

ALUMNI THINK TANK · AAPAS · PRIMER ENTREGABLE

La electromovilidad ya cambió el riesgo. El mercado debe adaptarse.

Diagnóstico del mercado asegurador argentino frente a la electromovilidad

Julio 2026 · Versión técnica completa

Nota preliminar

Este es el primer entregable del Alumni Think Tank de AAPAS correspondiente al año 2026. Tiene por objeto elaborar un diagnóstico sobre el impacto de la electromovilidad en el mercado asegurador argentino, identificando las principales brechas y desafíos que esta transformación plantea al sector y que serán abordados en los próximos entregables.

Para la elaboración de este diagnóstico se integraron cuatro líneas de análisis complementarias:

- **Relevamiento del mercado:** análisis de las comunicaciones institucionales y de la oferta pública de las principales aseguradoras patrimoniales del país para identificar coberturas, productos y criterios de aseguramiento vinculados con la electromovilidad.
- **Encuestas técnicas:** consultas dirigidas a compañías aseguradoras para relevar el grado de desarrollo de sus productos, criterios de suscripción, gestión de siniestros y percepción de los riesgos emergentes.
- **Comparativa internacional:** análisis de marcos regulatorios, prácticas aseguradoras y experiencias desarrolladas en otros mercados con mayor grado de madurez en electromovilidad.
- **Análisis técnico y normativo:** estudio de la normativa vigente, documentación técnica especializada y bibliografía relacionada con baterías de litio, infraestructura de carga, prevención de incendios y gestión de riesgos.

El objetivo de este primer entregable no es proponer soluciones, sino establecer un diagnóstico riguroso de la situación actual, contrastarlo con la experiencia y las prácticas desarrolladas en otros mercados e identificar las principales brechas que el mercado asegurador argentino deberá abordar. Las propuestas concretas se desarrollarán en los entregables siguientes.

El trabajo no busca poner en evidencia a ninguna compañía ni juzgar decisiones de mercado, sino identificar una brecha real entre la velocidad con la que evoluciona la electromovilidad y la capacidad de respuesta del sistema asegurador, aportando elementos técnicos que contribuyan a comprender esa brecha y favorezcan su progresiva reducción.

1. La electromovilidad transforma el ecosistema de riesgo completo

La electromovilidad llegó al mercado argentino a una velocidad que el sistema asegurador no anticipó. No se trata solo de un nuevo tipo de vehículo: se trata de una transformación simultánea de múltiples ramos del seguro que históricamente no tenían relación entre sí —automotor, hogar, incendio, consorcios, integrales, responsabilidad civil, etc.— junto con servicios como la asistencia y la prevención de incendios. Todos se ven afectados a la vez, con preguntas nuevas para las que el mercado todavía no tiene respuestas consolidadas.

En el primer trimestre de 2026, los patentamientos de vehículos eléctricos e híbridos enchufables crecieron un 313% en Argentina respecto al año anterior. El mercado asegurador no acompañó ese crecimiento: no existen pólizas específicas para EV (Electric Vehicle, vehículo eléctrico), la micromovilidad opera sin RC obligatoria y los clausulados fueron diseñados para motores a combustión. Lo que sigue es un mapa de ese desfase.

1.1 El vehículo registrable: no es hierro y pintura

Un vehículo eléctrico puro (BEV, Battery Electric Vehicle) o híbrido enchufable (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) tiene características técnicas que lo hacen radicalmente distinto de un vehículo a combustión. La batería representa entre el 40% y el 60% del valor total del vehículo. Su estado de salud —el SoH (State of Health): el indicador que mide la capacidad real de la batería respecto a su capacidad nominal original— determina el valor residual y el costo de reposición. Un vehículo con batería degradada al 70% no vale lo mismo que uno con batería nueva, aunque sean el mismo modelo y año.

Las cláusulas de destrucción total calculadas sin considerar el SoH son técnicamente incorrectas para un EV. Pueden declarar pérdida total un vehículo perfectamente reparable, o subestimar el daño real en uno con batería gravemente deteriorada. En las compañías relevadas, ninguna incorpora el SoH como criterio de valuación.

La reparación requiere talleres con formación específica en alta tensión. Desde octubre de 2025, la Resolución CPIQ N° 3/2025 establece que quienes realicen operaciones sobre las baterías —apertura, diagnóstico, mantenimiento, reacondicionamiento o disposición— deben estar inscriptos en el Registro Nacional de Operadores de Baterías, con título universitario habilitante. Esta restricción aplica a las intervenciones sobre la batería como componente; las tareas mecánicas generales sobre el vehículo no están alcanzadas. Ninguna compañía del mercado menciona este requisito ni cuenta con redes de reparación con capacidades técnicas bajo este marco.

El auxilio vehicular también requiere una actualización operativa: el clásico 'puente de batería' puede destruir la electrónica de alta tensión. El traslado sólo puede hacerse en grúa tipo plancha. Nada de esto está en los contratos de asistencia del mercado argentino.

Un ejemplo que ilustra la brecha normativa: la Ley Nacional de Tránsito 24.449 obliga a llevar a bordo un extintor de polvo ABC —que es precisamente el agente no certificado para el fuego de una batería (Clase L, ISO 3941:2026)—. La ley exige sobre el EV el único elemento de extinción calibrado para el incendio que casi no tiene, y no para el que sí puede tener. El marco legal no se actualizó junto con la tecnología.

Los costos de reparación son entre un 26,6% y un 35% más altos que en vehículos a combustión equivalentes (datos Allianz AGCS). En el Reino Unido asegurar un EV puede costar el doble. No existen datos locales consolidados.

1.2 La heterogeneidad del riesgo según química de batería

Uno de los principales hallazgos técnicos de este trabajo, posteriormente enriquecido y contrastado en el intercambio con CESVI Argentina, es que el análisis del riesgo no puede realizarse considerando a todas las baterías como una categoría homogénea. Conviven tecnologías con perfiles de riesgo muy distintos.

- **NMC** (Níquel-Manganeso-Cobalto) y **NCA** (Níquel-Cobalto-Aluminio): mayor densidad energética y mayor susceptibilidad al *thermal runaway*. Presentes en vehículos de alta autonomía. Perfil de riesgo más elevado.
- **LFP** (Litio-Ferrofosfato): estabilidad térmica significativamente superior, menor probabilidad de incendio. Cada vez más frecuente en vehículos urbanos y de uso estándar.
- **Na-ion** y baterías de estado sólido (emergentes): prometen reducir aún más los riesgos de inflamabilidad y propagación térmica.

La implicancia para el mercado asegurador es clara: dos vehículos del mismo modelo y año pueden presentar perfiles de riesgo diferentes según la química de su batería. La suscripción, la tarificación y los protocolos de

gestión de siniestros deberán incorporar progresivamente esta dimensión. **La electromovilidad no es un riesgo estático: evoluciona con la tecnología.**

1.3 La micromovilidad: cuando la cobertura ya no acompaña la exposición al riesgo

Las bicicletas eléctricas, los monopatines y los scooters ya forman parte del paisaje urbano argentino. El mercado asegurador dispone de coberturas para estos riesgos, tanto mediante productos específicos como a través de otras pólizas patrimoniales. Sin embargo, el crecimiento de la micromovilidad y la evolución de su exposición al riesgo plantean escenarios que no siempre fueron contemplados cuando esas coberturas fueron diseñadas.

En los productos específicos de micromovilidad, la Responsabilidad Civil suele contemplar sumas aseguradas que pueden resultar insuficientes frente a la severidad potencial de determinados siniestros. En las pólizas de hogar, la RC por hechos de la vida privada comparte el límite general de cobertura y no fue concebida específicamente para este riesgo. En ambos casos, el resultado puede ser el mismo: el conductor de un monopatín o una bicicleta eléctrica que ocasiona lesiones graves a un tercero podría enfrentar una condena que exceda el alcance económico de su cobertura.

1.4 La infraestructura de carga: nuevas exposiciones de responsabilidad

El Wallbox (cargador domiciliario) instalado en un edificio es un equipo de alta potencia en un espacio compartido. Su falla puede generar incendios que afecten vehículos de terceros o la estructura del edificio. La RC de la póliza de hogar del responsable —si existe y si aplica— probablemente no fue calibrada para este escenario.

Las baterías tienen ventanas de mayor riesgo térmico: niveles de carga por debajo del 20% o por encima del 80% de la capacidad nominal. El momento de mayor exposición es el de la carga nocturna en el hogar o el edificio.

La experiencia de ingeniería de riesgos en equipos industriales alimentados por baterías de ion-litio es una referencia útil para pensar la carga domiciliar. Chubb Risk Consulting, en su guía técnica sobre prevención de incendios en equipos eléctricos de este tipo, identifica el diseño de la estación de carga y el monitoreo activo del BMS como los principales mitigantes del riesgo. El mercado asegurador argentino todavía no incorpora estos criterios en la suscripción de Wallbox domiciliario ni en la evaluación de infraestructura de carga en consorcios.

1.5 El incendio de baterías: una nueva clase de fuego

El incendio de una batería de litio —thermal runaway o fuga térmica— es cualitativamente distinto del incendio convencional. La diferencia fundamental: la batería genera su propio oxígeno por descomposición de los óxidos del cátodo durante la reacción. Esto hace ineficaces a los agentes extintores por sofocación —CO₂, polvo químico, espumas—: la batería no necesita el oxígeno del aire para seguir ardiendo. El objetivo del extintor no es sofocar sino enfriar la reacción en cadena entre celdas.

Esta característica es lo que justifica la nueva Clase L de la norma ISO 3941:2026 (tercera edición, publicada en enero de 2026, primera vez que esta clasificación aparece en la norma). La Clase L cubre específicamente los fuegos de celdas y baterías de ion-litio. Es importante distinguirla de la Clase D, que corresponde a fuegos de metales combustibles, incluyendo el litio en estado metálico: las baterías de los vehículos eléctricos no contienen litio metálico sino litio iónico (Li⁺). Son riesgos químicamente distintos, con protocolos de extinción distintos. La ISO 3941:2026 lo precisa en la definición de la Clase L: fuegos “donde no hay litio metálico presente”.

El fenómeno de la energía varada (stranded energy) agrava el cuadro: tras un siniestro grave, los sistemas de seguridad aíslan la batería pero no descargan la energía remanente. Esa energía puede generar reignición horas o días después. Los protocolos internacionales recomiendan un radio de seguridad de 15 metros alrededor del vehículo siniestrado —operativamente inviable en la mayoría de los depósitos de salvamento argentinos.

En línea con esto, Chubb Risk Consulting identifica en su documento técnico sobre almacenamiento de baterías de ion-litio las mismas variables como determinantes de la severidad del siniestro: separación física entre unidades, ventilación adecuada y protocolos de detección temprana. Son factores de mitigación conocidos y

documentados por la industria del riesgo a nivel internacional, que hoy no forman parte de los criterios de suscripción ni de los protocolos de siniestros del mercado argentino.

Hay un detalle que ilustra bien la magnitud del desfasaje: la Ley Nacional de Tránsito 24.449 obliga a todo automóvil a llevar a bordo un extintor de polvo ABC —al menos 1 kg con potencial extintor 3B en vehículos livianos—. Ese agente es precisamente la clase de extintor que no está certificado para la Clase L (fuego de batería). La ley exige sobre el vehículo eléctrico el único elemento de extinción calibrado para el incendio que el EV casi no tiene, y no para el que sí puede tener. A esto se agrega que el 0 km no se entrega con el extintor: debe colocarlo el propio dueño. El sistema legal no se actualizó junto con la tecnología.

Las baterías siniestradas son residuos peligrosos bajo la Ley 24.051 (categorías Y31/Y34), requieren manifiestos de trazabilidad y cuarentena de 4 a 10 días en instalaciones específicas. Existe una solución técnica disponible en Argentina: el agente encapsulador F-500, con certificación IRAM/INTI y homologación europea NTA 8133. El problema no es tecnológico: los protocolos de siniestros y los contratos de asistencia no lo incorporan todavía.

1.6 El BMS: el riesgo que no se ve

El Sistema de Gestión de Baterías (BMS, Battery Management System) monitorea en tiempo real el voltaje de cada celda, la temperatura y las corrientes de carga. Cuando funciona bien, es invisible. Cuando falla, puede generar sobrecargas críticas sin advertencia previa. Sus fallas no son detectables con métodos de diagnóstico tradicionales.

La implicancia directa para el mercado asegurador: el estado real de la batería —y por ende el riesgo real del vehículo— no es visible desde afuera. El SoH es el indicador clave. En las compañías relevadas, ninguna lo incorpora como criterio de valuación ni de suscripción.

1.7 La RC: el hilo conductor de todo el ecosistema

La **Responsabilidad Civil** constituye una de las coberturas más transversales del mercado asegurador, porque acompaña prácticamente todas las actividades de las personas y de las organizaciones. Siempre que una acción u omisión pueda ocasionar un daño a un tercero, existe la posibilidad de que nazca la obligación legal de repararlo. En esencia, la Responsabilidad Civil tiene por finalidad **proteger el patrimonio del asegurado frente a la obligación de reparar los daños que pueda ocasionar a terceros en el desarrollo de sus actividades**. Por ese motivo, más que una cobertura asociada a una actividad específica atraviesa la vida cotidiana, la actividad profesional, la operación de las empresas y el funcionamiento de la sociedad en su conjunto.

La electromovilidad no modifica ese principio jurídico. **La Responsabilidad Civil no constituye un riesgo nuevo para el mercado asegurador. Lo que la electromovilidad incorpora son nuevos escenarios, nuevas tecnologías y formas en las que esa responsabilidad puede manifestarse**. La Responsabilidad Civil aparece en la vía pública cuando un monopatín o una bicicleta eléctrica ocasionan lesiones a un peatón; en un edificio cuando una estación de carga genera daños a terceros; en un taller durante una intervención sobre una batería de alta tensión; en un depósito cuando una batería siniestrada produce una reígnición; o en un incendio que se propaga a propiedades linderas.

En todos estos escenarios la pregunta es la misma: **¿qué póliza responde, cuáles son sus alcances, qué límite de cobertura resulta aplicable y ese límite es suficiente para afrontar la magnitud del daño?**

Por ello, la Responsabilidad Civil deja de analizarse como una cobertura aislada y pasa a convertirse en **el elemento que conecta todo el ecosistema de riesgos de la electromovilidad**. Comprender esa transversalidad constituye uno de los principales desafíos para el desarrollo de productos, la suscripción de riesgos y el asesoramiento profesional en esta nueva etapa del mercado asegurador.

1.8 La ciberseguridad: el riesgo emergente

Los vehículos eléctricos están permanentemente conectados: a la red del fabricante para actualizaciones de software, al cargador para la gestión de la carga, y en algunos casos a sistemas de conducción asistida. Si un hackeo remoto afecta el sistema de frenos o la dirección y provoca un accidente, ¿a qué póliza le corresponde el siniestro? ¿RC del conductor, responsabilidad del fabricante por falla de software, o una cobertura de ciberseguridad que probablemente no existe? El mercado asegurador argentino no tiene respuesta para esta pregunta todavía.

2. El estado del mercado asegurador argentino

El Alumni Think Tank relevó las comunicaciones públicas de las principales aseguradoras patrimoniales del mercado argentino y realizó encuestas técnicas con compañías relevadas. El diagnóstico muestra un mercado que empieza a moverse en la dirección correcta, con oportunidades de desarrollo concretas.

2.1 Metodología

El relevamiento público analizó comunicaciones institucionales de las principales aseguradoras patrimoniales y mixtas del mercado. El criterio fue mapear qué comunica el mercado: qué coberturas, criterios y mensajes son visibles para el asegurado o el productor asesor sin acceso a información interna.

La encuesta técnica fue respondida por áreas de suscripción, producto o gerencias comerciales de las compañías relevadas. El criterio clave: datos concretos de la compañía, no percepciones del productor. La combinación de ambas fuentes permite identificar la brecha entre la imagen pública y la realidad técnica.

2.2 Lo que el mercado comunica

El hallazgo más llamativo del relevamiento público es la brecha entre la narrativa de sustentabilidad y el desarrollo técnico real. Varias compañías relevadas tienen presencia activa sobre ESG (Environmental, Social and Governance — criterios ambientales, sociales y de gobernanza). Ninguna menciona coberturas para infraestructura de carga, prevención de incendios o talleres especializados para EV.

Eje relevado	Sí	Parcial	No detectado	% Sí	% Sí+Parc.	Tendencia
ESG / Sustentabilidad	9	3	8	45%	60%	↑ Alta
Vehículos eléctricos (EV)	4	4	12	20%	40%	↓ Baja
Micromovilidad	4	4	12	20%	40%	↓ Baja
Producto específico EV	3	4	13	15%	35%	↓↓ Muy baja
RC explícita vinculada a EV	3	2	15	15%	25%	↓↓ Muy baja
RC vida privada / micromovilidad	1	2	17	5%	15%	↓↓↓ Crítica
Infraestructura de carga	0	0	20	0%	0%	✗ Ausente
Prevención / Incendios	0	0	20	0%	0%	✗ Ausente
Talleres especializados EV	0	2	18	0%	10%	✗ Ausente

Nota: los datos del relevamiento público corresponden al universo de las principales aseguradoras relevadas.

2.3 Lo que la encuesta técnica muestra

La encuesta profundiza y en parte matiza el diagnóstico público. El mercado hace más de lo que comunica en algunas dimensiones —especialmente micromovilidad— pero confirma los vacíos más críticos.

Vehículos registrables

- Algunas compañías relevadas aplican tratamiento diferencial en suscripción o tarifa para EV, aunque en la mayoría de los casos ese tratamiento es incipiente o está en desarrollo. Solo una se declara en nivel 'Desarrollado'.
- Ninguna compañía relevada menciona el SoH como criterio de valuación. La cláusula de destrucción total sigue calculada sin considerar el estado de la batería.
- La red de reparación con capacidades técnicas para EV es prácticamente inexistente entre las compañías relevadas. La Resolución CPIQ 3/2025 establece requisitos técnicos que ningún convenio de talleres del mercado contempla todavía.
- Las respuestas abiertas coinciden: tarifar un EV como un auto convencional es un error técnico. La escasez de repuestos genera incremento de TTR (Tiempos Totales de Reparación) y aparece un nuevo patrón: robos totales para despiece.

Micromovilidad

- Las coberturas de daños propios (robo, incendio, daño) para micromovilidad están presentes en la mayoría de las compañías relevadas, tanto en productos específicos como en pólizas de hogar. El problema no es la cobertura patrimonial: es la RC.
- La RC existe en dos canales con el mismo problema de fondo: en los productos específicos de micromovilidad las sumas suelen ser bajas en relación a la exposición real; en las pólizas de hogar, la RC de hechos de la vida privada comparte el límite general de la cobertura. En ninguno de los casos las sumas fueron calibradas para un siniestro con lesionados graves.
- El uso comercial está excluido en la mayoría de las compañías relevadas. El segmento de mayor intensidad de uso —repartidores, delivery, mensajería— opera sin cobertura de RC aplicable.

Infraestructura de carga

- Solo una compañía relevada declara cobertura completa para infraestructura de carga. Algunas tienen cobertura parcial. La mayoría no cubre o no tiene información.
- Varias reconocen el agravamiento de riesgo, pero ese reconocimiento no se ha traducido aún en coberturas ni criterios de suscripción específicos.

Prevención e incendios

- Los depósitos de salvamento relevados no están equipados para la cuarentena de baterías siniestradas. Los protocolos de asistencia vehicular no contemplan los riesgos específicos de los EV.
- Las baterías siniestradas son residuos peligrosos bajo la Ley 24.051 (Y31/Y34). Ningún contrato del mercado relevado lo contempla explícitamente.
- El agente F-500 está disponible en Argentina con certificación IRAM/INTI. No está en ningún contrato de asistencia relevado.

La paradoja argentina: existe la normativa (CPIQ 3/2025, Ley 24.051), el agente extintor específico (F-500 certificado IRAM/INTI), operadores habilitados para tratamiento de baterías (Geocycle, Seula, Park Soluciones) y capacidad de certificación (INTI). El mercado asegurador no refleja ninguno de estos avances todavía. La brecha no es tecnológica: es de articulación.

3. Cómo lo están resolviendo en el mundo

En 2025, uno de cada cuatro autos vendidos en el mundo fue eléctrico o híbrido enchufable. Noruega alcanzó el 97% de sus ventas, China superó el 50%. Los mercados que lideran ya tuvieron que responder las preguntas que Argentina empieza a hacerse.

3.1 Siete patrones que convergen en los mercados más maduros

1. RC obligatoria para micromovilidad

La mayoría de los mercados maduros estableció RC obligatoria para dispositivos de micromovilidad que superan 25 km/h. España es el caso más cercano: desde el 2 de enero de 2026, la Ley 5/2025 establece RC obligatoria a nivel nacional. Madrid la complementa con su Ordenanza de Movilidad Sostenible (arts. 175-179): velocidad máxima 25 km/h, edad mínima 15 años, casco obligatorio para menores de 18. Brasil (CONTRAN 996), Colombia y México avanzan en la misma dirección.

2. La batería como componente asegurado independiente

En Alemania, el GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, asociación alemana de aseguradoras) documentó que los EV tienen menor frecuencia siniestral en RC pero mayor severidad en daño propio. La respuesta: incorporar el SoH como criterio de valuación y tratar la batería como componente asegurado con criterios propios.

3. Infraestructura de carga integrada al seguro

El Reglamento AFIR europeo (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, 2023) establece estándares para la infraestructura de carga en edificios, creando las condiciones para que el mercado asegurador desarrolle coberturas específicas para Wallbox y estaciones de carga en propiedad horizontal. Noruega legisló el 'derecho a cargar' con un marco que distribuye la responsabilidad entre el propietario y el consorcio.

4. Estándares técnicos como condición de asegurabilidad

Singapur introdujo la certificación UL2272 (Underwriters Laboratories, estándar de seguridad de baterías para dispositivos de movilidad personal) como condición obligatoria para comercializar un monopatín. Desde junio 2026, operar sin certificación es delito. El modelo vincula asegurabilidad a certificación técnica del producto.

5. Los fabricantes entran al mercado asegurador

Tesla Insurance, Nio y la alianza BYD-Allianz tienen acceso directo a los datos del vehículo en tiempo real, lo que les permite tarifar con una precisión que las aseguradoras tradicionales no pueden igualar. Varios mercados buscan garantizar que esos datos sean accesibles también para los actores tradicionales.

6. Las ciudades regulan antes que los países

París, Madrid, Ciudad de México, San Pablo, Bogotá, Singapur: todas adoptaron decisiones que precedieron la regulación nacional. En Argentina, CABA reguló los monopatines en 2019 sin exigir RC. Ningún otro nivel de gobierno lo requiere todavía.

7. Protocolos específicos para incendios de baterías

Los mercados más avanzados desarrollaron protocolos específicos para la gestión de siniestros de baterías: certificación de depósitos, acuerdos con bomberos, agentes extintores para Clase L. En Argentina el F-500 está disponible pero no incorporado.

3.2 Argentina en el contexto regional

País	Situación
Brasil	Resolución CONTRAN 996 (2023): marco regional más completo. Tres categorías con distintos requisitos de registro, habilitación y seguro. Vigencia plena desde enero 2026.
Chile	Ley de Convivencia Vial (2018) con regulación específica para bicicletas eléctricas y micromovilidad.
Colombia	Ley 2486/2025 con marco para movilidad eléctrica personal.
México (CDMX)	Reforma integral agosto 2025. Guadalajara: primera ciudad mexicana con regulación municipal (septiembre 2024).
Argentina	Disposición ANSV 480/2020: regula aspectos técnicos pero no exige RC. Ninguna jurisdicción provincial lo requiere todavía.

3.3 Jurisdicciones más referenciables para Argentina

Jurisdicción	Por qué es referenciable
España / Madrid	Proximidad legal y cultural. RC obligatoria para micromovilidad desde el 2/1/2026 (Ley 5/2025). Modelo de dos niveles: ciudad define circulación, Estado garantiza cobertura de víctimas.
Alemania	SoH integrado como criterio de valuación. Datos sólidos sobre siniestralidad comparada EV vs. combustión (GDV). Placa adhesiva anual para micromovilidad.
Japón	Sin licencia para micromovilidad pero RC obligatoria. Uso comercial requiere cobertura específica acreditada.
Singapur	Certificación UL2272 como condición de asegurabilidad. Estándar más exigente en calidad de dispositivos.
Brasil	Marco regional más completo. Punto de comparación directo y culturalmente cercano.
Noruega	Modelo más avanzado en regulación de carga en propiedad horizontal.

La brecha entre Argentina y los mercados de referencia no es tecnológica. Argentina tiene la Resolución CPIQ 3/2025, la Ley 24.051, el F-500 certificado, operadores habilitados y el INTI. El trabajo del mercado asegurador es articular ese sistema con sus productos, criterios de suscripción y protocolos operativos.

4. El mapa de la brecha

La brecha entre el ecosistema de riesgo real de la electromovilidad y la respuesta del mercado asegurador argentino no es uniforme. Tiene distintas profundidades según el eje.

Eje	Situación en Argentina	Referencia internacional	Profundidad
Suscripción y tarifa EV	Tratamiento incipiente. Sin criterios de SoH en compañías relevadas.	SoH integrado. Criterios por tecnología de batería.	Media-alta

Eje	Situación en Argentina	Referencia internacional	Profundidad
BMS y riesgos eléctricos	No contemplado. Redes de reparación que aún no incorporan los requisitos técnicos previstos por la Resolución CPIQ N.º 3/2025	Protocolos de diagnóstico. Redes de postventa EV.	Muy alta
RC micromovilidad	RC existe pero subdimensionada. Uso comercial excluido en mayoría.	RC obligatoria. Sublímites específicos. Uso comercial regulado.	Alta
RC transversal	Sumas bajas. Sin calibración por escenario.	Sublímites por escenario. RC en carga e infraestructura.	Muy alta
Infraestructura de carga	Sin cobertura completa en la gran mayoría relevada.	Coberturas integradas para Wallbox y consorcios.	Muy alta
Prevención e incendios	Sin protocolos. Sin depósitos aptos. F-500 no incorporado.	Protocolo Clase L. Certificación de depósitos.	Muy alta
Ciberseguridad	Zona gris. Sin cobertura ni criterio.	Productos en desarrollo en mercados maduros.	Alta

4.1 Lo que el mercado puede hacer sin esperar al regulador

- Incorporar el SoH como criterio de valuación de la batería. Requiere acuerdo entre compañías, tasadores y la SSN (Superintendencia de Seguros de la Nación), pero es técnicamente viable en el corto plazo.
- Actualizar los contratos de asistencia vehicular: prohibir explícitamente el puente de batería en EV, garantizar traslado en grúa plancha, incorporar el F-500 en protocolos de intervención.
- Hacer explícita la RC de micromovilidad en productos de hogar/combinado con sublímites específicos calibrados al riesgo real.
- Desarrollar criterios de suscripción para Wallbox e infraestructura de carga en edificios y consorcios.
- Iniciar la certificación de depósitos de salvamento para gestión de baterías siniestradas bajo Ley 24.051 con los operadores habilitados ya existentes (Geocycle, Seula, Park Soluciones).

4.2 Lo que requiere intervención regulatoria

- Definir un marco de Responsabilidad Civil para la micromovilidad, contemplando especialmente los usos de mayor exposición, como la actividad comercial de reparto y mensajería.
- Marco de aseguramiento mínimo para la instalación de Wallbox en edificios y consorcios.
- Articulación entre la Resolución CPIQ 3/2025 y los requisitos de procesos de reparación y gestión de siniestros.
- Estándares mínimos para depósitos de salvamento articulados con la Ley 24.051.

5. Las conversaciones que el mercado tiene que dar

Este primer entregable establece el mapa del problema. No propone soluciones cerradas: en un mercado que todavía está construyendo su propia estadística siniestral sobre EV, las preguntas bien formuladas son el punto de partida. Los entregables siguientes buscarán construir respuestas junto con el mercado.

Para las compañías aseguradoras

- ¿Cómo se valúa la batería en la póliza cuando representa hasta el 60% del valor del vehículo y su estado real no es visible sin un diagnóstico específico de SoH?
- ¿Los contratos de asistencia vehicular contemplan los protocolos específicos para EV: traslado en grúa plancha, gestión de energía varada, agentes extintores para Clase L?
- ¿Los sublímites de RC de micromovilidad fueron calibrados para la exposición real del riesgo, incluyendo el uso comercial?
- ¿La póliza de hogar o integral contempla los riesgos derivados del Wallbox instalado en el edificio del asegurado?
- ¿Los depósitos de salvamento pueden gestionar baterías siniestradas bajo los requisitos de la Ley 24.051?
- ¿La redes de reparación contemplan los requisitos de la Resolución CPIQ 3/2025 para operaciones sobre baterías?

Para el regulador

- ¿Es adecuado que la micromovilidad comercial opere sin RC obligatoria, considerando la intensidad de uso y la exposición real al siniestro?
- ¿Qué marco mínimo de aseguramiento debe exigirse para la instalación de infraestructura de carga en edificios y consorcios?
- ¿Cómo deberían articularse los requisitos técnicos establecidos por la Resolución CPIQ N.º 3/2025 con los procesos de reparación y gestión de siniestros de los vehículos eléctricos?

Para el Productor Asesor de Seguros

- ¿Cómo identifica el PAS exposiciones emergentes asociadas a la electromovilidad que antes no formaban parte del relevamiento tradicional de riesgos?
- ¿Qué información adicional debería relevar sobre infraestructura de carga, uso de micromovilidad, almacenamiento y recarga para asesorar adecuadamente a sus clientes?
- ¿Está preparado para explicar al asegurado los alcances y limitaciones de coberturas diseñadas originalmente para tecnologías distintas?

Para el mercado en su conjunto

- ¿Cómo se construye estadística siniestral propia sobre EV en Argentina? ¿Es posible un mecanismo de intercambio de información coordinado por la SSN?
- ¿Cómo se adaptan las experiencias de España, Alemania, Japón y Brasil a la realidad del mercado asegurador argentino?
- ¿La velocidad de crecimiento de la electromovilidad en Argentina requiere un plan de adaptación coordinado entre el mercado y el regulador?

Estas preguntas son el punto de partida del trabajo que sigue. Los próximos entregables del Alumni Think Tank abordarán cada eje con mayor profundidad y propuestas concretas: vehículos registrables y micromovilidad; riesgos transversales, infraestructura de carga, RC en todos los escenarios e incendios de baterías. El informe final integrará propuestas al mercado y al regulador.

El mercado asegurador tiene una oportunidad. La electromovilidad crece a una velocidad que el sistema asegurador puede y debe acompañar. Las herramientas técnicas y normativas existen. Lo que este trabajo aporta es el mapa riguroso de dónde estamos, como punto de partida para construir las respuestas que el mercado, el regulador y el asegurado necesitan.

Alumni Think Tank · AAPAS · Junio 2026

6. Fuentes y normativa de referencia

Normativa argentina

- Resolución CPIQ N° 3/2025 (BO 23/10/2025). Registro Nacional de Operadores de Baterías para Vehículos Eléctricos, Híbridos y Bancos de Batería.
- Ley 24.051 — Régimen de Desechos Peligrosos. Categorías Y31/Y34 aplicables a baterías de litio siniestradas.
- Disposición ANSV 480/2020. Regulación de vehículos de movilidad personal.
- Ley 6.164/2019 (CABA). Regulación de monopatines eléctricos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- IRAM 3814 (en desarrollo). Seguridad para baterías de ion litio.
- Ley 24.449 — Ley Nacional de Tránsito. Establece la obligatoriedad de llevar a bordo un extintor de polvo ABC (mínimo 1 kg, potencial extintor 3B en vehículos livianos). El agente exigido no está certificado para fuegos Clase L (baterías de ion-litio, ISO 3941:2026).
- Decreto 49/2025. Establece un arancel 0% para la importación de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, con cupo de 50.000 unidades anuales. Principal impulsor del crecimiento del 313% en patentamientos de EV en el primer trimestre de 2026.

Normativa internacional

- ISO 3941:2026 (3ª edición, enero 2026). Clasificación de fuegos. Incorpora por primera vez la Clase L: fuegos de celdas y baterías de ion-litio donde no hay litio metálico presente. ISO/TC 21/SC 2.
- Directiva UE 2021/2118. Extensión de RC obligatoria a EV y micromovilidad.
- Reglamento AFIR (UE) 2023/1804. Estándares para infraestructura de carga en edificios.
- Ley 5/2025 (España). RC obligatoria para micromovilidad. Vigencia: 2/1/2026.
- Ordenanza de Movilidad Sostenible — Madrid (arts. 175-179).
- Resolución CONTRAN 996 — Brasil (2023). Marco para electromovilidad ligera.
- NTA 8133. Norma europea de ensayo de extinción para fuegos de baterías de litio.
- NFPA 18A-2022. Standard on Water Additives for Fire Control and Vapor Mitigation.
- UL2272. Estándar de seguridad de baterías para dispositivos de movilidad personal.

Fuentes técnicas y de mercado

- Allianz AGCS. Datos de siniestralidad comparada EV vs. combustión. Costos de reparación diferencial (26,6–35% más alto en EV).
- GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft). Estadísticas de siniestralidad EV en Alemania.
- CAS — Cámara Argentina de Seguridad. Presentación sobre ISO 3941:2026 Nueva Clase L, Junio 2026.

- INTI — Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Laboratorio móvil de VTV para vehículos eléctricos.
- CESVI Argentina. Aportes técnicos sobre heterogeneidad del riesgo según química de batería. Junio 2026.
- Chubb Risk Consulting. To The Point: Consideraciones de almacenamiento de baterías de iones de litio. Documento técnico de ingeniería de riesgos sobre almacenamiento, thermal runaway y medidas de mitigación. 2025.
- Chubb Risk Consulting. To The Point: Li-ion Powered Forklifts – Battery Fire Prevention. Documento técnico sobre prevención de incendios, estaciones de carga, sistemas de gestión de baterías (BMS) y buenas prácticas para equipos eléctricos alimentados por baterías de ion litio. 2025.
- Geocycle Argentina (Grupo Holcim). Coprocesamiento de baterías en hornos cementeros.
- Seula Servicios / Park Soluciones. Plantas habilitadas para tratamiento de baterías de litio en Argentina.
- Alumni Think Tank — AAPAS. Relevamiento público y encuesta técnica a compañías del mercado. Junio 2026.
- Normativa primaria internacional — comparativa (fuentes del relevamiento): Directiva (UE) 2021/2118; Reglamento AFIR (UE) 2023/1804; Ley 5/2025 (España); LOM 2019-1428 (Francia); Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung eKFV (Alemania); Road Traffic Act 1988 (Reino Unido); Res. CONTRAN 996/2023 (Brasil); Ley de Convivencia Vial 2018 (Chile); Ley 2486/2025 (Colombia).
- Organismos y estudios — comparativa internacional: AXA XL Risk Consulting; GDV (Alemania); Insurance Information Institute (EE.UU.); STF Guidelines (Europa); NFPA; UL 2272 y UL 2849; ISO 15118-20; informes de la Comisión Europea sobre EV e infraestructura de carga.