NOVIEMBRE 2026

Vehículos eléctricos, micromovilidad e infraestructura de carga

El riesgo directo: lo que el mercado puede ajustar hoy y lo que necesita del regulador



AAPAS Asociación Argentina de Productores Asesores de Seguros

ALUMNI



Nota preliminar

El primer entregable del Think Tank de Alumni de AAPAS estableció un diagnóstico: la electromovilidad ya cambió el ecosistema de riesgo, y los criterios de suscripción, los protocolos de asistencia y la gestión de siniestros siguen respondiendo a una lógica que no fue pensada para estas tecnologías. Este segundo entregable da el paso siguiente. Toma los tres frentes donde ese desfasaje es más visible —el vehículo registrable, la micromovilidad y la infraestructura de carga— y fórmula, para cada uno, mejoras concretas.

El alcance es el riesgo directo: lo que le ocurre al propio asegurado, a su vehículo, a su monopatín o a su cargador, incluida la responsabilidad civil propia de cada uno de esos riesgos. La responsabilidad civil transversal —cuando el riesgo de uno alcanza a un tercero que no participa de la relación: el vecino del garage, el consorcio, el taller, el depósito— será objeto del tercer entregable, que trata el incendio de batería como causa de ese daño. El análisis técnico del incendio se desarrollará en el informe final. La prevención, en cambio, atraviesa los tres ejes de este documento y se trata en cada uno.

El trabajo se apoya en el relevamiento público y la encuesta técnica del primer entregable, en datos de suscripción aportados por compañías del mercado, en el protocolo de recepción de un taller especializado, en el aporte de especialistas en riesgo de baterías e ingeniería de riesgos, y en la normativa técnica nacional e internacional aplicable.

El trabajo no busca poner en evidencia a ninguna compañía ni juzgar decisiones de mercado. Los datos de mercado se citan sin identificar a la aseguradora que los aportó.

AAPAS Asociación Argentina de Productores Asesores de Seguros

ALUMNI

Electromovilidad:
Mapa de riesgos y propuestas para el mercado asegurador

Vehículos eléctricos registrables

Principales riesgos / temas analizados

- Batería: valuación y estado de salud (SoH)
- Asistencia y traslado de vehículos
- Recepción y manipulación en talleres
- Daños, incendios y responsabilidad civil

Micromovilidad
(monopatines, bicicletas y similares)

Principales riesgos / temas analizados

- Alcance y límites de la RC
- Daños a terceros y a la propiedad
- Uso particular y comercial (reparto, última milla, flotas)
- Prevención y seguridad en el uso

Infraestructura de carga
(Wallbox y estaciones)

Principales riesgos / temas analizados

- Daños al equipo y a terceros
- Instalación y condiciones de seguridad
- Propiedad, mantenimiento y reponsabilidades (hogares, comercios y consorcios)
- Prevención y gestión del riesgo

CARRIL A
Acciones del mercado asegurador

- Ajustes de suscripción y evaluación del riesgo
- Clausulados y alcances de cobertura
- Asistencia, logística y red de talleres preparados
- Prevención, capacitación y convenios sectoriales

CARRIL B
Intervención regulatoria y normativa

- Marco para la micromovilidad de uso comercial
- Criterios para la carga en propiedad horizontal (consorcios y edificios)
- Estandarización y certificación de instalaciones de carga
- Definición de responsabilidades y requisitos mínimos de seguridad

Objetivo

Mejorar la identificación, prevención y aseguramiento de los riesgos de la electromovilidad en Argentina

Fe de erratas del primer entregable

Desde la publicación del primer entregable (julio de 2026), el Think Tank incorporó dos aportes técnicos que obligan a precisar lo que allí se dijo sobre la extinción de incendios de batería: la charla del especialista en prevención de incendios de baterías Hernán Javier Domínguez, ex oficial del Cuerpo de Bomberos de la Policía Federal Argentina (agosto de 2026), y el informe técnico del ingeniero Carlos Biondi, consultor en seguros de riesgos industriales y energía (septiembre de 2026). Se incluye al comienzo de este documento porque contextualiza lo que cambió entre una entrega y otra, y porque el material del primer entregable ya circula en charlas y presentaciones.

Lo que decía el primer entregable (cita histórica). "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." Esta formulación debe precisarse: NTA 8133 es un acuerdo técnico neerlandés para ensayos de extintores portátiles frente a baterías de capacidad limitada; no constituye homologación europea general ni valida por sí sola intervenciones a escala de vehículos eléctricos. Se conservan las referencias a los aportes técnicos recibidos, diferenciando el alcance de los ensayos de su aplicación operativa.

- **Escala industrial y brigada entrenada.** La intervención ante un incendio que compromete la batería de tracción de un vehículo requiere procedimientos específicos, recursos adecuados y personal de emergencia capacitado; no debe extrapolarse a la actuación de un asegurado con un extintor portátil. Según la nota técnica aportada al ALUMNI por Hernán Javier Domínguez, en un ensayo realizado en Corea del Sur se utilizaron aproximadamente 3.000 litros de agua con aditivo F-500, durante una intervención de unos ocho minutos y medio destinada a extinguir y enfriar. La Korea Fire Protection Association describe ensayos a escala real con F-500 y registra un tiempo de 8 minutos y 20 segundos en uno de ellos, aunque esa publicación no documenta el volumen de 3.000 litros referido por el especialista. En otra intervención, ocurrida en Estados Unidos, CTIF informó un consumo cercano a 90.000 litros para un incendio de vehículo eléctrico. Se trata de experiencias distintas: las cifras no son consumos habituales ni permiten establecer una comparación directa de eficacia o atribuir la diferencia exclusivamente al uso del aditivo.
- **Alcance de normas y ensayos.** La NFPA 18A contempla agentes humectantes y encapsuladores y establece criterios técnicos específicos. La existencia de esa norma no equivale a una aprobación general de F-500 o AVD para incendios de baterías de tracción de vehículos. Cualquier afirmación atribuida a la NFPA sobre un agente determinado debe vincularse con el documento, la edición y el alcance de ensayo correspondiente.

- **Apagar el fuego no cierra el riesgo.** La fuga térmica libera gases tóxicos —hidrógeno, monóxido de carbono, fluoruro de hidrógeno— con daño a la salud que puede manifestarse entre 48 y 72 horas después, se logre o no extinguir el incendio. Un protocolo de intervención debe contemplar también esa exposición diferida.
- **Para el asegurado, la pauta no es apagarlo.** En Hollywood, Florida, un Tesla Model X se deslizó accidentalmente al agua desde una rampa náutica y luego se incendió; los bomberos permitieron que continuara ardiendo bajo el agua hasta que el fuego se extinguió. La unidad fue retirada con precauciones por el riesgo de reignición. El caso no fue una inmersión deliberada de los bomberos. Para el asegurado corresponde evacuar, alejarse, no intentar intervenir sobre la batería y avisar a bomberos que se trata de un vehículo eléctrico.

Texto corregido. Donde el primer entregable decía lo citado, corresponde leer: "Existen agentes encapsuladores disponibles en el mercado, entre ellos F-500, cuyas certificaciones y ensayos deben interpretarse según su alcance específico. NTA 8133 es una referencia técnica neerlandesa para extintores portátiles y no una homologación europea general aplicable a baterías de tracción de vehículos. Su eventual empleo en intervenciones de mayor escala requiere protocolos, personal y recursos especializados y no sustituye las indicaciones de los cuerpos de bomberos. Para el asegurado, la recomendación es evacuar, alejarse y dar aviso, sin intentar extinguir por cuenta propia un incendio de la batería. Incluso después de controlado el fuego deben considerarse la energía remanente, la posible reignición y la exposición a gases tóxicos."

El método: riesgo, producto, mejora y carril

Para cada riesgo se sigue el mismo recorrido: se describe el riesgo, se identifica el producto que hoy lo atiende (si existe), se define la mejora necesaria para adaptarlo a la electromovilidad y se clasifica esa mejora según quién puede implementarla.

CARRIL	DEFINICIÓN
Carril A	Acciones que el mercado puede implementar dentro del marco normativo vigente —aseguradoras, productores asesores, tasadores, prestadores de asistencia, talleres y asegurados— sin necesidad de cambio regulatorio. Se resuelven por clausulado, criterio de suscripción, convenio o contrato.
Carril B	Acciones que requieren modificación regulatoria o legislativa (Superintendencia de Seguros de la Nación, Estado nacional, provincial o municipal) para poder implementarse

La distinción no es decorativa. Buena parte de lo que se propone en este documento es Carril A: no depende de nadie más que del propio mercado. Esa es la oportunidad.

Por qué ahora

En el primer trimestre de 2026 los patentamientos de vehículos híbridos y eléctricos crecieron aproximadamente un 313% interanual; en el primer semestre, un 339%, con una participación del 15,2% del mercado de 0 km. Como actualización, entre enero y septiembre de 2026 se registraron 66.265 vehículos electrificados, un 267,4% más que en el mismo período de 2025, equivalentes al 16,1% de los patentamientos. Estos indicadores agrupan híbridos convencionales, híbridos ligeros, híbridos enchufables y eléctricos puros: no todos necesitan conexión a una red externa de carga. La exposición asociada a los puntos de recarga debe analizarse específicamente para los vehículos enchufables (PHEV y BEV). Fuentes: ACARA/SIOMAA, informes del primer semestre y del acumulado a septiembre de 2026.

El crecimiento de vehículos enchufables plantea exigencias propias de infraestructura. Según un relevamiento sectorial difundido en agosto de 2026, en Argentina se contabilizaban 318 puntos de carga públicos durante el primer semestre y el parque de vehículos enchufables superaba las 18.000 unidades en julio (estimaciones de operadores citadas por Infobae, 27/8/2026). En España, AEDIVE informó 54.275 puntos de recarga públicos operativos al 1/11/2026, con una metodología de actualización y depuración de datos. Las cifras ilustran diferencias de escala, pero no constituyen una comparación homogénea entre inventarios. La carga domiciliaria, en cocheras o comercios introduce exposiciones que deben revisarse en pólizas de hogar, consorcio y comercio.

Al mismo tiempo, la micromovilidad ya es de uso masivo, en particular en reparto y mensajería. El riesgo no es hipotético ni futuro: está en la calle y en los edificios.



Eje 1 — Vehículos eléctricos registrables

El vehículo eléctrico o híbrido enchufable se asegura hoy con las mismas pólizas y criterios que un vehículo a combustión. Las tres brechas más concretas aparecen en la valuación del siniestro, en la asistencia y en la recepción del vehículo dañado en el taller. Las tres tienen solución dentro del marco vigente.

RIESGO	PRODUCTO HOY	MEJORA NECESARIA	CARRIL
Daño total: diagnóstico de batería y evaluación de reparabilidad	Todo riesgo / daños propios	Usar SoH, BMS y diagnóstico especializado como insumos complementarios para evaluar daño y costo de reparación	A — acuerdo entre compañías, tasadores y actuarios
Intervenciones inadecuadas en alta tensión; traslado sin protocolo del fabricante	Contrato de asistencia vehicular	Arranque auxiliar de baja tensión solo si lo autoriza el fabricante; traslado técnicamente adecuado y gestión segura del SoC	A — se resuelve en el contrato de asistencia
Ingreso del vehículo siniestrado al taller sin evaluación previa del estado de la batería	Ninguno — cada taller aplica su propio criterio	Protocolo estandarizado de recepción como condición del convenio con la red de talleres	A — convenio comercial aseguradora-taller
Vehículos importados sin homologación local; exposición energética distinta según arquitectura	Suscripción sin insumo técnico diferenciado	Incorporar certificaciones del vehículo y del pack de batería como información de suscripción	A — criterio de suscripción

1.1 La valuación: incorporar el SoH al diagnóstico del siniestro

La batería de tracción representa un componente relevante del valor de un vehículo eléctrico. Su estado de salud (SoH, State of Health) constituye una variable técnica que puede contribuir a determinar su condición, capacidad residual y eventual incidencia en la valuación del vehículo. Sin embargo, el SoH no debe confundirse con la evaluación de daños derivados de un siniestro ni utilizarse aisladamente para determinar la necesidad de reemplazo de la batería.

En el seguro automotor argentino, la cláusula CG-DA 4.2, sustituida por la Resolución SSN 320/2024 (publicada en el Boletín Oficial el 17/7/2024), contempla el criterio del 80% para determinar el daño total, comparando el costo de reparación o reemplazo de las partes afectadas con el valor de venta al público al contado y en plaza de un vehículo de la misma marca y características, conforme a las condiciones contractuales aplicables. En vehículos eléctricos, la evaluación del costo de reparación puede

requerir diagnósticos especializados para determinar la eventual afectación del sistema de alta tensión, su reparabilidad y los componentes que deben sustituirse.

Propuesta (Carril A): incorporar procedimientos de diagnóstico especializado de baterías a la gestión de siniestros, utilizando la información del sistema de gestión de batería (BMS), el SoH y las evaluaciones técnicas correspondientes como elementos complementarios para determinar daños, reparabilidad y costos de reparación, sin alterar automáticamente los criterios contractuales de daño total.

1.2 La asistencia: protocolos adecuados a la tecnología del vehículo

Los vehículos eléctricos e híbridos requieren procedimientos específicos de asistencia y traslado que contemplen la presencia de sistemas de alta tensión y las características particulares de cada fabricante y modelo. Las operaciones de arranque auxiliar deben limitarse a los sistemas de baja tensión cuando el fabricante las autorice, sin intervenir sobre la batería de tracción ni sobre el circuito de alta tensión. Para el traslado de vehículos siniestrados debe privilegiarse la utilización de grúas plancha u otros procedimientos técnicamente adecuados, conforme a las instrucciones del fabricante, evitando maniobras que puedan producir daños adicionales o generar riesgos eléctricos. El estado de carga de la batería (SoC, State of Charge) constituye una variable relevante en la evaluación de seguridad, especialmente cuando existe daño físico o sospecha de afectación del sistema de alta tensión. Sin embargo, cualquier procedimiento de reducción de carga debe responder a indicaciones específicas del fabricante y ser realizado por personal especializado cuando corresponda.

Propuesta (Carril A): incorporar a los contratos de asistencia vehicular protocolos diferenciados para vehículos eléctricos e híbridos que contemplen identificación del vehículo, restricciones de intervención sobre sistemas de alta tensión, métodos adecuados de traslado, información sobre posibles daños de batería y procedimientos de actuación ante situaciones de riesgo.

1.3 La recepción en el taller: un protocolo que ya existe

El riesgo no termina con el traslado. Durante la recepción, el almacenamiento y las tareas de reparación pueden producirse daños adicionales al sistema de alta tensión si no se identifican previamente los componentes y zonas de riesgo. La Resolución CPIQ N.º 3/2025 creó, dentro del ámbito del Consejo Profesional de Ingeniería Química, un Registro Nacional de Operadores de Baterías destinado a identificar y habilitar profesionales, técnicos y expertos universitarios que acrediten competencias específicas. Su texto no establece por sí mismo un registro obligatorio general de todos los talleres automotores ni sustituye los protocolos de seguridad que cada establecimiento debe aplicar. Para las aseguradoras, el punto operativo previo sigue siendo determinar si el vehículo siniestrado puede ingresar y permanecer en el taller en condiciones seguras.

Un taller especializado del mercado argentino compartió con el Think Tank el protocolo técnico que aplica hoy para recibir vehículos eléctricos e híbridos siniestrados. No es una propuesta teórica: es una práctica en uso. Sus criterios centrales son tres:

- **Todo vehículo híbrido o eléctrico siniestrado se considera potencialmente energizado** hasta completar la identificación y la evaluación inicial. La ausencia de ruido de motor o de indicaciones visibles no prueba que el sistema esté desenergizado.
- **La evaluación empieza en la presupuestación:** zona e intensidad del impacto, posible afectación de la parte inferior del vehículo, estado de la batería y de los cables de alta tensión (identificables por su color naranja), puerto de carga, pérdida de líquidos, humo, vapor u olores, alertas de tablero.
- **Criterio de decisión explícito:** ante pérdida de líquidos, humo o vapor, señales de calentamiento, cables de alta tensión dañados o daño estructural que pueda comprometer la batería, la unidad no ingresa al establecimiento. Queda afuera, ventilada y aislada, y se solicita asistencia técnica especializada de la marca.

Se trata de una práctica compartida por un taller especializado, no de un estándar general del mercado. Propuesta (Carril A): incorporar a los convenios con talleres un protocolo de recepción y clasificación del riesgo, con responsables capacitados, evaluación inicial documentada, criterios de aislamiento, derivación a asistencia especializada y condiciones de almacenamiento seguro. Las hojas de rescate y guías de respuesta a emergencias elaboradas conforme a la serie ISO 17840 pueden servir como información técnica complementaria por marca y modelo; no reemplazan un procedimiento específico de reparación o habilitación del taller.

1.4 Ante un incendio: aislar, evacuar, avisar

El incendio de una batería de litio no se comporta como un incendio convencional. La combustión persiste por los gases que siguen liberando las celdas dañadas, no por la llama externa. Por eso, como se señala en la fe de erratas del primer entregable al comienzo de este documento, la recomendación operativa correcta para el asegurado no es intentar extinguir, sino:

- evacuar a los ocupantes del habitáculo lo más rápido posible;
- aislar el vehículo de otros vehículos y edificaciones, y no acercarse;
- avisar a bomberos que se trata de un vehículo eléctrico.

Propuesta (Carril A): incorporar esta pauta a la información que la aseguradora y el productor asesor entregan al asegurado de un vehículo eléctrico, y a los protocolos de los prestadores de asistencia. El análisis técnico del fenómeno –fuga térmica, energía remanente, reignición, gases tóxicos– se desarrollará en el informe final.

1.5 Certificaciones y arquitectura del vehículo

Las normas de seguridad del vehículo y de sus baterías pueden aportar información útil para la suscripción, particularmente cuando se analizan unidades importadas o de características poco conocidas. Debe distinguirse entre homologación reglamentaria del vehículo, ensayos de seguridad de componentes y requisitos de transporte de baterías: no son certificaciones equivalentes ni sustituyen los requisitos legales de circulación o comercialización que correspondan. Como referencias técnicas, pueden considerarse:

NORMA	ALCANCE
ISO 6469 (serie)	Especificaciones de seguridad de vehículos de propulsión eléctrica: batería/sistema de almacenamiento (parte 1), operación (parte 2), seguridad eléctrica (parte 3) y seguridad eléctrica posterior al choque (parte 4).
Reglamento ONU N.º 100 (UN R100)	Disposiciones de homologación relativas a la seguridad del sistema de propulsión eléctrica y del sistema recargable de almacenamiento de energía, según su ámbito y versión aplicables.
UL 2580	Estándar de seguridad de baterías para uso en vehículos eléctricos; referencia para evaluación de sistemas de baterías, no homologación integral del vehículo.
UN Manual de Pruebas y Criterios, subsección 38.3	Ensayos exigidos en determinados regímenes de transporte de baterías de litio; no constituyen por sí mismos certificación de seguridad vehicular en uso.

La exposición energética tampoco es uniforme. Un vehículo eléctrico a batería (BEV) lleva típicamente del orden de 60 a 70 kWh; un híbrido enchufable (PHEV), del orden de 12 kWh; un híbrido convencional (HEV) se recarga por frenado regenerativo, sin conexión externa. Son exposiciones sustancialmente distintas. Tratar al "vehículo eléctrico" como un riesgo uniforme es una simplificación técnica que el mercado podrá revisar a medida que construya estadística propia.



Eje 2 – Micromovilidad

En los productos relevados por ALUMNI Think Tank se identificaron coberturas específicas para bicicletas eléctricas y monopatines, así como amparos patrimoniales en determinadas pólizas de hogar. No existe, por tanto, una ausencia absoluta de oferta. Las principales cuestiones para el análisis asegurador son la suficiencia de las sumas de responsabilidad civil, el tratamiento de los vehículos autopropulsados y la frecuente exclusión del uso comercial, según el producto y sus condiciones.

La RC puede encontrarse en productos específicos de micromovilidad, en pólizas de combinado familiar con RC de hechos privados o en contratos independientes de RC. La existencia de una cobertura de hechos privados no implica, por sí sola, que la circulación de un dispositivo autopropulsado esté amparada: corresponde verificar exclusiones, adicionales expresamente contratados, uso declarado, límites, franquicias y condiciones particulares.

RIESGO	PRODUCTO HOY	MEJORA NECESARIA	MEJORA NECESARIA	CARRIL
Daño propio del vehículo	Producto específico de micromovilidad	Sumas bajas, combinadas con el daño patrimonial	Recalibrar la suma al valor real del vehículo	A
RC del vehículo en circulación	Producto específico (RC incluida)	Suma de RC baja en buena parte del mercado	Promover la revisión de los límites disponibles por cada aseguradora, según sus criterios de suscripción y política comercial; no vincularlos al valor del dispositivo	A
RC vida privada dentro del combinado familiar	Combinado familiar / hogar	Puede excluir vehículos autopropulsados; un límite general de RC no acredita cobertura para circulación	Precisar inclusión, exclusión o extensión por adicional; determinar límite, sublímite y franquicia	A
RC vida privada en póliza independiente	Póliza de RC de hechos de la vida privada	Existe, pero su difusión es acotada	Verificar el adicional efectivamente contratado, los dispositivos y usos comprendidos y sus exclusiones	A
Uso comercial (reparto, mensajería)	Excluido en la mayoría de los productos	Excluido en numerosos productos relevados; falta un mecanismo general de contratación obligatoria	A: cobertura voluntaria con tarifa diferencial. B: evaluar RC obligatoria para determinadas modalidades comerciales	A/B

2.1 Lo que muestra el mercado

Los datos aportados por compañías del mercado y relevados por el grupo (valores a septiembre de 2026) muestran diferencias importantes entre productos. Son observaciones de la muestra consultada, no una caracterización exhaustiva del mercado. Para la publicación definitiva conviene conservar el respaldo documental de los ejemplos y su fecha de vigencia:

- En los productos específicos se encontraron sumas de RC del orden de $1.000.000 a $15.000.000, en algunos casos asociadas a sumas de robo total menores a $1.000.000.
- Al mismo tiempo, se informaron productos con sumas de RC del orden de $30.000.000 o superiores. Los límites de Responsabilidad Civil ofrecidos son definidos por cada aseguradora conforme a sus criterios técnicos, de suscripción y comerciales; no guardan una relación necesaria con el valor patrimonial del monopatín o de la bicicleta eléctrica.
- En la información aportada al relevamiento se identificó un adicional denominado "uso de medio de transporte" para una póliza independiente de RC de hechos privados, con suma informada de hasta $500.000.000 y sin franquicia. La aplicabilidad efectiva a bicicletas eléctricas y monopatines, las modalidades de uso admitidas y la eventual reversión de exclusiones deberán comprobarse en el clausulado y las condiciones particulares de ese producto; no corresponde considerar su cobertura automática.
- En pólizas de hogar, una aseguradora informó topes de $3.000.000 por unidad y $9.000.000 para hasta tres unidades, respecto de robo e incendio de bicicletas y monopatines. También informó la posibilidad de ampliar el límite de RC de hechos privados. Esta ampliación de suma no supone necesariamente cobertura de la RC por circulación: debe verificarse expresamente la extensión correspondiente.

Un caso conocido por el grupo —un accidente de monopatín con lesiones graves— pone de manifiesto la importancia de explicar al asegurado el alcance de su RC y los límites disponibles. El monto de una reclamación por lesiones a terceros puede superar ampliamente el valor del dispositivo, aunque ese valor no constituye un criterio para fijar la suma asegurada de RC.

Propuesta (Carril A): promover que las compañías revisen la suficiencia de los límites de RC ofrecidos para bicicletas eléctricas y monopatines, de acuerdo con sus propios criterios de suscripción y política comercial, y que consideren ofrecer alternativas de límites cuando resulte viable. En el combinado familiar y las pólizas independientes, precisar si la micromovilidad se encuentra incluida, excluida o puede ampararse mediante adicional, identificando límites, sublímites, franquicias, usos y condiciones. La ampliación de suma asegurada no supone por sí sola una ampliación del riesgo cubierto.

2.2 El uso comercial: el punto que el mercado no puede resolver solo

El reparto, delivery y la mensajería suelen implicar mayor circulación y exposición que el uso particular. En la muestra relevada, el uso comercial aparece excluido en numerosos productos. El mercado puede desarrollar coberturas voluntarias para esa actividad, con condiciones y tarifa diferencial (Carril A); establecer su contratación obligatoria y un mecanismo de control corresponde al ámbito regulatorio (Carril B).

Propuesta (Carril B): evaluar una RC obligatoria para determinadas modalidades de micromovilidad, comenzando por el uso comercial y definiendo alcance, sujetos, límites mínimos y mecanismos de fiscalización. Como antecedente internacional, España estableció el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros mediante la Ley 5/2025; la implementación requirió el registro regulado por el Real Decreto 52/2026, operativo desde enero de 2026. La referencia española debe interpretarse según las categorías de vehículos efectivamente comprendidas por esa normativa. El desarrollo de una propuesta argentina y sus vínculos con la RC transversal se reserva para el tercer entregable.

Fiscalización: la referencia de Nueva York. El FDNY reportó 235 incendios vinculados con baterías de litio entre enero y julio de 2026, según el relevamiento citado por el grupo. En 2024 inspeccionó 585 comercios de bicicletas eléctricas, emitió 426 citaciones y dictó 7 órdenes de desalojo junto con el organismo de edificios; ese año las muertes asociadas con baterías descendieron de 18 (2023) a 6 (2024), aunque los incendios aumentaron de 268 a 277. El FDNY vincula la mejora en las consecuencias mortales con la combinación de inspecciones, educación, difusión y campañas preventivas, no solamente con la fiscalización. Como actualización, el FDNY y su fundación comunicaron 401 incendios asociados a baterías de ion-litio durante 2026 hasta el 30 de octubre, con 74 personas lesionadas y seis fallecidas; estas cifras corresponden a otro período y no son comparables como totales anuales. Singapur, por su parte, establece controles sobre la comercialización de dispositivos de micromovilidad no conformes. En octubre de 2026 aprobó ampliar las restricciones a la venta y publicidad online, con aplicación prevista desde el segundo trimestre de 2027, y nuevas reglas sobre baterías incompatibles (LTA, 2026).

Eje 3 – Infraestructura de carga

En el relevamiento público desarrollado por ALUMNI no se identificó una oferta difundida y específicamente identificada para cargadores domiciliarios (Wallbox) entre los productos consultados. Esto no permite afirmar que el riesgo carezca de alternativas de aseguramiento en todo el mercado. Corresponde analizar qué pólizas podrían amparar el equipo, su instalación y las consecuencias de un siniestro, según la titularidad y las condiciones de cada contrato.

El riesgo se desagrega en cuatro sub-riesgos concretos, con la titularidad del equipo –del consorcio o del propietario de la unidad– como criterio transversal:

RIESGO	PRODUCTO HOY	MEJORA NECESARIA	CARRIL
Daño al propio cargador (cortocircuito, sobretensión, falla eléctrica)	Coberturas potenciales, sujetas al producto y a la aceptación de cada aseguradora.	Precisar el encuadre patrimonial del equipo, sus riesgos cubiertos, titularidad, instalación y exclusiones. Evaluar equipos técnicos, hogar o consorcio.	A
Robo del cable o del cargador	Depende de las condiciones de robo/hurto y de la identificación del componente.	Definir expresamente cobertura de cables, componentes fijos o desmontables, robo y hurto, sublímites y medidas de seguridad.	A
Incendio originado en el cargador que daña bienes del titular	Puede existir cobertura patrimonial de incendio, según póliza; la RC requiere análisis separado.	Verificar instalaciones y cobertura de daños propios; estudiar RC frente a terceros de forma expresa, con límites, exclusiones y sujetos cubiertos.	A
Capacidad eléctrica insuficiente del inmueble	No es un riesgo asegurable en sí.	Verificación de capacidad y adecuación eléctrica conforme a las exigencias técnicas y locales aplicables; eventual desarrollo regulatorio específico.	B

3.1 Cómo encuadrar el producto: el cargador como equipo técnico

El aseguramiento del cargador puede evaluarse mediante una póliza de equipos técnicos, una cobertura patrimonial de hogar o consorcio u otro encuadre aceptado por la aseguradora, según la titularidad, ubicación y naturaleza del bien. Debe distinguirse el daño material al equipo de los daños que pudieran originarse en otros bienes y de la responsabilidad civil frente a terceros. La inclusión de RC no se presume por el mero aseguramiento del cargador: requiere verificar su contratación expresa, hecho generador, terceros amparados, límites, exclusiones y condiciones. Tampoco desaparecen automáticamente los posibles problemas de concurrencia de pólizas o determinación de responsabilidades.

Propuesta (Carril A): promover criterios explícitos de suscripción para cargadores e instalaciones de carga, diferenciando titularidad (propietario, consorcio u operador), ubicación, uso y coberturas patrimoniales. Cuando corresponda, estudiar una extensión específica de RC vinculada con la instalación y el funcionamiento, sujeta a aceptación y clausulado de cada compañía. Para la investigación posterior quedan pendientes el tratamiento del robo y hurto de cables y componentes y las particularidades de las estaciones de carga de uso público o comercial.

Como referencia internacional, Wenea Care by Caser ofrece en España un seguro específico para el cargador domiciliario y su instalación: 65 euros anuales para vivienda unifamiliar y 82 euros para una comunidad de propietarios, según la ficha comercial consultada en noviembre de 2026. Se trata de una referencia de cobertura patrimonial del equipo; la responsabilidad civil debe analizarse por separado y no se presume incluida.

3.2 La instalación: un criterio central para la prevención

La seguridad de los puntos de carga depende de factores como la calidad y certificación del equipo, el diseño de la instalación, las protecciones eléctricas, la capacidad disponible, el mantenimiento y las condiciones de uso. La comparación de frecuencias de incidentes entre diferentes equipos requiere fuentes y metodologías homogéneas; por ello, no se atribuye aquí una tasa universal de siniestros ni se supone que todas las fallas provengan de instalaciones no profesionales.

La normativa técnica de referencia ya existe y es la que un criterio de suscripción debería pedir:

NORMA	ALCANCE
AEA 90364-7-722 (edición 2024)	Sección de la reglamentación AEA destinada a las instalaciones eléctricas para alimentación de vehículos eléctricos. Su aplicación concreta debe evaluarse con el texto técnico completo y las exigencias locales.
IEC 61851 / IEC 62196 (Tipo 2)	Sistemas de carga conductiva, seguridad e interoperabilidad del punto de carga; conector normalizado.
UL 2202 / UL 2594	Seguridad eléctrica del equipo de suministro (EVSE).
Buenas prácticas de instalación	Aspectos a verificar según emplazamiento: circuito y capacidad disponible, puesta a tierra, protecciones contra contactos y sobrecorrientes, condiciones ambientales, accesibilidad, mantenimiento y documentación técnica. Evitar imponer valores IP/IK universales sin verificar el escenario.

Como criterio complementario puede evaluarse la compatibilidad del vehículo, el equipo de suministro y sus sistemas de control, incluida la interrupción segura de la carga ante fallas. No debe exigirse como condición universal una comunicación bidireccional con el BMS sin verificar previamente el modo de carga, el diseño del sistema, las prestaciones efectivamente disponibles y las normas técnicas aplicables.

Una precisión para no sobredimensionar la exigencia: el manual de buenas prácticas del Círculo de Ingenieros de Riesgos (CIR Argentina) señala que las celdas de ion-litio son sistemas sellados que no liberan gases inflamables en operación normal. No corresponde por ello clasificar automáticamente una cochera como área con atmósfera explosiva. En Argentina, esa eventual clasificación debe evaluarse según las reglas técnicas aplicables, con referencia a IEC 60079 y las disposiciones locales, y no trasladando sin más la denominación europea ATEX.

3.3 El marco normativo: un vacío que se replica

No existe una ley nacional específica sobre infraestructura de carga en propiedad horizontal. La instalación de puntos de carga en estos edificios debe analizarse conforme al régimen de propiedad horizontal del Código Civil y Comercial de la Nación (arts. 2037 a 2072), en especial los arts. 2040 y 2041 (cosas y partes comunes), 2047 (prohibiciones) y 2051 a 2053 (mejoras u obras nuevas y gastos). Según las características de la obra, corresponde considerar el reglamento del consorcio, las autorizaciones pertinentes, la titularidad de las instalaciones y las exigencias técnicas y de seguridad aplicables. Desde la perspectiva aseguradora, es necesario identificar las responsabilidades del propietario, del consorcio y de los profesionales intervinientes, así como las coberturas patrimoniales y de RC correspondientes. La Ciudad de Buenos Aires regula solo la instalación de cargadores en la vía pública (programa Electromovilidad Porteña) y exige RC al operador, pero sin fijar una suma mínima. No se encontró normativa específica en Mendoza, San Juan ni San Luis.

En el plano nacional, la Resolución 22/2025 de la Secretaría de Energía dejó sin efecto la Resolución 817/2023, que había creado el Registro Nacional de Infraestructura de Carga de Vehículos Eléctricos e Híbridos Eléctricos. La eliminación de ese registro no deroga las demás normas, reglamentaciones eléctricas ni autorizaciones locales que puedan resultar aplicables a la instalación y funcionamiento de puntos de carga.

Hay, sin embargo, un antecedente local que muestra que el Carril B no exige inventar nada: **la Ciudad de Buenos Aires ya tiene un sistema de RC obligatoria con sumas mínimas** por categoría de riesgo, indexadas en Unidades Fijas, para ascensores, calderas y obras. La electromovilidad está ausente de ese sistema. El pedido es extender un mecanismo que ya funciona.

En Estados Unidos, las normas de Maine (Title 33, § 576-A) y Colorado (C.R.S. § 38-33.3-106.8) regulan la instalación de equipos de carga en comunidades de propietarios e incluyen obliga-

ciones de seguro. En las condiciones previstas por esas leyes, el certificado se presenta dentro de los 14 días posteriores a la aprobación o consentimiento, y no como requisito previo general para obtenerlo. En Colorado también se prevé identificar a la asociación como asegurada adicional. En Noruega, el derecho a instalar puntos de carga se incorporó en 2020 a la legislación de propiedad horizontal y cooperativas de viviendas (ley de secciones de propiedad, § 25 a, y ley de cooperativas de vivienda, § 5-11 a), según la estrategia nacional de recarga del Gobierno noruego.

Propuesta (Carril B): evaluar un marco mínimo para la instalación de infraestructura de carga en propiedad horizontal que contemple la verificación técnica de la instalación, la documentación de las autorizaciones que correspondan y los requisitos de aseguramiento que eventualmente determine la autoridad competente. La adopción de una RC obligatoria y la fijación de sumas mínimas constituyen propuestas regulatorias, no obligaciones generales actualmente acreditadas para todos los cargadores domiciliarios.

3.4 Prevención en cocheras de consorcios

Para vehículos eléctricos estacionados o en carga en cocheras de consorcios, una combinación preventiva razonable es la detección cruzada —gas y temperatura— junto con medios de contención como la manta ignífuga individual. Una precisión técnica necesaria: la manta contiene el riesgo hacia el entorno inmediato al sofocar la llama visible, pero no detiene la fuga térmica interna del pack de batería. Es una capa dentro de un protocolo de detección y contención, no una solución cerrada.

Prevención: un criterio común a los tres ejes

La prevención atraviesa los tres ejes. Las siguientes preguntas son una guía inicial de relevamiento para el Productor Asesor de Seguros y para las áreas de suscripción. Deben adaptarse al riesgo concreto y no sustituyen una inspección técnica de la instalación o de los equipos.

#	PREGUNTA DE RELEVAMIENTO
1	¿Qué equipos de alta energía posee (vehículo, monopatín, bicicleta, scooter, otros)?
2	¿Dónde los carga y con qué cargador?
3	¿El cargador y la batería son originales?
4	¿Sufrieron golpes, reparaciones o se mojaron?
5	¿Notó sobrecalentamiento durante el uso o la carga?
6	¿Dónde los deja mientras cargan: en un lugar ventilado o en un pasillo o vía de circulación?
7	¿Cómo desecha la batería al final de su vida útil?
8	¿La instalación del cargador fue realizada por un profesional habilitado y cuenta con documentación técnica?
9	¿La instalación dispone de circuito y protecciones adecuados a su uso, conforme a evaluación profesional?
10	¿El equipo se encuentra en cochera privada, espacio común o establecimiento comercial? ¿Quién es su titular?
11	¿El vehículo o dispositivo se utiliza de forma particular, comercial o para reparto?
12	¿Existe un procedimiento para suspender la carga, aislar el área y alertar ante anomalías?

Las preguntas 1 a 7 recogen el cuestionario elaborado sobre la base del aporte del especialista Hernán Javier Domínguez. Las preguntas 8 a 12 complementan el relevamiento, especialmente en instalaciones de carga, titularidad y uso comercial. Las respuestas no constituyen por sí mismas una certificación de seguridad.

Síntesis de propuestas

EJE	Lo que el mercado puede hacer hoy (Carril A)	Lo que requiere al regulador (Carril B)
Vehículos registrables	Diagnóstico especializado de batería (SoH y BMS) como apoyo a la evaluación del daño y la reparabilidad. Asistencia: sin intervenciones sobre alta tensión; arranque auxiliar solo si lo autoriza el fabricante; traslado adecuado a sus protocolos. Protocolo de recepción como condición de convenio con talleres. Pauta al asegurado ante incendio: evacuar, aislar, avisar.	Evaluar la articulación de registros y competencias profesionales con los requisitos de seguridad exigibles a talleres, sin presumir que la Resolución CPIQ 3/2025 constituye una habilitación general de establecimientos.
Micromovilidad	Promover la revisión de los límites de RC disponibles por cada aseguradora; explicar alcances, exclusiones, adicionales y franquicias. Diferenciar uso particular y comercial y evaluar coberturas voluntarias específicas.	Evaluar RC obligatoria para determinados dispositivos y modalidades, comenzando por el uso comercial, con definición de categorías, límites mínimos y mecanismos de control.
Infraestructura de carga	Definir criterios de aseguramiento del cargador según titularidad, ubicación y uso; identificar cobertura patrimonial específica y evaluar, cuando corresponda, una RC expresamente contratada y delimitada. Solicitar información técnica de instalación y establecer medidas preventivas proporcionadas.	Evaluar requisitos mínimos de instalación y control en propiedad horizontal y, separadamente, la eventual exigencia de acreditación de RC y límites mínimos, según decisión normativa competente.

Para cada actor

Para las compañías aseguradoras

- Evaluar e implementar, según el ramo, el producto y los requisitos aplicables, las mejoras del Carril A: procedimientos de suscripción, clausulados, convenios con talleres y contratos de asistencia. Su implementación corresponde a las aseguradoras y demás prestadores intervinientes.
- Construir estadística siniestral diferenciada por tecnología (BEV, PHEV, HEV), micromovilidad y carga; distinguir uso particular/comercial y registrar daños propios, daños a terceros, asistencia, reparabilidad y circunstancias de carga, cuando la información esté disponible.

Para las compañías aseguradoras

- Analizar la eventual obligatoriedad de RC para modalidades definidas de micromovilidad, especialmente comerciales, y un marco de condiciones de instalación y acreditación de seguros en propiedad horizontal. Cada propuesta requiere definir autoridad competente, sujetos, alcance y forma de control.

Para el Productor Asesor de Seguros

- Incorporar preguntas de relevamiento apropiadas al riesgo, verificando en la cartera vehículos eléctricos, dispositivos de micromovilidad y puntos de carga; identificar uso particular o comercial y solicitar, cuando corresponda, documentación técnica de la instalación.
- Explicar al asegurado qué riesgos están cubiertos, cuáles están excluidos, qué adicionales se contrataron y cuáles son las sumas, sublímites y franquicias; comunicar pautas de actuación segura ante anomalías o incendios sin inducir maniobras sobre alta tensión.

Agenda de evidencia: convenio con la Facultad de Ingeniería de la UNLP

AAPAS y la Universidad Nacional de La Plata, a través de su Facultad de Ingeniería, se encuentran en trámite de suscripción de un convenio marco de cooperación, impulsado a partir del trabajo del ALUMNI Think Tank de AAPAS sobre electromovilidad.

En intercambios preliminares con el ALUMNI Think Tank sobre el Entregable 1 y el presente avance, la Facultad identificó aspectos que requieren trabajo técnico adicional y que no corresponde considerar cerrados en esta etapa: la diferenciación de riesgos según la tecnología y la química de las baterías, su comportamiento ante impactos e incendios, el estado de carga y de salud, y las posibilidades de diagnóstico y reparación a nivel de módulos o celdas. Se propuso, además, un relevamiento de las especificaciones técnicas y de seguridad de los vehículos eléctricos que se comercializan en el país, y la posibilidad de abordar en una línea separada la experiencia del Parque Fotovoltaico de la UNLP en Vieytes.

Estas líneas podrían desarrollarse en el marco de los acuerdos específicos que oportunamente se celebren, con participación del ALUMNI Think Tank, con el objetivo de identificar variables técnicas relevantes para la evaluación del riesgo, sin anticipar conclusiones tarifarias o aseguradoras, que requieren además información estadística y actuarial.

La mención de estos intercambios no implica aval, validación ni adhesión de la Universidad Nacional de La Plata o de su Facultad de Ingeniería a los contenidos y conclusiones de este estudio, que son de exclusiva responsabilidad del ALUMNI Think Tank de AAPAS.

Desde la perspectiva del ALUMNI Think Tank, estos intercambios refuerzan el punto de partida del estudio: buena parte de las decisiones del mercado frente a la electromovilidad se toman hoy sin evidencia técnica suficiente, y generarla es la próxima tarea.

Lo que sigue. El tercer entregable del Think Tank de Alumni de AAPAS abordará la responsabilidad civil transversal —cuando el riesgo de uno alcanza a terceros: el consorcio, los vecinos, el taller, el depósito—: quién responde, con qué póliza y qué queda sin cubrir cuando el incendio de una batería o una falla de carga daña a otros. El informe final integrará el análisis técnico del incendio, la comparativa internacional y las propuestas al mercado y al regulador.



El mercado asegurador tiene una oportunidad. La mayoría de las mejoras que este documento propone no dependen de una ley ni de una resolución: dependen de decisiones que el propio mercado puede tomar hoy, por contrato, por clausulado o por criterio de suscripción. Llegar antes que el siniestro —y antes que la regulación— es lo que le da valor a este trabajo.

Fuentes y normativa de referencia

Normativa argentina

- Ley 24.449 — Ley Nacional de Tránsito.
- Resolución CPIQ N.º 3/2025 — Crea, en el ámbito del Consejo Profesional de Ingeniería Química, el Registro Nacional de Operadores de Baterías, con el alcance profesional establecido en su texto; no implica por sí sola una obligación general de inscripción de todos los talleres automotores. Fuente oficial de la Resolución CPIQ 3/2025: https://www.boletinoficial.gov.ar/detalleAviso/primera/333299/20251023
- Resolución 22/2025, Secretaría de Energía de la Nación — Deja sin efecto la Resolución 817/2023 (Registro Nacional de Infraestructura de Carga de vehículos eléctricos e híbridos eléctricos).
- Código Civil y Comercial de la Nación — Régimen de propiedad horizontal (arts. 2037 a 2072; en particular 2040, 2041, 2047 y 2051 a 2053).
- AEA 90364-7-722, edición 2024 — Reglamentación para instalaciones eléctricas de alimentación de vehículos eléctricos. Asociación Electrotécnica Argentina (AEA), https://aea.org.ar/producto/aea-90364-7-722-vehiculos-electricos-edicion-2024-2/.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires — Programa Electromovilidad Porteña (Resoluciones Conjuntas 1/SECT/25 y 1/SECT/26).

Normativa internacional

- ISO 6469 (serie) — Especificaciones de seguridad de vehículos de propulsión eléctrica, según cada parte. Reglamento ONU N.º 100 — Seguridad del sistema de propulsión eléctrica y del sistema de almacenamiento de energía, en su ámbito de homologación.
- UL 2580 — Seguridad de baterías para vehículos eléctricos. UN 38.3 — Ensayos aplicables al transporte de determinadas baterías de litio; no equivalen a homologación del vehículo.
- IEC 61851 — Sistemas de carga conductiva. IEC 62196 — Conectores de carga. UL 2202 / UL 2594 — Equipos de suministro para vehículos eléctricos.
- ISO 17840 (serie) — Hojas de rescate e información para primeros y segundos intervinientes ante emergencias vehiculares; no sustituye protocolos de reparación de talleres. Portales de consulta normativa técnica: ISO (iso.org), UL Solutions (ul.com) y Naciones Unidas / UNECE (unece.org).
- GB 38031-2025 (China) — Requisitos de seguridad para baterías de tracción, vigente desde el 1/7/2026.

- Ley 5/2025 (España) — Seguro obligatorio de RC para vehículos personales ligeros, disposición adicional primera; Real Decreto 52/2026 — Registro de Vehículos Personales Ligeros (BOE, 30/1/2026); DGT — puesta en marcha del registro (27/1/2026). Fuentes oficiales: https://www.boe.es/eli/es/l/2025/07/24/5 y https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2026-2140.

Fuentes técnicas y de mercado

- Círculo de Ingenieros de Riesgos (CIR Argentina) — Baterías Ion Litio. Manual de buenas prácticas, marzo 2026.
- Hernán Javier Domínguez, especialista en prevención de incendios de baterías — Charla técnica para el Think Tank de Alumni de AAPAS, agosto 2026.
- Taller especializado del mercado argentino — Protocolo técnico de recepción y tratamiento de vehículos eléctricos e híbridos siniestrados, septiembre 2026.
- Carlos Biondi, consultor en riesgos industriales y energía — Informe técnico sobre baterías de litio y estaciones de carga, septiembre 2026.
- NFPA (National Fire Protection Association) — Datos de incidentes de equipos de carga de vehículos eléctricos.
- FDNY (Cuerpo de Bomberos de Nueva York) — Estadísticas de incendios de baterías de litio, 2023-2026.
- FPRF / FSRI — Estudios sobre contención de incendios de vehículos eléctricos, mayo 2025.
- ACARA y SIOMAA — Patentamientos de vehículos híbridos y eléctricos, 2026.
- IE-MAT S.R.L. — Presentación sectorial sobre parque de vehículos enchufables e infraestructura de carga, agosto 2026.
- Think Tank de Alumni de AAPAS. Relevamiento público, encuesta técnica y aportes de suscripción de compañías del mercado, 2026.

Fuentes complementarias

Caso Hollywood, Florida — Carscoops, 9/11/2023: https://www.carscoops.com/2023/11/tesla-model-x-slides-down-boat-ramp-burns-underwater/

NTA 8133 — Kiwa (Países Bajos), 6/7/2023: https://www.kiwa.com/nl/nl/services/testen/nta-8133-test-lithium-brandblussers/

FDNY — Balance de incendios de baterías, 8/1/2025: https://www.nyc.gov/site/fdny/news/03-25/fdny-commissioner-robert-s-tucker-significant-progress-the-battle-against-lithium-ion-battery-fires

SSN — Resolución 320/2024, Boletín Oficial 17/7/2024: https://todoriesgo.com.ar/wp-content/uploads/2024/07/320-BO.pdf

CPIQ — Resolución 3/2025: https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/norma-419143/texto

Patentamientos enero-septiembre 2026 — ACARA/SIOMAA, resumen sectorial: https://mase.lmneuquen.com/energia/los-autos-hibridos-y-electricos-crecieron-267-argentina-y-ya-representan-el-16-los-patentamientos-n1259917/amp

Maine — Title 33 §576-A: https://legislature.maine.gov/statutes/33/title33sec576-A.html

Colorado — C.R.S. §38-33.3-106.8: https://colorado.public.law/statutes/crs_38-33.3-106.8

Infraestructura de carga y parque enchufable (Argentina) — Infobae, 27/8/2026; relevamiento y declaraciones de operadores: https://www.infobae.com/economia/2026/08/27/faltan-enchufes-los-autos-electricos-crecieron-400-la-red-publica-no-alcanza-y-cargar-en-la-calle-es-barato-pero-no-tan-simple/

Infraestructura pública de carga (España) — AEDIVE, 5/11/2026; 54.275 puntos operativos al 1/11/2026: https://aedive.es/noticias/Las-infraestructuras-de-recarga-pblica-en-Espaa-alcanzan-los-54275-puntos-operativos-a-1-de-noviembre-de-2026

Nueva York, 2026 — FDNY Foundation, comunicado del 30/10/2026; 401 incendios: https://www.fdnyfoundation.org/fdny-and-fdny-foundation-remind-new-yorkers-about-the-ongoing-dangers-of-lithium-ion-batteries/

Singapur — Land Transport Authority, Active Mobility Rules for Retailers, actualización 2026: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/industry_innovations/industry_matters/regulations_licensing/active_mobility/active_mobility_rules_for_retailers.html

Noruega — Gobierno de Noruega, National Charging Strategy, sección sobre propiedad horizontal y cooperativas: https://www.regjeringen.no/en/documents/national-charging-strategy/id2950371/?ch=5

Seguro para cargadores — Wenea Care by Caser, tarifas y cobertura: https://wenea.com/para-casa/seguro-wenea-care/

Hernán Javier Domínguez — Nota técnica para el Think Tank de Alumni sobre riesgos de baterías de litio (2026). Ensayo de Corea del Sur con F-500 y consumo aproximado de 3.000 litros.

Korea Fire Protection Association (KFPA) — Resultados de tres ensayos de extinción a escala real de vehículos eléctricos con F-500, 2025: https://www.kfpa.or.kr/webzine/202504/disaster5.html

CTIF — "Up to 150 000 liters of water needed to put out a fire in an electric car", 18/9/2022; caso de Stamford, EE.UU., con unos 24.000 galones (aprox. 90.000 litros): https://ctif.org/news/150-000-liters-water-needed-put-out-fire-electric-car

Tesla — Model 3 Emergency Response Guide, sección "Firefighting"; referencia de aproximadamente 3.000 galones para algunos escenarios y modelos, no comparable directamente con los ensayos de Corea: https://www.tesla.com/sites/default/files/downloads/2017_Model_3_Emergency_Response_Guide_en.pdf

Alcance, limitaciones y actualización de la información

Los datos técnicos de este entregable reflejan el estado del conocimiento y de la normativa disponibles al momento de su publicación. En particular, la participación de la batería en el valor del vehículo, su incidencia en los siniestros de destrucción total, las sumas aseguradas relevadas y otros datos sujetos a una evolución tecnológica y de mercado rápida pueden variar. El grupo se compromete a actualizarlos en futuras publicaciones.

La corrección al primer entregable sobre la extinción de incendios de batería se incluye al comienzo de este documento, y su criterio se aplica en la sección 1.4.

AAPAS
Asociación Argentina
de Productores
Asesores de Seguros

ALUMNI