



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

### **“BOLETO VERDE” PARA LA COMPENSACIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA**

**Artículo 1º.- Objeto y alcances.** Establécese la obligatoriedad de todo prestador de servicios de transporte de pasajeros/as de media y larga distancia, tanto aéreo, terrestre o naval, de ofrecer un “Boleto Verde” en su cuadro tarifario de pasajes. Quedan incluidos vuelos comerciales en aviones, buques, ómnibus de larga distancia, trenes, entre otros medios de transporte que determine la Autoridad de Aplicación de la presente Ley, cuyo lugar de partida esté localizado dentro de los límites de la República Argentina.

**Art. 2º.- Definiciones.** A los efectos de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones:

- a) Boleto Verde: la tarifa especial cuyo objetivo es generar conciencia ambiental y a la vez medir y compensar la Huella de Carbono de cada trayecto de transporte de pasajeros/as de media y larga distancia;
- b) Huella de Carbono: las emisiones de gases de efecto invernadero expresadas en dióxido de carbono equivalentes (CO<sub>2</sub>eq), asociadas al viaje en cuestión, divididas por la cantidad máxima de pasajeros/as autorizada para el mismo. Su cálculo lo realiza la Autoridad de Aplicación a través de un método estandarizado, en base a distintas variables como tipo de transporte, distancia, capacidad del vehículo, tipo de combustible o tracción utilizado, condiciones meteorológicas habituales, tipo de cabina o asiento en la que viaja el/la pasajero/a, entre otros factores que ésta determine.

**Art. 3º.- Composición.** El Boleto Verde comprenderá la tarifa aplicable, sumada a un complemento adicional expresado en un monto dinerario, basado en la Huella de Carbono del viaje.

El valor del complemento adicional asociado al Boleto Verde resultará del cálculo de la Huella de Carbono del trayecto, multiplicado por una unidad de valor que la Autoridad de Aplicación deberá establecer y actualizar anualmente, y no podrá superar en más de un VEINTICINCO POR CIENTO (25%) a la tarifa mayor aplicable para el viaje.

**Art. 4º.- No exigibilidad.** En todos los casos el Boleto Verde tendrá un carácter optativo para el usuario.

**Art. 5º.- Certificación.** La adquisición de un Boleto Verde certifica de forma fehaciente la compensación de la Huella de Carbono asociada al trayecto para el usuario de transporte o quien hubiera abonado el boleto. Dicha certificación operará a los efectos de la confección de balances de carbono, según la normativa vigente aplicable o de forma voluntaria- o, en los casos en los que



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

se deba demostrar, dentro de los límites de la República Argentina, la efectiva compensación de emisiones de CO2 asociada a uno o más viajes de media y larga distancia.

**Art. 6°.- Leyenda obligatoria.** Establécese la obligatoriedad de incluir en todo pasaje de media y larga distancia, ya sea en formato digital o papel, una leyenda que indique la Huella de Carbono de dicho viaje, y el porcentaje que representa sobre la cuota anual per cápita para alcanzar las contribuciones nacionales determinadas (NDC) vigentes de la República Argentina en el marco del Acuerdo de París.

**Art. 7°.- Fondo de Compensación.** Destínese lo recaudado por el complemento adicional asociado a cada Boleto Verde ofrecido por las empresas de transporte al Fondo Fiduciario de Compensación Ambiental de Administración y Financiero creado por ley 27.431, en el marco de la ley 25.675.

**Art. 8°.- Afectación específica.** Los montos que sean transferidos con motivo del Boleto Verde al Fondo Fiduciario de Compensación Ambiental de Administración y Financiero deberán ser utilizados exclusivamente para medidas de mitigación y adaptación al Cambio Climático, en los términos de la Ley 27.520.

A fin de garantizar transparencia y trazabilidad, la Autoridad de Aplicación debe publicar en tiempo real los montos ingresados en concepto del Boleto Verde y elaborar anualmente un informe público que acredite su destino específico.

**Art. 9°.- Promoción del Boleto Verde en las contrataciones públicas.** La Autoridad de Aplicación promoverá, a través de los pliegos de bases y condiciones, el uso del Boleto Verde en las operaciones habituales de personas jurídicas que participen de procedimientos de contrataciones públicas del Estado Nacional.

**Art. 10.- Pasajes del Estado Nacional.** Establécese la obligatoriedad de incluir el complemento del Boleto Verde en todos los pasajes para el transporte de pasajeros/as de media y larga distancia adquiridos por los TRES (3) Poderes del Estado Nacional, a partir del 1° de enero de 2026.

**Art. 11.- De Forma.** Comuníquese, etc.

**FIRMANTES: Maximiliano Ferraro, Paula Oliveto Lago, Camila Crescimbeni, Ximena García, Soledad Carrizo, Dolores Martínez, Carolina Castets.**



## FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El objeto del presente proyecto de ley es crear la opción de “Boleto Verde” como una herramienta capaz de generar conciencia acerca del impacto del transporte en el ambiente y el cambio climático, a la vez que permite ofrecer a los usuarios la posibilidad de compensar la huella de carbono asociada a sus viajes mediante el pago de un adicional. Además, garantiza la neutralidad en carbono del transporte de media y larga distancia asociado al funcionamiento de los tres Poderes del Estado Nacional, a partir del año 2026, potenciando y fomentando así la acción climática en nuestro país.

Cabe destacar que la Argentina decidió ser parte activa en la lucha contra el cambio climático, presentando en 2016 su Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) en el marco del Acuerdo de París, en la cual se propuso limitar el crecimiento de emisiones al año 2030. Esta contribución fue revisada en 2020, a través de un proceso que culminó con la presentación de la segunda NDC en diciembre de dicho año y una actualización en 2021, con una nueva meta que consiste en no exceder las 349 megatoneladas de dióxido de carbono equivalente al año 2030, comprometiéndose además a ser carbono neutral para el año 2050. Estos compromisos internacionales nos exigen la implementación de políticas públicas ambiciosas, transversales y a largo plazo.

Las compensaciones de carbono permiten a los usuarios colaborar con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a las distintas actividades humanas -turismo, negocios, gobierno-, y hacer su aporte a los compromisos de la República Argentina con el Acuerdo de París. En el caso de esta iniciativa, la compensación se instrumenta a través del pago de un adicional al boleto de transporte de media y larga distancia, que es destinado al Fondo Fiduciario de Compensación Ambiental de Administración y Financiero creado por ley 27.431, y que podrá ser utilizado exclusivamente para proyectos de mitigación y adaptación al Cambio Climático.

Cada vez más líneas aéreas y otras empresas de transporte a nivel mundial establecen mecanismos para ofrecer a sus clientes la posibilidad de pagar un adicional a modo de compensación de la huella de carbono asociada al viaje, una opción que a la vez funciona a modo de concientización y que permite articular con distintos actores y proyectos vinculados con la mitigación del cambio climático y la recomposición ambiental. Tal es el caso, por ejemplo, del programa CarbonChoice de United Airlines<sup>1</sup>, o las calculadoras de carbono de Air France<sup>2</sup> o Iberia<sup>3</sup> y los convenios de donación y estrategias de sostenibilidad que ofrecen.

En un mundo en el que los consumidores y el propio comercio internacional se están volcando hacia opciones y productos con una menor huella de carbono asociada, vemos como interesante que pueda incluirse una medición de las emisiones asociadas a cada pasaje, a modo de herramienta

---

<sup>1</sup><https://www.united.com/ual/es/es/fly/company/global-citizenship/environment/carbon-offset-program.html>

<sup>2</sup><https://corporate.airfrance.com/en/co2/calculateur>

<sup>3</sup>[https://grupo.iberia.com/sustainability/calculadora\\_de\\_huella\\_de\\_carbono](https://grupo.iberia.com/sustainability/calculadora_de_huella_de_carbono)



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

informativa que sirva para la elaboración de los distintos balances de carbono. En este sentido, consideramos que la creación de un Boleto Verde derivará en oportunidades para aquellas empresas, asociaciones y organismos que activamente desean neutralizar su huella de carbono, ya sea por temas de su propia política institucional o, en otros casos, como requisito para poder posicionar productos o llevar adelante proyectos.

A modo de ejemplo, volar 4000 kilómetros en clase económica quema aproximadamente 0.29 toneladas métricas de carbono por pasajero, según la calculadora de emisiones de carbono de la Organización de Aviación Civil Internacional. El costo para compensar este vuelo de aproximadamente seis horas, utilizando la calculadora de desplazamiento de viaje de la ONG Cool Effect, está cercano a los 3 dólares americanos.<sup>4</sup> Está claro que estos costos van variando según las distintas calculadoras y los proyectos existentes, pero el ejemplo sirve para demostrar que, con un porcentaje no tan significativo del valor del boleto, se puede compensar las emisiones, haciendo un aporte a la lucha contra el cambio climático.

El presente proyecto se enmarca en un conjunto de iniciativas que tienen por objetivo incentivar ciertas acciones por parte de los ciudadanos. Los últimos desarrollos de la psicología conductual suelen rechazar las formas extremas del modelo del agente racional y proponen diferentes medidas que puedan promover conductas determinadas con beneficios sociales o individuales. Existen numerosos sesgos, errores, debilidades y problemas en la toma de decisiones de las personas. Como afirma el psicólogo Daniel Kahneman, “aunque los humanos no son irracionales, a menudo necesitan ayuda para hacer juicios más acertados y tomar mejores decisiones, y en algunos casos, las políticas y las instituciones puede proporcionar esa ayuda”<sup>5</sup>.

Con este proyecto no pretendemos un Estado que fuerce a sus ciudadanos a pagar un boleto verde o, como algunos argumentaban en el debate de la ley de etiquetado frontal de alimentos, a mantener una dieta equilibrada de manera obligatoria. Pero sí creemos en leyes que ayuden a los ciudadanos a soportar cargas de libertad y proteger a los propios ciudadanos de sus decisiones.

También creemos que es importante brindar la posibilidad de tomar distintas opciones. El mercado está dominado por la oferta y la demanda, pero como consumidores los ciudadanos pueden tener la posibilidad de ejercer un impacto en la demanda de servicios verdes y respetuosos del ambiente. No sólo modificando las costumbres personales, sino enviando mensajes al mercado que estamos dispuestos a asumir mayores costos por alternativas neutras en carbono<sup>6</sup>. También muchas empresas pueden tomar políticas corporativas para mejorar su imagen institucional, dar un mensaje a favor del desarrollo sostenible u obtener beneficios en licitaciones, compras públicas y en el comercio internacional.

Nos parece importante también que los pasajes comprados por dependencias del Estado Nacional deben obligatoriamente ser neutros en carbono, ya que el propio estado podría incentivar la práctica y sería un dinero que le vuelve para aplicarlo a políticas de descarbonización según lo establece el presente proyecto.

Por último, resulta de importancia mencionar que la implementación de una política pública como la que aquí se propone, de ninguna manera debe asimilarse a un “pago por contaminar”, y no anula, sino que complementa otras estrategias tan necesarias como lo son la eficiencia energética y la

---

<sup>4</sup> <https://www.redaccion.com.ar/como-funcionan-los-programas-de-compensacion-de-carbono/>

<sup>5</sup> KAHNEMAN D. *Pensar rápido, pensar despacio*. Ed. Debate, Buenos Aires, 2021. Pág. 535.

<sup>6</sup> GATES B. *Cómo evitar un desastre climático*. Buenos Aires, 2021. Pág. 280.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

descarbonización del transporte, y la reducción de viajes superfluos a través de, por ejemplo, el fomento del teletrabajo.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares que me acompañen en la sanción del presente proyecto de ley.

**FIRMANTES: Maximiliano Ferraro, Paula Oliveto Lago, Camila Crescimbeni, Ximena García, Soledad Carrizo, Dolores Martínez, Carolina Castets.**