilómetros de líneas de 500 kV, con contratos que se extenderán por veinticinco años y que serán pagados por los usuarios, requiere una ley que fije qué se construye, quién decide, cómo se paga, quién controla y cómo se protege al usuario. Es competencia del Congreso, y es también una condición para que los inversores, las provincias y los usuarios creen en la continuidad del programa más allá de un mandato.

El proyecto no se opone al plan del Poder Ejecutivo: lo toma, le otorga rango legal, lo completa con obras de integración federal y le agrega las reglas de planificación, financiamiento, acceso y control que hoy no tiene. Los procedimientos en curso continúan bajo sus pliegos y acceden a los beneficios de la ley.

III. Qué propone el proyecto

Primero, planificación vinculante. Se crea el Plan Federal de Transporte Eléctrico (PFTE), decenal y rodante, elaborado sobre los estudios del Organismo Encargado del Despacho y las guías de referencia de los transportistas, con consulta pública, dictamen del Consejo Federal de la Energía Eléctrica y remisión al Congreso. Ninguna ampliación troncal de beneficio sistémico puede convocarse fuera del Plan. El Organismo Encargado



del Despacho debe publicar trimestralmente un mapa de capacidad de transporte por nodo, que sirve de referencia a los procedimientos de acceso, y mensualmente la energía restringida por congestión. La planificación deja de ser orientativa y la información deja de ser un privilegio de los iniciados.

Segundo, expansión anticipatoria. La red se construye antes de que la falta de capacidad se convierta en restricción, en las Zonas de Desarrollo de Recursos Energéticos que el propio Plan declara. Es el modelo que Texas aplicó con sus Competitive Renewable Energy Zones: una ley de 2005 habilitó la construcción anticipada de unos 5.800 kilómetros de líneas hacia las zonas de mejor viento, con costo socializado entre todos los usuarios, y el resultado fue el mayor parque eólico de los Estados Unidos y precios mayoristas bajos durante más de una década. El costo del programa, estimado inicialmente en cuatro mil novecientos millones de dólares, terminó en cerca de seis mil novecientos millones; esa experiencia justifica las reglas de control de costos y de modificaciones contractuales que este proyecto incorpora. La Argentina tiene, en la Patagonia y en la Puna, recursos comparables o mejores.

Tercero, Obras de Prioridad Nacional con rango de ley. El Anexo I incorpora las obras del plan oficial —entre ellas la interconexión de Tierra del Fuego, que el proyecto califica como obra de integración federal, financia con el Fondo y somete a un estudio previo de alternativas técnicas, por la complejidad del cruce del estrecho de Magallanes— y agrega el estudio de un corredor de alta capacidad en corriente continua entre la Patagonia y el centro de carga, el refuerzo del corredor Comahue – Buenos Aires, el refuerzo del Noreste y dos programas transversales de modernización y de alternativas no convencionales. La ley fija el objeto estratégico de cada obra —qué áreas vincular y cuánta capacidad aportar— y deja la solución técnica, la traza y el dimensionamiento al Plan, que puede sustituir una línea por un enlace en corriente continua, una repotenciación o almacenamiento cuando resulte de menor costo sistémico, y diferir una obra cuya evaluación resulte negativa; lo que no puede hacer el Poder Ejecutivo es excluirla por decreto, porque de la ley dependen la presunción de beneficio sistémico y la declaración de utilidad pública. La autoridad de aplicación queda obligada a convocar las obras con ingeniería básica dentro de los treinta y seis meses y las restantes dentro de los sesenta.

Cuarto, financiamiento estable. Se crea el Fondo Federal de Transporte Eléctrico (FOFTE), que reconstituye con rango legal y fuentes múltiples el fondo disuelto en 2025:



la porción del Fondo Nacional de la Energía Eléctrica destinada a transporte, cuyo piso del 19,86 % se fija por ley; un Cargo Federal de Transporte Eléctrico fijado por la propia ley; una participación temporaria en los derechos de exportación de hidrocarburos, para que la renta de Vaca Muerta financie la red que permite industrializar al país; la cuenta de exportaciones del fondo de estabilización del mercado mayorista que hoy se usa sin ley; y el financiamiento multilateral. Dentro del FOFTE se constituye un Fondo de Garantía que respalda el pago de la remuneración de las obras. La experiencia del Fondo para el Desarrollo de Energías Renovables en el programa RenovAr demuestra que una garantía creíble reduce el costo de capital y, con él, el precio que finalmente paga la demanda. El proyecto fija además una prelación en el uso de los recursos y un límite a los compromisos del fiduciario, para que el Fondo no prometa más de lo que recauda.

El FOFTE no es la reconstrucción del fondo disuelto en 2025. El Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal fue creado por resolución, sus obras se elegían por resolución, no tenía garantía separada ni límite de compromisos, su información no era pública y su control parlamentario fue inexistente; financió el Plan Federal cuando hubo decisión política de hacerlo y quedó inmovilizado cuando no la hubo. El FOFTE tiene sus obras fijadas por ley, un cargo cuyo monto fija la ley, una prelación de pagos, un límite de compromisos del ochenta por ciento de los recursos percibidos, un Fondo de Garantía separado, auditoría anual de la Auditoría General de la Nación, publicación de todos sus actos en un registro de datos abiertos y una Comisión Bicameral que lo sigue. Es la diferencia entre una caja y una institución.

Quinto, beneficio sistémico. Se abandona, para las obras troncales, la lógica de que cada ampliación debe ser pagada por quienes la piden. Las obras que benefician al conjunto del sistema se pagan entre todos los usuarios, en proporción a su demanda, con un tope legal y con aportes del FOFTE que reducen esa carga; la proporción de uso dedicado de cada obra sigue a cargo de sus beneficiarios. Es la reforma que Chile adoptó con la ley 20.936 de 2016 —planificación centralizada, sistema de transmisión nacional pagado por toda la demanda y licitaciones internacionales—, que le permitió adjudicar en 2022 el enlace en corriente continua Kimal – Lo Aguirre, de 1.500 kilómetros y 3.000 MW; las demoras de permisos que esa obra sufre desde entonces son, a su vez, la mejor demostración de la necesidad del Título VI de este proyecto. Es también el modelo de Brasil, cuyas subastas de transmisión por menor ingreso anual permitieron construir una red de más de 180.000 kilómetros y los enlaces de Belo Monte.



Para que el costo de capital baje, la bancabilidad debe surgir de la ley y no solo de los pliegos. Por eso los contratos incluyen, por mandato legal, las reglas de terminación anticipada con compensación de la inversión no amortizada, el derecho de intervención de los financiadores, el tratamiento de la fuerza mayor y del cambio normativo, la remuneración en dólares pagadera en pesos y la solución de controversias por panel técnico y arbitraje. Ese arbitraje tiene sede en la República Argentina y se rige por el derecho argentino: la infraestructura que pagan los usuarios argentinos no puede quedar sometida a tribunales extranjeros, y la prohibición de prorrogar la jurisdicción se fija expresamente en la ley.

Sexto, acceso y capacidad. La capacidad de inyección nueva se asigna por concurso público cuando las solicitudes exceden la disponible, con criterios de fecha de habilitación, aporte de firmeza y precio; la asignación obliga a usarla —cierre financiero en doce meses, habilitación en treinta y seis— bajo pena de caducidad y ejecución de garantías; las reservas vigentes sin contrato ni hitos deben ratificarse; y los plazos de conexión quedan fijados con máximos legales. Las grandes demandas industriales, mineras y de infraestructura digital tramitan por el procedimiento de acceso de la ley 24.065 con esos mismos plazos. Se termina la especulación con nodos y la retención de capacidad que hoy bloquea proyectos reales.

Séptimo, control. Se crea un Registro Público de Transporte Eléctrico en formato de datos abiertos con todos los contratos, pagos, avances y atrasos; una Comisión Bicameral de seguimiento; auditoría anual de la Auditoría General de la Nación; programas de integridad y declaración de beneficiarios finales para todos los contratistas; reglas contra la colusión y la concentración —prohibición de ofertas de empresas vinculadas, intervención de la Autoridad Nacional de la Competencia cuando hay menos de tres ofertas o cuando un grupo económico supera el cuarenta por ciento de las obras adjudicadas—; y un procedimiento de modificación contractual con audiencia pública e intervención parlamentaria. Las renegociaciones opacas han sido, históricamente, la vía por la que las concesiones de infraestructura se convirtieron en cargas para los usuarios. El proyecto las somete a control público.

El proyecto incorpora, además, un Programa de Integración Eléctrica Federal que fija metas concretas —abastecimiento en condiciones N-1 para todas las capitales provinciales y las ciudades de más de cien mil habitantes en diez años, interconexión de Tierra del Fuego, sustitución de la generación aislada a combustibles líquidos— y una



regla de equilibrio federal que reserva no menos del cuarenta por ciento de los recursos del FOFTE a las regiones del interior. Las obras de integración cuyo beneficio económico no alcanza a cubrir su costo solo pueden ejecutarse con una declaración fundada del Plan y dictamen del Consejo Federal, y se pagan íntegramente con el Fondo y no con la tarifa: la integración territorial es una decisión federal explícita, no un costo oculto en la factura. Nuestro país es federal de nombre mientras la energía no esté disponible en igualdad de condiciones en todas las provincias; el transporte es la herramienta para que lo sea de hecho. Las cooperativas eléctricas, que abastecen a cientos de localidades, quedan reconocidas como ejecutoras de las obras de última milla. Se establecen, por último, reglas de contenido nacional y un programa de desarrollo de proveedores: la Argentina fabrica conductores, estructuras, transformadores y aisladores, y un programa de esta magnitud debe ser también un programa industrial.

IV. Fundamentos constitucionales

El transporte de energía eléctrica interjurisdiccional es materia de competencia federal. El artículo 75, inciso 13, de la Constitución Nacional atribuye al Congreso la regulación del comercio entre las provincias, y la ley 15.336 declara de jurisdicción nacional, en su artículo 6°, la energía eléctrica que se transporta o distribuye entre provincias. El inciso 18 del mismo artículo —la cláusula del progreso— encomienda al Congreso proveer lo conducente a la prosperidad del país y a la construcción de canales navegables y ferrocarriles; las líneas de alta tensión son los canales del siglo XXI. El inciso 19 manda proveer al crecimiento armónico de la Nación y promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones: es el fundamento directo de la regla de equilibrio federal y del Programa de Integración Eléctrica Federal. El artículo 17 reserva a la ley la declaración de utilidad pública, que el proyecto efectúa únicamente para las obras individualizadas en el Anexo I, conforme al artículo 5° de la ley 21.499, y exige nueva ley para las que se incorporen después. El artículo 42 ordena que los marcos regulatorios de los servicios públicos prevean la participación de los usuarios y de las provincias; el proyecto avanza en esa dirección mediante la consulta pública, el Consejo Federal de la Energía Eléctrica, el Comité Técnico y la Comisión Bicameral. El artículo 124, finalmente, reconoce a las provincias el dominio originario de sus recursos naturales; por eso el proyecto no avanza sobre las competencias locales —ambiente, servidumbres de jurisdicción provincial, distribuidores provinciales— sino que las convoca mediante convenios y adhesión, con



beneficios concretos para quienes adhieran.

La determinación de obras concretas por ley tiene antecedentes en toda la historia constitucional argentina. La ley 5.559, de 1908, de fomento de los territorios nacionales, mandó construir líneas ferroviarias determinadas y creó los recursos para pagarlas. La ley 26.095, de 2006, creó cargos específicos para financiar obras de infraestructura energética; la litigiosidad que sufrieron esos cargos, cuyo monto fijaba el Poder Ejecutivo, aconseja fijar el monto en la ley, como hace este proyecto. La ley 26.566, de 2009, declaró de interés nacional obras nucleares determinadas. La ley 27.431, de presupuesto para 2018, autorizó en su artículo 59 un listado de proyectos de participación público-privada. El Congreso no ejecuta las obras, que quedan a cargo del Poder Ejecutivo y de los contratistas seleccionados por concurso; el Congreso decide qué obras son prioritarias, con qué recursos se pagan y bajo qué controles, que es exactamente lo que la Constitución le encomienda.

El Cargo Federal de Transporte Eléctrico se fija en la ley con su hecho imponible, su base y su monto, en resguardo del principio de legalidad tributaria (artículos 4º, 17 y 75, incisos 1 y 2, de la Constitución Nacional), y solo se habilita al Poder Ejecutivo a reducirlo. La afectación específica de una porción de los derechos de exportación, tributo de competencia exclusivamente nacional y ajeno a la masa coparticipable, es una decisión que la Constitución reserva al Congreso (artículo 75, inciso 3). El Preámbulo obliga a promover el bienestar general. No hay bienestar general posible en un país que no puede llevar su energía a donde se la necesita.

V. Parámetros adoptados y su justificación

Margen de capacidad anticipada del treinta por ciento en las Zonas de Desarrollo de Recursos Energéticos. Una línea de 500 kV tarda entre cinco y siete años desde su planificación hasta su habilitación; un parque de generación, entre dos y tres. Toda línea dimensionada a la demanda del momento nace saturada, como ocurrió con las líneas patagónicas del Plan Federal. Las economías de escala del transporte hacen que la capacidad adicional incorporada en la etapa de diseño —mayor sección de conductor, doble terna, reserva de espacio en estaciones— cueste una fracción de lo que costaría una segunda obra. El treinta por ciento es el margen que absorbe una década de crecimiento de la demanda a las tasas históricas del sistema.

Cargo Federal de dos dólares por megavatio-hora. Sobre una demanda del orden de los



ciento cuarenta mil gigavatios-hora anuales, netos de las exenciones, el cargo aporta alrededor de doscientos cincuenta millones de dólares por año. Para un hogar de consumo medio, trescientos kilovatios-hora mensuales, representa sesenta centavos de dólar por mes, entre el uno y el dos por ciento de la factura; para un gran usuario industrial, alrededor del dos y medio por ciento de su costo de abastecimiento, que es precisamente el costo que la red permite reducir. El cargo anticipa recursos que, aplicados como aporte de capital a las obras, evitan financiar esa porción a tasas de dos dígitos y reducen la remuneración que la demanda pagará durante veinticinco años. Por eso la ley faculta al Poder Ejecutivo a reducirlo cuando la garantía esté constituida y las obras cubiertas, y nunca a aumentarlo. El cargo se expresa en dólares y se paga en pesos porque las obras que financia se cotizan, contratan y remuneran en esa moneda — conductores, transformadores, equipos de maniobra y compensación son bienes transables— y porque los precios del mercado mayorista y la remuneración de la generación contratada ya se expresan en dólares y se pagan en pesos; un cargo en pesos nominales se licuaría con la inflación y obligaría a actualizarlo por resolución, que es exactamente lo que el proyecto evita. El modelo de sensibilidad que se acompaña como anexo económico, con sus fórmulas abiertas para su verificación en comisión, ensaya escenarios de demanda (más y menos quince por ciento), sobrecosto (veinte y cuarenta por ciento), costo de capital (ocho a quince por ciento), atraso (dos a seis años), eliminación de las retenciones, morosidad del mercado mayorista y un escenario adverso combinado. Sobre un programa de ocho mil millones de dólares, el cargo recauda entre doscientos veinte y trescientos millones anuales y los recursos corrientes del Fondo suman entre trescientos treinta y cuatrocientos setenta millones; la remuneración neta de las obras en régimen se ubica entre seiscientos ochenta y mil cien millones y representa, sobre la demanda del año de régimen, entre cuatro y seis dólares con treinta por megavatio-hora en cada escenario individual —entre el cinco y el ocho por ciento del precio monómico actual—, siempre dentro del tope del artículo 31; solo el escenario adverso combinado lo supera, y en ese caso el tope obliga a escalonar las convocatorias, no a dejar de pagar. El mismo modelo muestra que, con sus recursos corrientes, el Fondo sostiene durante la ejecución un aporte de entre el trece y el veintiuno por ciento del costo de las obras; alcanzar el máximo legal del treinta por ciento requiere el financiamiento multilateral y la emisión de valores que la ley autoriza, cuyo servicio tiene la primera prioridad en la prelación de pagos. Por eso el treinta por ciento es un techo y no una promesa.



Diez por ciento de los derechos de exportación de hidrocarburos durante quince años. Es un recurso existente, no un impuesto nuevo, del orden de los cien millones de dólares anuales a los niveles actuales de exportación. Vincula la renta hidrocarburífera con la infraestructura que permite convertir gas en electricidad para la industria y limita la afectación al período de construcción del Plan. Si el Poder Ejecutivo reduce las alícuotas, el Fondo pierde esa fuente sin comprometer las obras contratadas, porque el fiduciario solo puede asumir compromisos hasta el ochenta por ciento de los recursos efectivamente percibidos el año anterior.

Aportes del Fondo de hasta el treinta por ciento del costo de cada obra. Es el rango en que los organismos multilaterales sitúan el financiamiento de viabilidad de obras de infraestructura: suficiente para reducir en un tercio la remuneración a cargo de la demanda y para atraer capital privado a obras de menor rentabilidad, sin sustituir la inversión privada. El Fondo de Garantía recibe no menos del veinte por ciento de los recursos anuales hasta cubrir doce meses de remuneración, y tiene prioridad sobre los demás destinos, porque sin garantía no hay ofertas o las hay a un costo de capital que la demanda termina pagando.

Tope de ocho dólares por megavatio-hora. A los precios actuales del mercado mayorista equivale a alrededor del diez por ciento del precio monómico y, sobre la demanda proyectada, a una capacidad de remuneración del orden de los mil doscientos millones de dólares anuales, suficiente para pagar en régimen la totalidad del Anexo I neta de los aportes del Fondo. El tope opera como límite de ritmo y no de alcance: se verifica al convocar cada obra y nunca limita el pago de contratos firmados, lo que preserva la garantía y la credibilidad del régimen. Se fija en un valor absoluto, y no como porcentaje del precio de la energía, para que la reducción del costo de abastecimiento que la red produce no reduzca, paradójicamente, la capacidad de construir más red.

Contenido nacional del treinta y cinco por ciento del valor de los bienes. Conductores, estructuras metálicas, hormigón, aisladores, herrajes y transformadores de potencia tienen producción nacional acreditada y representan más de la mitad del valor de los bienes de una línea de 500 kV; el porcentaje adoptado es exigible sin afectar plazos ni costos, y la ley prevé su reducción fundada y pública cuando la oferta nacional no pueda cumplir el cronograma o su precio supere en más del quince por ciento —el margen de preferencia de la ley 27.437— la referencia internacional. En las obras financiadas por organismos multilaterales, cuyas políticas de adquisiciones no admiten cuotas de



contenido local, rige el margen de preferencia de esa ley.

Los restantes parámetros —caducidad contractual por atraso imputable superior a doce meses, ponderación máxima del precio del cuarenta por ciento en los concursos de capacidad, umbral de diez megavatios para las grandes demandas, multa de hasta el uno por ciento de la remuneración anual por mes de atraso, modificación contractual calificada a partir del diez por ciento acumulado y umbral de veinte millones de dólares para la licitación internacional de obras de distribución troncal— siguen los estándares de los regímenes de transmisión de Chile y Brasil y del régimen argentino de obras públicas, y se someten, como todo el proyecto, a la deliberación de las comisiones.

VI. Impacto económico y fiscal

El costo fiscal del proyecto se limita a las afectaciones específicas que crea —la participación temporaria en los derechos de exportación y la porción del Fondo Nacional de la Energía Eléctrica que ya está destinada a transporte— y al gasto tributario de los beneficios fiscales, que son los mismos que el régimen vigente ofrece a las grandes inversiones y que no se acumulan con ellos. Las obras se financian con capital privado bajo procedimientos competitivos, y su remuneración se paga por la demanda con un tope legal. A título ilustrativo, un programa de entre siete mil y diez mil millones de dólares, según el alcance final de las obras a definir por el Plan, ejecutado en diez años y remunerado en veinticinco, implica en régimen una remuneración anual de entre novecientos y mil trescientos millones de dólares, que los aportes del Fondo y la reducción del costo de capital que produce la garantía reducen en un tercio o más. Del otro lado del balance, cada teravatio-hora de energía renovable o hidráulica que la red permite evacuar en lugar de generación forzada con combustibles líquidos o de importaciones representa un ahorro de entre cincuenta y ciento cincuenta millones de dólares anuales, según la fuente que sustituye; la evacuación de diez a quince teravatio-hora adicionales, que el Plan hace posible, compensa una parte sustancial del costo de las obras y, en los escenarios de mayor restricción, su totalidad, sin computar el valor de la energía no suministrada evitada ni el de la demanda productiva que hoy no puede conectarse. La evaluación de beneficio sistémico que el proyecto exige para cada obra convertirá estas estimaciones en cálculos precisos y públicos.

VII. Articulación con la agenda productiva

Este proyecto integra una agenda legislativa orientada a que la Argentina produzca: el



proyecto de creación del Banco Federal para las Inversiones Estratégicas y el Desarrollo Productivo, que podrá canalizar financiamiento de largo plazo a las obras del Plan; el Régimen Legal Federal PyME, cuyas empresas necesitan energía a precio competitivo; el proyecto de fomento del gas natural vehicular; y las iniciativas de protección de la base industrial y científica del Estado, entre ellas el complejo nuclear. La energía barata no es un objetivo en sí mismo: es la condición de una industria que exporta, de un interior que se desarrolla y de un país que deja de importar lo que puede producir.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.

MARCELA MARINA PAGANO

DIPUTADA DE LA NACIÓN