

# ESPECIAL ELECTROMOVILIDAD





*“La electromovilidad dejó de ser una promesa para convertirse en un factor que obliga al mercado asegurador a rediseñar coberturas, revisar riesgos y adaptarse a una nueva lógica operativa.”*

# LA ELECTROMOVILIDAD LLEGA AL SEGURO

## UN CAMBIO QUE YA IMPACTA EN TODA LA CADENA

Tiempo de Seguros presenta un suplemento especial que pone el foco en cómo la irrupción de los vehículos eléctricos redefine coberturas, riesgos y oportunidades en el mercado asegurador.

La transición hacia una movilidad más sustentable dejó de ser una promesa a futuro para convertirse en una realidad que avanza, todavía de manera incipiente, pero sostenida. En ese proceso, la industria del seguro comienza a reconfigurarse frente a un fenómeno que introduce nuevas variables técnicas, económicas y operativas. Con ese telón de fondo, Tiempo de Seguros lanza su suplemento especial de electromovilidad, una edición que busca ofrecer una mirada integral sobre este cambio estructural.

*“Con baterías como eje de riesgo, nuevas tecnologías en juego y una cadena de valor en transformación, el seguro enfrenta uno de los mayores desafíos de su historia reciente.”*

El avance de los vehículos eléctricos e híbridos en el país, impulsado por innovaciones tecnológicas y una creciente preocupación ambiental, plantea desafíos concretos para las compañías aseguradoras. Desde la valuación de los vehículos hasta la definición de coberturas específicas, el sector se ve obligado a revisar criterios históricos y a diseñar soluciones acordes a una nueva realidad.

Uno de los puntos centrales que aborda la publicación es el rol de las baterías, consideradas el componente más costoso y sensible de los vehículos eléctricos. Su vida útil, reposición y posibles fallas introducen un factor de riesgo distinto, que ya comienza a ser contemplado en las pólizas.

Al mismo tiempo, el suplemento analiza cómo las características propias de estos vehículos —como la reducción de ruidos o la incorporación de sistemas avanzados de asistencia a la conducción— impactan en la siniestralidad y obligan a repensar tanto la prevención como la evaluación de accidentes.

*“La electromovilidad no sólo cambia la forma de conducir, sino también la manera de intervenir ante un siniestro vial.”*

Las principales aseguradoras del mercado ya dieron los primeros pasos en este terreno. Algunas desarrollaron productos específicos, mientras que otras adaptaron coberturas existentes para incluir este tipo de unidades. En todos los casos, coinciden en que la electromovilidad no es una tendencia pasajera, sino un cambio que llegó para quedarse.

La infraestructura de carga aparece como otro de los ejes clave. La expansión de puntos de recarga, tanto en ámbitos urbanos como en rutas, abre interrogantes sobre nuevos riesgos asociados a instalaciones eléctricas, responsabilidad civil y eventuales fallas técnicas.

En paralelo, el suplemento pone el acento en la necesidad de capacitación. Peritos, liquidadores y talleres mecánicos enfrentan el desafío de incorporar conocimientos técnicos específicos para operar con vehículos que difieren sustancialmente de los tradicionales a combustión.

La mirada también se amplía hacia el ecosistema que rodea a la electromovilidad. Fabricantes, empresas tecnológicas y proveedores de energía forman parte de una cadena que comienza a integrarse y que demanda un abordaje coordinado para acompañar el crecimiento del sector.

*“Sin capacitación específica, la asistencia a vehículos eléctricos puede implicar riesgos adicionales para rescatistas y víctimas.”*

En este escenario, el rol del productor asesor de seguros adquiere una relevancia particular. La complejidad de los nuevos riesgos exige una mayor especialización y capacidad de asesoramiento, en un mercado que evoluciona a ritmo acelerado.

Con este suplemento, Tiempo de Seguros no solo aporta información clave para comprender el fenómeno, sino que también se posiciona como un actor que acompaña y anticipa los cambios de una industria en plena transformación. Una guía imprescindible para quienes buscan entender hacia dónde se dirige el seguro en la era de la movilidad eléctrica.

# ALLIANZ ARGENTINA

## ANALIZA EL AVANCE DE LA ELECTROMOVILIDAD Y ANTICIPA CAMBIOS EN EL NEGOCIO DEL SEGURO AUTOMOTOR

Con más vehículos híbridos y eléctricos circulando en el país, las aseguradoras comienzan a revisar sus modelos de evaluación de riesgo, reparación y asistencia. Desde Allianz Argentina, el Chief Claims Officer Leonardo Fernández advierte que el crecimiento del segmento obligará a desarrollar nuevas capacidades técnicas, redes de talleres especializadas y servicios que vayan más allá de la cobertura tradicional.

El avance de la electromovilidad en Argentina todavía se apoya en una base relativamente pequeña, pero muestra señales de crecimiento sostenido. Durante 2025 se patentaron más de 26.000 vehículos entre híbridos y eléctricos, lo que representó un incremento cercano al 90 por ciento respecto del año anterior y una participación aproximada del 4,5 por ciento del mercado de autos 0 km.

Para Leonardo Fernández, CCO - Chief Claims Officer de Allianz Argentina, el fenómeno ya empieza a tener impacto en el análisis del riesgo dentro del negocio asegurador. “Los vehículos eléctricos tienen mayor contenido tecnológico, baterías de alto valor y requieren procesos de reparación más especializados. Esto no necesariamente cambia la frecuencia de los siniestros, pero sí puede influir en los costos y en los tiempos de reparación”, explicó a Tiempo de Seguros.

Según el ejecutivo, esta transformación obliga a las compañías a anticiparse y trabajar sobre la cadena de proveedores. La capacitación de talleres y peritos aparece como un factor clave para responder a un parque automotor que incorpora cada vez más electrónica y sistemas de alto voltaje.

Uno de los puntos que más atención genera en el mer-

*“Los vehículos eléctricos no cambian la frecuencia de siniestros, pero sí redefinen los costos y los tiempos de reparación del sistema asegurador.”*

cado asegurador es el costo y la complejidad de los componentes eléctricos, especialmente las baterías. Fernández señaló que la menor disponibilidad de repuestos, la necesidad de mano de obra especializada y la todavía escasa experiencia siniestral del mercado llevan a trabajar con segmentaciones más finas al momento de definir

tarifas y coberturas.

En ese sentido, explicó que la compañía aún no cuenta con productos exclusivos para autos eléctricos o híbridos, aunque el análisis del riesgo ya incorpora criterios diferenciados. “La diferenciación se realiza desde la tarifa y la suscripción, segmentando por características del conductor y del vehículo, mientras seguimos de cerca la evolución del portafolio y evaluamos futuras coberturas o asistencias específicas”, detalló.

Otro aspecto que empieza a entrar en la evaluación de las aseguradoras es la infraestructura de carga. En Argentina, la red pública todavía es limitada y la mayoría de los usuarios recarga sus vehículos en el hogar o en el trabajo. “El análisis del riesgo no se concentra solo en el vehículo. También importa el entorno donde se realiza la carga, la instalación eléctrica del lugar, el tipo de cargador utilizado y si la instalación fue realizada por técnicos habilitados”, indicó Fernández.

La carga de baterías implica potencias elevadas y, aunque los sistemas actuales cuentan con múltiples protecciones, el especialista remarcó que es fundamental que las condiciones eléctricas sean adecuadas para minimizar cualquier riesgo. Para el sector asegurador, acompañar esta transición tecnológica implica mantener estándares de seguridad que generen confianza tanto para el usuario como para la compañía.

En materia de reparaciones, el salto tecnológico de los vehículos eléctricos también introduce cambios. Componentes como sensores, sistemas electrónicos o baterías requieren protocolos específicos de diagnóstico y seguridad. Esto puede traducirse, al menos en una primera etapa, en costos de reparación más elevados y tiempos algo más prolongados cuando la red de talleres especializados todavía es limitada.

Fernández señaló que en distintos mercados internacionales los costos de reparación de vehículos eléctricos pueden ubicarse entre un 25 y un 30 por ciento por encima de los de un vehículo convencional, principalmente por el valor de las baterías y la electrónica asociada. Sin embargo, aclaró que cuando el daño afecta partes tradicionales —como carrocería, suspensión u ópticas— el comportamiento es similar al de cualquier automóvil.

La compañía ya comenzó a registrar siniestros con vehículos electrificados, sobre todo híbridos, que llevan varios años en el mercado local. Allí se detecta que los mayores diferenciales aparecen cuando el daño involucra componentes específicos del sistema eléctrico o de alto voltaje.

En cambio, para piezas más estandarizadas como parabrisas, cubiertas o llantas, la disponibilidad en el mercado local es relativamente similar a la de un vehículo convencional. Las demoras pueden surgir en modelos más nuevos o en marcas que recién ingresan al país, donde la reposición depende de importaciones o de la red oficial.

El desarrollo de talleres preparados para intervenir en

*“El seguro automotor deberá evolucionar hacia un modelo más integrado, incorporando servicios como asistencia energética y gestión de baterías.”*

sistemas eléctricos aparece como uno de los desafíos inmediatos del sector. “No todos los talleres están preparados para trabajar con baterías de alto voltaje o electrónica avanzada, por lo que muchas reparaciones deben derivarse a redes especializadas o concesionarios”, señaló el ejecutivo.

En ese proceso también surge un nuevo frente vinculado a la sustentabilidad. El tratamiento de baterías y componentes electrónicos requerirá protocolos específicos de reciclaje y disposición final para evitar impactos ambientales.

Mirando hacia adelante, Fernández considera que la electromovilidad puede impulsar una evolución del mo-

delo tradicional del seguro automotor. “A medida que estos vehículos ganen participación, el seguro probablemente avance hacia un esquema más integrado de servicios, incorporando asistencia por falta de autonomía, protección de equipos de carga domiciliarios o monitoreo del estado de las baterías”, concluyó.



Leonardo Fernández - Chief Claims Officer de Allianz Argentina



# FEDERACIÓN PATRONAL

## ADVIERTE SOBRE EL DESAFÍO QUE LA ELECTROMOVILIDAD YA PLANTEA AL SEGURO AUTOMOTOR

La electromovilidad dejó de ser una curiosidad tecnológica para comenzar a abrirse paso en el mercado automotor argentino. Aunque su presencia todavía es reducida, el crecimiento sostenido de autos híbridos y eléctricos ya genera un interrogante central para la industria aseguradora: cómo cubrir vehículos que funcionan con tecnologías, costos y riesgos muy distintos a los de los motores a combustión.

En Federación Patronal Seguros siguen de cerca esta transformación. La compañía sostiene que el avance de estas unidades obliga a revisar procesos, analizar nuevos tipos de siniestros y adaptar gradualmente las coberturas para acompañar un mercado que recién empieza a desarrollarse.

“El crecimiento de la electromovilidad en Argentina viene mostrando una curva ascendente en los últimos años”, explica Federico Villafañe, Jefe de Siniestros Automotores de la aseguradora. El proceso comenzó con las motos eléctricas y luego avanzó hacia autos, utilitarios e incluso vehículos de mayor porte, impulsado principalmente por beneficios impositivos y la llegada de nuevos modelos al país.

*“No hay nuevos riesgos en cuanto al tipo de siniestros viales; el verdadero desafío aparece en el posaccidente y en cómo intervenir sobre estos vehículos.”*

Las cifras reflejan ese movimiento. Durante 2025 se duplicaron los patentamientos de autos 100 por ciento eléctricos, y si se suman los híbridos, la participación de estas tecnologías alcanzó el 4,6 por ciento del mercado automotor argentino. Villafañe agrega que los primeros meses de 2026 muestran registros superiores a los del mismo período del año pasado y que el plan oficial para facilitar la importación de autos eléctricos podría acelerar aún más la penetración de estas unidades.

Reparaciones más complejas y baterías que cambian las reglas

Pero detrás del avance comercial aparece el primer desafío para las aseguradoras: los costos de reparación. Los autos eléctricos incorporan sensores, cámaras, radares y sistemas avanzados de asistencia a la conducción —conocidos como ADAS— que incrementan el valor de las piezas y complejizan cualquier arreglo. En países donde estos vehículos ya tienen mayor presencia, reparar un eléctrico puede costar entre 30 y 35 por ciento más que un auto convencional, mientras que el tiempo de reparación también suele ser mayor.



Federico Villafañe - Jefe de Siniestros Automotores de Federación Patronal Seguros

Dentro de ese esquema, la batería ocupa un lugar central. En los autos completamente eléctricos puede representar hasta el 50 por ciento del valor del vehículo, mientras que en los híbridos ronda el 20 por ciento. Además, su ubicación —generalmente en la parte inferior del vehículo— introduce una variable nueva frente a impactos o daños estructurales. “Son situaciones que no existían en más de un siglo de automoción”, resume Villafañe.

Ante esta realidad, las aseguradoras comenzaron a introducir algunos ajustes en las pólizas. Mariano Olhagaray, Desarrollador Comercial de Federación Patronal, explica que el esquema general del seguro automotor se mantiene similar al de los vehículos tradicionales, aunque con ciertas adaptaciones vinculadas a los riesgos específicos de la tecnología eléctrica. Entre ellas aparecen limitantes de suscripción, ampliaciones en las sumas de responsabilidad civil y la incorporación del adicional por gastos de remediación ambiental, pensado para cubrir eventuales daños que pudiera generar una batería.

“La estructura sigue siendo la del seguro automotor tradicional, pero con ajustes orientados a los riesgos particulares de estos vehículos”, señala Olhagaray, quien



Mariano Olhagaray - Desarrollador  
Comercial de Federación Patronal Seguros

remarca que el mercado es altamente dinámico y obliga a revisar permanentemente coberturas y exclusiones.

Infraestructura de carga, talleres especializados y repuestos

Otro punto que empieza a observarse con atención es la carga de los vehículos. La red pública de cargadores todavía es limitada en el país, por lo que muchos usuarios optan por enchufar el auto en su domicilio o en cocheras particulares. Allí aparece un riesgo adicional: no todas las instalaciones eléctricas están preparadas para soportar este tipo de consumo. “Una instalación deficiente podría generar un incendio no intencional, tanto en el vehículo como en el lugar de carga”, advierte Villafañe, lo que incluso podría impactar en otras pólizas como seguros de hogar o integrales de comercio.

Cuando se produce un choque, la reparación también exige protocolos distintos. Los talleres que trabajan con vehículos eléctricos deben contar con zonas específicas para estos autos, señalización clara sobre la presencia de tensión eléctrica, elevadores con descarga a tierra y herramientas aislantes para manipular sistemas de alto voltaje. Incluso el proceso de pintura cambia: las baterías no pueden exponerse al calor de una cabina tradicional, por lo que algunos talleres recurren a cabinas modulares o sistemas infrarrojos que calientan únicamente las zonas a reparar.

La disponibilidad de repuestos también presenta particularidades. Muchos componentes todavía dependen de la importación y no siempre hay stock en el mercado local. Un ejemplo son los parabrisas, que incorporan sensores de asistencia a la conducción y resultan más costosos que los de un vehículo convencional. En algunos casos los propios distribuidores debieron comenzar a importarlos para abastecer la demanda. En cambio, con los neumáticos no se registran mayores dificultades, en gran parte por la fuerte presencia de fabricantes asiáticos en el mercado argentino.

Por ahora, los siniestros con autos eléctricos siguen siendo pocos y en general de baja magnitud, mientras que los híbridos —que llevan más tiempo circulando— cuentan con redes de postventa más consolidadas. Sin embargo, desde Federación Patronal advierten que el verdadero cambio recién comienza y que la electromovilidad terminará impactando en todo el esquema del seguro automotor.

“Probablemente el seguro deje de ser únicamente un seguro de vehículo para transformarse en un seguro de todo un ecosistema tecnológico”, concluye Olhagaray. Una evolución que avanza al mismo ritmo que la electrificación del parque automotor y que empieza a redefinir cómo se mide el riesgo en las calles argentinas.

# MERCANTIL ANDINA:

## CON UN MERCADO QUE CRECIÓ 87,9%, LOS SEGUROS SE PREPARAN PARA EL DESAFÍO ELÉCTRICO

En diálogo con Tiempo de Seguros, la compañía anticipa cambios profundos en la cobertura de vehículos ante el crecimiento sostenido del segmento eléctrico. Costos, riesgos y servicios, en el centro de la escena

El avance de la electromovilidad en la Argentina ya no es una promesa lejana, sino un proceso en marcha que empieza a impactar de lleno en uno de los sectores más tradicionales del mercado: el seguro automotor. En ese contexto, desde Mercantil Andina advierten que el negocio atraviesa una etapa de transformación que obligará a repensar coberturas, criterios de suscripción y servicios asociados.

Así lo expresó Agustín Carranza, Gerente de Productos Masivos de la compañía, en declaraciones a Tiempo de Seguros para el suplemento especial de electromovilidad, donde delineó los principales desafíos que enfrenta la industria.

“Vemos a la electromovilidad como una tendencia de crecimiento claro en Argentina, todavía sobre una base relativamente chica, pero con una aceleración muy marcada”, señaló el ejecutivo. En esa línea, destacó que el segmento dejó de ser marginal: en 2025 se patentaron 26.632 vehículos electrificados, con un crecimiento interanual del 87,9%, alcanzando cerca del 4,6% del mercado total.

Para el especialista, el impacto en el seguro automotor se manifiesta en varios frentes simultáneos. “Cambia la composición del riesgo, se modifican los criterios de tarificación y también las necesidades de asistencia y posventa”, explicó.

Uno de los puntos críticos es la batería, el componente más costoso de los vehículos eléctricos. “En muchos casos, un daño que en un auto convencional sería reparable, en un eléctrico puede implicar reemplazos

de alto impacto económico o diagnósticos mucho más complejos”, advirtió Carranza. A esto se suma un riesgo específico que comienza a ganar relevancia: los incendios vinculados a baterías de ion-litio, lo que obliga a revisar protocolos de inspección, manipulación y guarda de los vehículos siniestrados.

Lejos de plantear una ruptura total con el esquema tradicional, desde Mercantil Andina consideran que el camino, al menos en esta etapa, pasa por la adaptación. “El desafío hoy no está en crear una cobertura separada, sino en ajustar el seguro automotor a una nueva tecnología, revisando condiciones, valuación y red de proveedores”, sostuvo el gerente.

Otro de los aspectos que preocupa al sector es el aumento en los costos y tiempos de reparación. La menor disponibilidad de repuestos, sumada a la necesidad de talleres especializados, genera demoras y encarece los procesos. “Hoy vemos que los vehículos eléctricos tienden a presentar mayores costos y plazos de reparación más largos, no necesariamente por la gravedad del impacto, sino por la complejidad técnica y el ecosistema todavía en desarrollo”, explicó.

La infraestructura de carga y los hábitos de uso también entran en la ecuación. “No miramos solo el vehículo, sino el contexto: cómo se carga, dónde se guarda, qué tipo de instalación eléctrica tiene”, detalló Carranza. “El riesgo no es solamente de circulación, también es de uso energético”, subrayó.

De cara al futuro, Carranza anticipó que la electromovilidad impulsará una evolución del modelo asegurador hacia esquemas más integrales. “A los riesgos clásicos se van a sumar servicios como asistencia por autonomía, soporte ante incidentes de carga, derivación a talleres especializados y gestión técnica de baterías”, enumeró.

Con un parque automotor en transición y un mercado que todavía construye experiencia, el sector asegurador enfrenta un desafío doble: acompañar el crecimiento sin perder solvencia técnica. “La electromovilidad es una oportunidad, pero también un desafío relevante. La clave va a estar en entender bien esta nueva realidad y ofrecer una propuesta aseguradora acorde”, concluyó.

*“Un daño que en un auto convencional sería reparable, en un eléctrico puede implicar reemplazos de alto impacto económico o diagnósticos mucho más complejos”.*



Agustín Carranza - Gerente de Productos Masivos de La Mercantil Andina



# LA PERSEVERANCIA SEGUROS

## IMPULSA UN NUEVO HORIZONTE PARA LA ELECTROMOVILIDAD Y REDEFINE EL FUTURO DEL SEGURO AUTOMOTOR

En un contexto de crecimiento sostenido de los vehículos eléctricos e híbridos, la compañía avanza en la adaptación de coberturas, servicios y tecnología para acompañar una transformación que ya impacta en todo el ecosistema asegurador

La electromovilidad dejó de ser una promesa lejana para convertirse en una tendencia concreta dentro del mercado automotor argentino. Aunque aún en etapa incipiente, el segmento comienza a mostrar señales claras de expansión, y desde La Perseverancia Seguros S.A. destacan que el cambio ya está en marcha y abre una ventana de oportunidades para toda la industria.

José García, miembro de la alta gerencia de la compañía, aseguró en diálogo con Tiempo de Seguros que el crecimiento es gradual pero firme. Los datos respaldan esa visión: durante 2025 se patentaron 26.632 vehículos híbridos y eléctricos, lo que representó un salto del 87,9% respecto del año anterior. Aunque todavía explican apenas el 4,6% del total del mercado, la oferta ya alcanza los 133 modelos, con una fuerte predominancia de los híbridos, que concentran el 76% del segmento.

En ese escenario, el desafío para el sector asegurador no pasa únicamente por incorporar nuevas coberturas, sino por comprender una lógica completamente distinta. “No se trata solo de asegurar un vehículo diferente, sino de adaptarse a nuevas formas de riesgo, reparación y asistencia”, subrayó García.

*“La electromovilidad no solo introduce un vehículo distinto, sino una nueva lógica de riesgo que obliga a repensar de manera integral el seguro automotor.”*

Uno de los principales cambios radica en la complejidad tecnológica de estas unidades. Componentes como baterías de alta tensión, sistemas electrónicos avanzados y módulos de potencia obligan a redefinir los criterios de suscripción y gestión de siniestros. A nivel internacional, los costos de reparación de vehículos eléctricos

pueden ser hasta un 25,5% superiores, mientras que los tiempos de reparación se extienden en promedio un 14%, impulsados por la necesidad de mano de obra especializada y la disponibilidad de repuestos.

Frente a este nuevo escenario, la compañía viene desarrollando una estrategia integral. Bajo el concepto de “seguros sustentables”, ofrece un 10% de descuento en las pólizas de casco para vehículos eléctricos e híbridos, al tiempo que fortalece servicios ya existentes como la asistencia mecánica, la reposición de cristales, ruedas y cerraduras, y la atención inmediata ante siniestros.

Sin embargo, el enfoque va más allá de un beneficio puntual. La firma trabaja en una transformación progresiva de su producto automotor, con el objetivo de acompañar la evolución del mercado desde una mirada técnica y operativa. “El desafío es adaptar todo el sistema asegurador a una movilidad más sustentable”, explicó García.

Otro aspecto clave que comienza a ganar relevancia es el análisis del entorno de uso. En un país donde la infraestructura de carga aún presenta limitaciones, el riesgo ya no se limita al vehículo, sino que incorpora variables como la instalación eléctrica, los hábitos de carga y las condiciones del lugar donde se utiliza. La experiencia internacional recomienda utilizar equipos certificados, circuitos dedicados y profesionales calificados, aspectos que empiezan a ser considerados en la evaluación del riesgo.

De cara al mediano plazo, la electromovilidad también impulsa una redefinición del modelo tradicional del seguro. La tendencia apunta hacia una propuesta más tecnológica, donde la cobertura se complementa con servicios de valor agregado: asistencia específica para vehículos eléctricos, orientación ante incidentes de carga, diagnóstico remoto y gestión de componentes críticos.

En esa línea, la compañía ya cuenta con herramientas como una aplicación para asegurados, asistencia 24/7 y sistemas de geolocalización, que sientan las bases para una nueva generación de servicios vinculados a la movilidad eléctrica.

El impacto también se siente en la red de reparación. La creciente complejidad técnica exige talleres capacitados, protocolos de seguridad más estrictos y una coordinación más precisa en la provisión de repuestos. En Argentina, este proceso se desarrolla en paralelo con una fuerte dependencia de autopartes importadas, especialmente en componentes eléctricos, lo que explica parte de los costos diferenciales y los tiempos de reparación.

A pesar de estos desafíos, el sector muestra señales de adaptación. Existen cada vez más talleres certificados y programas de capacitación específicos, lo que permite anticipar una evolución positiva en la capacidad de respuesta del sistema.

Incluso en reparaciones aparentemente simples, como un parabrisas, la tecnología introduce nuevas variables. La presencia de sensores y sistemas de asistencia obliga a realizar calibraciones adicionales, lo que incrementa la complejidad del proceso y refuerza la necesidad de un abordaje técnico especializado.

Con un volumen aún acotado de siniestros, pero en crecimiento, las experiencias registradas ya marcan el rumbo: la gestión debe adaptarse a una nueva cadena técnica, donde el diagnóstico, la seguridad y la especialización son centrales.

En este contexto, desde La Perseverancia Seguros S.A. coinciden en que la electromovilidad no solo transforma el tipo de vehículo asegurado, sino también las expectativas del cliente y el rol del seguro. La transición hacia un modelo más tecnológico, preventivo y orientado al servicio ya comenzó, y promete abrir una etapa de innovación y desarrollo para todo el mercado asegurador argentino



José García - Miembro de la alta gerencia de La Perseverancia Seguros

*“El futuro del sector estará marcado por coberturas más tecnológicas, con servicios que ya no se limitan a indemnizar, sino que apuntan a prevenir, asistir y gestionar la complejidad de los vehículos eléctricos.”*



# RIVADAVIA SEGUROS

## ANALIZA EL IMPACTO DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL NEGOCIO ASEGURADOR

La electromovilidad empieza a ganar espacio en la Argentina y con ella aparecen nuevas preguntas para el mercado asegurador. Desde el costo de las baterías hasta los tiempos de reparación y la disponibilidad de talleres especializados, el cambio tecnológico obliga a revisar procesos y criterios técnicos

En ese marco, las compañías del sector comenzaron a ajustar sus estrategias para acompañar la llegada de los vehículos eléctricos e híbridos. Según explicó Roxana Reynoso, Gerente de Planificación y Desarrollo Comercial de Rivadavia Seguros, el fenómeno ya muestra señales claras de crecimiento, aunque todavía transita una etapa de desarrollo.

“Observamos un proceso de expansión y consolidación de la movilidad sustentable en el país”, señaló la ejecutiva. Para el negocio asegurador, agregó, el impacto pasa por fortalecer el conocimiento técnico sobre estas tecnologías y ofrecer coberturas que garanticen la protección de los usuarios en esta nueva forma de movilidad.

*“El seguro será un facilitador clave para que los usuarios adopten la electromovilidad con confianza, respaldo técnico y cobertura adecuada.” — Roxana Reynoso*

### Baterías y tecnología: el gran desafío

Uno de los principales interrogantes para el sector tiene que ver con los componentes tecnológicos de estos vehículos. En especial, las baterías, que concentran buena parte del valor total de la unidad.

Reynoso explicó que el desafío técnico surge de una particularidad: todavía existe poca experiencia acumulada en siniestros con vehículos eléctricos. “La escasa siniestralidad histórica limita la experiencia para evaluar con precisión el impacto, la intensidad y el costo de los daños”, indicó.

Desde el punto de vista económico, el problema es más evidente. El alto valor de las baterías y de otros componentes electrónicos obliga a las aseguradoras a seguir de cerca los costos de reposición y reparación.

Por esa razón, la estrategia se basa en el monitoreo permanente de los precios de los repuestos y en la capacitación de todos los actores involucrados en la cadena de atención de siniestros.

### Coberturas integradas al sistema tradicional

A diferencia de lo que ocurre en otros mercados, por ahora las pólizas no muestran grandes diferencias respecto de los seguros tradicionales.

En el caso de Seguros Rivadavia, los vehículos eléctricos e híbridos ya fueron incorporados a las pautas de suscripción habituales. Esto significa que pueden acceder a los mismos planes que cualquier otro automóvil: coberturas básicas, terceros completos o todo riesgo, con diferentes modalidades de franquicia.

La lógica, explicó Reynoso, es facilitar la adopción de estas tecnologías sin generar barreras adicionales para los usuarios.

### Infraestructura y red de talleres

Otro de los aspectos que inciden en la evaluación del riesgo es la infraestructura de carga, todavía limitada en gran parte del país. Desde la perspectiva aseguradora, este factor se analiza dentro de una evaluación integral del uso del vehículo.

“La infraestructura está en una etapa de crecimiento y acompañaremos a los asegurados para que cuenten con respaldo ante cualquier eventualidad dentro del alcance de la cobertura contratada”, sostuvo Reynoso.

En materia de reparaciones, la especialista señaló que el sector enfrenta un proceso de adaptación. La red de

talleres del país aún se encuentra evolucionando para atender vehículos con nuevas tecnologías, mientras que la disponibilidad de repuestos depende en muchos casos de la política de provisión de cada marca.

Para reducir incertidumbre, las aseguradoras comenzaron a reforzar el seguimiento de los siniestros identificando el origen del vehículo y su tipo de motorización — combustión, híbrida o eléctrica—, lo que permite detectar a tiempo desvíos en costos o demoras en la entrega de piezas.

### El seguro como facilitador de la nueva movilidad

Más allá de los desafíos técnicos, la electromovilidad abre una etapa de transformación para todo el sistema asegurador. Según Reynoso, el avance de estas tecnologías puede impulsar un modelo más enfocado en la gestión de servicios y el acompañamiento técnico al cliente.

“El seguro será un facilitador clave para que el usuario transite esta nueva movilidad con total confianza y respaldo”, concluyó.

La transición energética, en definitiva, no solo cambia la forma de moverse. También redefine la manera en que el mercado protege los vehículos que empiezan a circular en la nueva era del transporte.



Roxana Reynoso - Gerente de Planificación y Desarrollo Comercial de Rivadavia Seguros



*“La escasa siniestralidad histórica en vehículos eléctricos todavía limita la capacidad de anticipar con precisión los costos reales de los siniestros.” — Roxana Reynoso*

## LA ELECTROMOVILIDAD IRRUMPE EN LA SEGURIDAD VIAL Y EXPONE NUEVOS DESAFÍOS ANTE SINIESTROS

En el marco del suplemento de electromovilidad de Tiempo de Seguros, del que también participó el CESVI Argentina, especialistas advirtieron que la expansión de los vehículos eléctricos e híbridos obliga a revisar los criterios tradicionales de prevención y respuesta en la vía pública

La transición hacia la movilidad eléctrica comienza a mostrar una cara menos visible, pero igual de determinante: cómo se comportan estos vehículos en la vía pública y qué ocurre cuando protagonizan un siniestro. Para Gustavo Brambati, subgerente de Seguridad Vial de CESVI Argentina, no se trata de una simple evolución tecnológica, sino de un cambio estructural que obliga a repensar prácticas instaladas durante décadas.

“Se genera una mirada distinta respecto a la seguridad vial”, explicó el especialista, al señalar que estos vehículos presentan características disruptivas frente a los modelos a combustión. La arquitectura misma — con baterías de alta tensión integradas a la carrocería— modifica no sólo la dinámica de conducción, sino también la forma en que deben abordarse los rescates.

Uno de los puntos críticos es el acceso a los componentes. A diferencia de los autos tradicionales, donde el motor es fácilmente identificable, en los eléctricos intervienen sistemas de alta tensión que requieren conocimientos específicos. “La posibilidad de intervenir sin capacitación puede generar riesgos adicionales, incluso para quienes intentan asistir”, advirtió Brambati.

*“Sin capacitación específica, la asistencia a vehículos eléctricos puede implicar riesgos adicionales para rescatistas y víctimas.”*

A esto se suma un cambio silencioso, literalmente. La ausencia de ruido en los vehículos eléctricos introduce una variable nueva en la convivencia urbana. “El peatón no sólo percibe el riesgo de manera visual, sino también

auditiva. La falta de sonido puede afectar esa detección”, explicó. De hecho, algunos fabricantes ya incorporan sistemas artificiales de sonido para mitigar este efecto, especialmente en zonas urbanas.

Sin embargo, el mayor foco de preocupación está en el momento posterior al impacto. Según CESVI, el abordaje de un siniestro con vehículos electrificados difiere de manera sustancial. La presencia de cables de alta tensión y la disposición de las baterías obligan a identificar zonas seguras de corte antes de cualquier intervención. Un error en ese procedimiento podría derivar en descargas eléctricas o agravar la situación de las víctimas.

En ese sentido, Brambati fue categórico: “Cambia muchísimo la forma de intervenir”. Y planteó una alerta concreta sobre el nivel de preparación actual. “Nos preocupa el entrenamiento de los bomberos, que son los primeros en llegar. Hay muy pocos centros que permiten simular este tipo de rescates”, sostuvo, en referencia a la necesidad de prácticas específicas con vehículos eléctricos reales.

### CAPACITACIONES PARA LA NUEVA ERA

En sintonía con la apertura del E-LAB, su laboratorio de vehículos electrificados, y los proyectos vinculados a la electromovilidad, el CESVI Argentina lanzó nuevas capacitaciones en torno a esta temática. Una de ellas está orientada a personas que desempeñan tareas de acarreo, auxilio o manipulación de vehículos en la vía pública o en entornos de servicio, quienes requieren comprender las particularidades de intervención en unidades híbridas y eléctricas.

En paralelo, la entidad también ofrece cursos específicos para peritos de compañías de seguros que intervienen en la evaluación técnica y estimación de daños en automotores electrificados. A esto se suman propuestas dirigidas a personal de talleres de reparación, enfocados en evaluaciones técnicas, diagnóstico de daños y procesos de reparación de este tipo de vehículos, en un

contexto donde la especialización comienza a ser un requisito indispensable.

El diagnóstico se extiende al conjunto de las fuerzas de respuesta. Para el especialista, hoy existe un “gran desconocimiento” sobre los sistemas de carga, los riesgos asociados y los protocolos adecuados. Aunque la presencia de estos vehículos aún es limitada en Argentina, el crecimiento proyectado anticipa que estos escenarios serán cada vez más frecuentes.

Frente a este panorama, desde CESVI Argentina plantean la necesidad de anticiparse. La capacitación de bomberos, policías y equipos de emergencia aparece como una condición indispensable para evitar situaciones indeseadas. “Cuando estos vehículos empiecen a aparecer en siniestros viales, quienes intervienen deben poder hacerlo sin correr riesgos”, enfatizó.

La electromovilidad avanza con fuerza, pero su integración plena al sistema de tránsito no dependerá únicamente de la infraestructura o la adopción del mercado. La seguridad vial, y en particular la capacidad

de respuesta ante emergencias, se posiciona como un eslabón clave para que esta transformación no deje zonas grises en el camino.



Gustavo Brambati - Subgerente de Seguridad Vial de CESVI Argentina



*“La electromovilidad no sólo cambia la forma de conducir, sino también la manera de intervenir ante un siniestro vial.”*

# BOTTA BERNAUS

## LA ELECTROMOVILIDAD TAMBIÉN CAMBIA LAS REGLAS DE LA SEGURIDAD VIAL

La expansión de los vehículos eléctricos comienza a instalar nuevos interrogantes en el mundo del tránsito y la seguridad vial. Mientras el debate público suele centrarse en la reducción de emisiones o en la infraestructura de carga, especialistas advierten que la llegada de esta tecnología también obliga a revisar protocolos de actuación ante accidentes, criterios de prevención y capacitación de quienes intervienen en un siniestro

El abogado especializado en derecho de tránsito y seguridad vial, Dr. Horacio Botta Bernaus, advirtió que la transformación que introduce la electromovilidad va mucho más allá del cambio de combustible. “La irrupción de los vehículos eléctricos en la circulación nos plantea muchos desafíos. Cambia no solo la matriz energética, sino también distintas situaciones de riesgo que tienen que ver no solo con estos vehículos y su componente eléctrico, sino también con la convivencia con los vehículos convencionales”, explicó a Tiempo de Seguros.

Uno de los aspectos que más inquieta a los especialistas es el comportamiento de estos vehículos en la vía pública. A diferencia de los motores de combustión, los eléctricos generan un nivel de ruido muy bajo, lo que puede dificultar que peatones o ciclistas adviertan su presencia con anticipación. “Uno de los riesgos novedosos que incorporan los vehículos eléctricos es que son muy silenciosos. Eso impide que su presencia pueda ser percibida con anticipación”, señaló Botta Bernaus.

*“La irrupción de los vehículos eléctricos no solo modifica la matriz energética, sino que introduce nuevos riesgos en la convivencia diaria del tránsito.”*

En algunos mercados, la industria automotriz comenzó a ensayar soluciones para este problema. Se trata de sistemas que generan sonidos artificiales a baja velocidad, con el objetivo de advertir a quienes circulan cerca del vehículo. “No es un ruido producto de la motorización, sino un sonido que busca advertir que algo

viene, simular la presencia de un vehículo y permitir la percepción con mayor anticipación posible”, explicó el especialista.

Sin embargo, los desafíos no se limitan a la circulación en la calle. La presencia de baterías de alto voltaje también abre interrogantes en otros espacios donde conviven distintos tipos de vehículos. Estacionamientos, cocheras subterráneas, talleres mecánicos e incluso servicios de grúas deberán adaptarse a esta nueva realidad.

“Tenemos que pensar la convivencia de estos vehículos en distintos espacios. Por ejemplo en estacionamientos o en cocheras subterráneas de edificios, donde habrá que evaluar si corresponde establecer determinadas condiciones o límites”, sostuvo Botta Bernaus. Algo similar ocurre en los talleres, donde la manipulación de sistemas eléctricos de alta tensión exige formación específica y herramientas adecuadas.

El traslado de unidades siniestradas es otro punto que comienza a discutirse en varios países. “En Europa ya se están diferenciando los traslados. Los vehículos eléctricos deben ser llevados en grúas con elementos de seguridad específicos por los problemas que puede plantear la electricidad”, explicó el abogado. Tras un impacto, la batería puede quedar energizada o en condiciones de generar riesgo de electrocución.

Pero el momento más delicado aparece cuando ocurre un accidente. Allí, la presencia de sistemas eléctricos de alto voltaje modifica el modo de intervención de bomberos, policías y equipos de rescate. “Necesitamos bomberos, fuerzas de seguridad y personal sanitario preparados para enfrentar un siniestro donde haya personas atrapadas”, advirtió.

Según el especialista, muchos de los procedimientos tradicionales utilizados para rescatar ocupantes de un vehículo pueden requerir adaptaciones cuando se trata de unidades eléctricas. “En algunos casos ya no podemos aplicar las mismas herramientas que utilizábamos para

extraer los cuerpos del interior de los vehículos”, explicó.

Por ese motivo, la electromovilidad exige incorporar nuevos protocolos de actuación, además de equipamiento y capacitación específica para los equipos de emergencia. La formación, de hecho, no debería limitarse a las fuerzas de seguridad.

Botta Bernaus también pone el foco en la necesidad de preparar a los propios usuarios. “Hace falta formar a quienes compren o viajen en vehículos eléctricos, porque cambian mucho los protocolos que se aplicaban en la atención de los siniestros”, señaló.

Ante un choque o incendio, por ejemplo, la recomendación es evacuar el vehículo inmediatamente y evitar intentar apagar el fuego con métodos tradicionales. Además, al comunicarse con emergencias se debe informar expresamente que hay un vehículo eléctrico involucrado en el accidente.

Para el especialista, el cambio cultural todavía está pendiente. “Hoy ya están circulando vehículos eléctricos y resulta preocupante que muchas concesionarias no estén incorporando una mínima formación para que los usuarios entiendan que la forma de actuar

ante un siniestro no es la misma que con un vehículo convencional”, concluyó.

La transición hacia la movilidad eléctrica avanza de manera gradual, pero su impacto ya empieza a sentirse más allá del motor. En el tránsito cotidiano, en los sistemas de emergencia y en la industria aseguradora, el desafío ahora es anticiparse a los nuevos riesgos que trae consigo esta transformación tecnológica.



Horacio Botta Bernaus - Especialista en Derecho de Tránsito y Seguridad Vial

*“Sin capacitación específica, los procedimientos tradicionales de rescate pueden resultar ineficaces o incluso peligrosos ante un siniestro con unidades eléctricas.”*



# OVILAM

## ELECTROMOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL: LOS DESAFÍOS QUE YA ANALIZA EL SECTOR ASEGURADOR

El ingeniero Fabián Pons, director del Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM), analizó el impacto que comienza a generar la movilidad eléctrica en la seguridad vial y en el sistema de respuesta ante siniestros. Asegura que no aparecen nuevos tipos de accidentes, pero advierte sobre la necesidad de capacitación para fuerzas de emergencia, protocolos específicos para el rescate y nuevos desafíos para las compañías de seguros.

La irrupción de los vehículos eléctricos e híbridos empieza a instalar interrogantes en distintos eslabones del sistema vial, desde la prevención de accidentes hasta la asistencia posterior a un siniestro. Para el ingeniero Fabián Pons, sin embargo, el cambio tecnológico no implica necesariamente la aparición de nuevos tipos de accidentes. Según explica, la dinámica de los siniestros continúa siendo esencialmente la misma y las estructuras de los vehículos no presentan diferencias sustanciales respecto de los automóviles tradicionales.

El único aspecto que suele mencionarse como posible factor de riesgo es el bajo nivel de ruido de estos vehículos, especialmente en entornos urbanos. “Lo único que se podría llegar a argumentar es lo silenciosos que son ante posibles atropellos de peatones”, señaló el especialista, aunque relativizó el impacto de esta variable al remarcar que, si todos los actores del tránsito respetaran las normas de circulación, el hecho de que un vehículo sea silencioso no debería representar un problema relevante. Además, recordó que el atropello a peatones no constituye la principal causa de muertes en siniestros viales, aunque en las ciudades sí mantiene una incidencia significativa.

*“No hay nuevos riesgos en cuanto al tipo de siniestros viales; el verdadero desafío aparece en el post accidente y en cómo intervenir sobre estos vehículos.”*

Donde sí aparecen diferencias es en el abordaje posterior a un accidente. Pons explica que durante

el choque propiamente dicho el comportamiento del vehículo no difiere demasiado de uno convencional, ya que la estructura es similar y los sistemas eléctricos de alta y baja tensión funcionan de manera independiente. El desafío aparece después, especialmente cuando los equipos de rescate deben intervenir para liberar a personas atrapadas dentro del vehículo, ya que en esos casos resulta imprescindible conocer los procedimientos de desconexión de las baterías y los puntos del vehículo por donde circulan los cables de alta tensión.

Ese conocimiento técnico exige capacitación específica para los equipos de emergencia. Según el especialista, todavía no existe en el país una preparación generalizada para intervenir en este tipo de situaciones. “No creo que las fuerzas de seguridad estén todavía preparadas a nivel nacional para trabajar con estos vehículos”, sostuvo, al explicar que la baja penetración de la tecnología en el parque automotor argentino hace que la capacitación todavía no sea una prioridad en muchas jurisdicciones.

La propia realidad energética del país también condiciona la velocidad de expansión de esta tecnología. De acuerdo con el análisis del director de OVILAM, la matriz energética argentina —basada fundamentalmente en el gas y el petróleo— no está alineada con un desarrollo acelerado de la electromovilidad, a diferencia de lo que ocurre en países como Uruguay, donde la generación eléctrica tiene mayor protagonismo, el territorio es más reducido y las distancias son considerablemente más cortas.

En ese contexto, Pons considera que el crecimiento del parque automotor electrificado en Argentina probablemente se incline más hacia los vehículos híbridos que hacia los eléctricos puros. El principal obstáculo, sostiene, sigue siendo la autonomía, una variable clave en un país de grandes distancias donde todavía no existe una red de infraestructura de recarga suficientemente extendida.

El avance de esta tecnología también plantea desafíos

para el sector asegurador, particularmente en lo que respecta a la asistencia mecánica y a los procesos de reparación posteriores a un siniestro. Según advierte el especialista, incluso operaciones habituales como el remolque requieren precauciones especiales, ya que algunos vehículos eléctricos no pueden ser trasladados con las ruedas girando porque el propio movimiento puede generar electricidad y provocar daños en los sistemas.

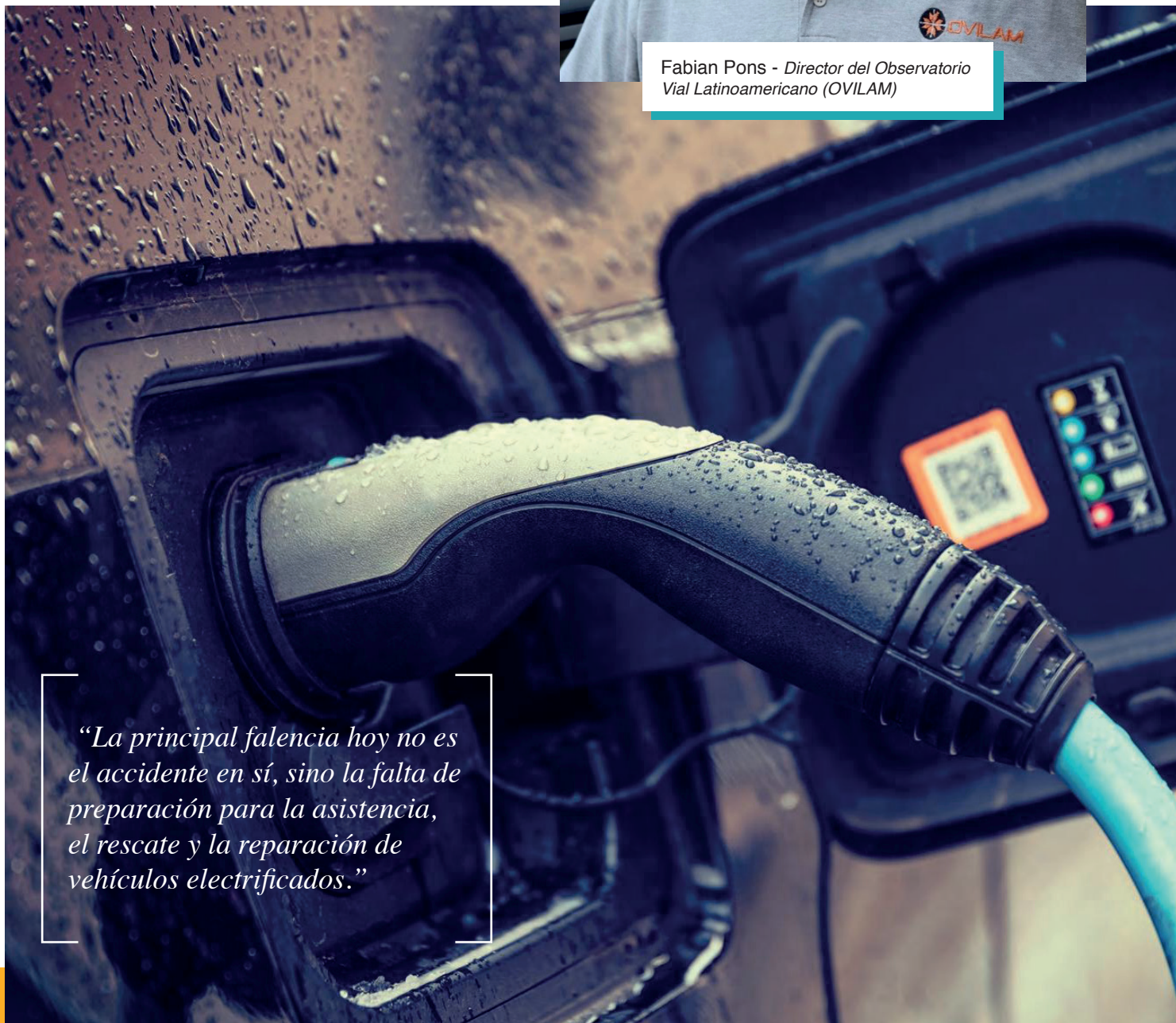
Pero el interrogante más complejo, señala, está relacionado con la reparación. Muchos talleres tradicionales de carrocería y pintura no están preparados para intervenir sobre vehículos electrificados, por lo que en muchos casos será necesario que primero pasen por un concesionario o un taller especializado donde se desenergice completamente el sistema eléctrico antes de cualquier intervención.

En definitiva, aunque la presencia de estos vehículos todavía es limitada en las calles argentinas, el proceso de transición tecnológica ya empieza a plantear desafíos

concretos. Para Pons, la clave será anticiparse con capacitación, protocolos y adaptación de los servicios vinculados al tránsito y al seguro, antes de que la electromovilidad alcance una escala mayor dentro del parque automotor.



Fabian Pons - Director del Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM)



*“La principal falencia hoy no es el accidente en sí, sino la falta de preparación para la asistencia, el rescate y la reparación de vehículos electrificados.”*