



**UNIVERSIDAD DE SAN ANDRES**

**Maestría en Derecho Empresario**

**TESIS**

**“Digitalización del seguro, nudging y prevención del daño”**

**Alumna:** María Carolina BRAGHINI

**DNI:** 31018947

**Director de Tesis:** Dr. Martín Argañaraz Luque

Buenos Aires, octubre 2020

## Índice Temático

I.	Insurtech.....	9
A.	Rol en la evolución del sector asegurador .....	9
1.	Su inserción en el mercado y expansión.....	9
2.	Entrada de tecnologías disruptivas.....	13
3.	Nuevas tecnologías en seguros y prevención.....	16
4.	Síntesis .....	17
II.	Nuevo marco regulatorio de la prevención del daño.....	18
A.	Prevención del daño en el viejo ordenamiento jurídico.....	18
B.	Nuevo artículo 1710 CCyC .....	20
C.	Análisis de la prevención del daño en seguros .....	23
D.	Síntesis .....	26
III.	Que es la teoría del empujón .....	27
A.	El concepto de Nudge y sus características .....	27
B.	Análisis de su implementación. Algunas consecuencias prácticas .....	30
C.	Nudging en prevención .....	32
D.	Síntesis .....	34
IV.	Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).....	34
A.	La problemática de los accidentes de tránsito .....	34
B.	Agenda 2030.....	37
1.	El caso Sancor Seguros .....	40
C.	Las Insurtechs como actor relevante del sector privado empresarial .....	41

## **Resumen**

La idea central de este trabajo aborda el concepto del Nudge, sus características y cómo su correcta utilización puede influir en los sistemas que guían los procesos cognitivos y los comportamientos de las personas con el fin último de proponer su implementación como herramienta en la prevención de accidentes de tránsito. A tal fin, se analiza la figura de la prevención del daño en la dinámica normativa argentina, trazando las concordancias y diferencias con el deber de salvamento del derecho de seguros. Para proponer finalmente su incorporación a la industria del seguro digital que, junto con la colaboración de nuevas e innovadoras tecnologías, pueden incidir y contribuir en la disminución de los accidentes de tránsito, beneficiando tanto a empresa como sociedad toda.



## **Introducción**

Hay muchas cosas que están cambiando en la industria aseguradora a nivel mundial. Gracias a los nuevos recursos digitales, el rol que las insurtech están jugando en el negocio asegurador es cada vez más relevante. Las compañías tienen por primera vez a su alcance medios atractivos y beneficiosos para acercarse a sus clientes. Generando así posibilidades de acceso, personalización y contacto como nunca antes las han tenido. La era digital presenta múltiples oportunidades a las compañías de seguros que, sin duda, hacen al sector estar experimentando un gran cambio.

Si a esto le sumamos el cambio de mentalidad, hábitos y comportamientos de los clientes, desde hace un par de años estamos presenciando una verdadera revolución en la forma en la que se crean nuevos productos, en parte como respuesta a las nuevas necesidades y demandas que plantean los consumidores. Como resultado de todo esto, las aseguradoras están encontrando en el canal digital un medio para agilizar sus tareas, ser más eficientes y finalmente más rentables.

Las compañías de seguros afrontan este nuevo escenario desde dos grandes perspectivas. Por un lado, deben adaptar todos sus procesos para ser cada vez más ágiles. En la era de la inmediatez, las personas buscan tener experiencias fáciles y rápidas cuando se relacionan con las aseguradoras. Por otro lado, las aseguradoras deben afrontar que su negocio empieza a cambiar debido a la entrada de tecnologías disruptivas. En este punto, vemos cómo los nuevos modelos de negocio empiezan a traccionar. Se trata de nuevos nichos que tienen que ser aprovechados por el sector. Por ejemplo, en todo lo que tiene que ver con la prevención del daño.

En este sentido, en Argentina la entrada en vigencia del nuevo Código Civil y Comercial en 2015 ha propiciado un régimen expreso para la prevención de los daños. El código civil de Vélez Sarsfield no contemplaba el deber de evitar el daño o disminuir el ya producido, ya que partía de la concepción decimonónica de la responsabilidad civil que surgía a partir del auge del liberalismo y que implicaba una intervención pública mínima, en donde los comportamientos de las personas no estaban restringidos por prescripciones previas generales o particulares sino que la actividad se desplegaba libremente y solo sus consecuencias ex post se traducían en una sanción o reacción frente al daño, como una simple acción reparatoria del perjuicio causado.

Tampoco existía una disposición concreta que contemplara el deber de evitación en el código de Vélez, por lo que habitualmente la doctrina se refería al deber genérico de la buena fe en el cumplimiento de los contratos derivado de la interpretación del art. 1198 del código derogado.

Sin embargo, una de las primeras disposiciones que específicamente habla del deber de mitigación y evitación de los daños se encuentra en el primer párrafo del artículo 72 de la ley de Seguros 17.418 del año 1967, en la denominada “Obligación de salvamento” que señala que “el asegurado está obligado a proveer lo necesario, en la medida de las posibilidades, para evitar o disminuir el daño y a observar las instrucciones del asegurador.”

Con la codificación vigente a partir de 2015, se reconocen expresamente tres funciones de la responsabilidad civil: prevención, resarcimiento y punición (o sanción) y ello significó recoger la necesidad de extender las fronteras de la responsabilidad civil. El

deber de prevención del artículo 1710 es uno de los temas más trascendentales que el Código Civil y Comercial ha incorporado a nuestra normativa. Ello es así, dado que en la actualidad se tiene muy claro que la mejor manera de reparar un daño, es que el daño no se produzca.

Ahora bien, aprovechando esta nueva ventana que nos abre la normativa vigente y teniendo en consideración los avances tecnológicos que han impulsado a las insurtech, y en la medida que los dispositivos inteligentes se entrelazan cada vez más con nuestras vidas diarias, las aseguradoras tienen la oportunidad de desarrollar una nueva estrategia en materia de prevención y de medidas destinadas a evitar o dificultar la ocurrencia de un siniestro y a conseguir que, si el accidente se produce, sus consecuencias de daño sean las mínimas posibles.

De esta manera, el sector asegurador podría innovar con la ayuda del uso de inteligencia artificial, big data e internet de las cosas desplegando incentivos como nudges. Nudge, expresión anglosajona que no tiene una traducción literal en español, pero podemos decir que significa empujar amablemente. Se trata de pequeñas intervenciones cuyas áreas de aplicación son múltiples, que buscan modificar el comportamiento de las personas de una manera predecible sin eliminar ninguna alternativa, simplemente cambiando la forma de presentar las posibles opciones al momento de tomar una decisión.

Resulta habitual que los individuos participen en conductas perjudiciales a nivel social e individual y en estos casos es esperable que los gobiernos intervengan para cambiar y corregir dichos comportamientos, especialmente los que generan externalidades negativas. Y es en este orden de ideas donde las insurtech podrían aplicar distintos tipos de medidas con el objetivo de modificar la conducta e influir positivamente en la

prevención del daño. Pueden llegar a ser la nueva herramienta de diseño institucional que aproveche el conocimiento sobre los procesos cognitivos que más notoriedad ha adquirido en la última década, el uso de los nudges. En este contexto, la influencia de esta teoría resulta relevante para el derecho porque permite a los reguladores comprender el comportamiento de las personas frente a ciertos estímulos o en determinados contextos e influir en el mismo.

De singular relevancia resulta en este aspecto para las aseguradoras la prevención de siniestros de tránsito. Las muertes e incapacidades producidas por siniestros de tránsito afectan a toda la sociedad, y no solo a sus víctimas directas. Según la organización Mundial de la Salud en su “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, 2004”, la disminución de los traumatismos causados por el tránsito puede contribuir a reducir a la mitad la pobreza extrema y de modo significativo la mortalidad infantil. Es aquí donde la Responsabilidad social empresarial aparece con fuerza para perseguir un equilibrio entre empresa y sociedad.

Es por esta razón, y en virtud de todo lo expuesto, que este trabajo se centrará en la posibilidad de instaurar un sistema de prevención con basamento en el nuevo artículo 1710 CCyC utilizando como vehículo las insurtechs mediante la implementación de nudges, con el fin último de lograr una reducción en la tasa de siniestros y beneficiar tanto a las aseguradoras, como actores relevantes de la responsabilidad social empresarial y a los clientes ayudándolos a mitigar riesgos y vivir vidas más largas y saludables.

## **Objetivo**

El presente trabajo tiene por finalidad analizar las herramientas de instrumentación que contempla la actual normativa, bajo la denominación de acción preventiva e identificar los eventuales ámbitos procedimentales posibles y más eficaces para obtener esta novedosa forma de tutela efectiva de los derechos que pudieran encontrarse enmarcados en la protección contemplada, además de evaluar el nuevo rol que deberán asumir las insurtech y el nudging en tal cometido a fin de resultar beneficioso a la empresa en el marco de la responsabilidad social empresarial.

## **Metodología**

A fin de lograr el objetivo propuesto, el trabajo se llevará a cabo mediante el análisis de la legislación correspondiente y aplicable al deber de prevención, las insurtech y la responsabilidad social empresarial. Asimismo, se tendrá en cuenta las opiniones y aportes doctrinarios, y especialmente, al tratarse las insurtech de un instrumento novedoso, las noticias e informes periodísticos del sector asegurador también serán estudiados.

Por otro lado, se analizará el funcionamiento e implementación de proyectos semejantes en otros países, a fin de conocer de qué manera se ha implementado el nudging y que resultado ha brindado. Finalmente, se entrevistará a personas relacionadas con la actividad aseguradora digital, con el propósito de tomar un conocimiento interno de la viabilidad del objetivo.



## **I. Insurtech**

### **A. Rol en la evolución del sector asegurador.**

#### 1. Su inserción en el mercado y expansión

*La actividad aseguradora tiene por objeto fundamental otorgar cobertura de determinados riesgos a los que están expuestas las economías individuales, ya sean provenientes de la naturaleza o del hombre, otorgando la protección financiera necesaria para recomponer los bienes afectados en caso de ocurrencia del siniestro amparado, a cambio de una contraprestación anticipada en dinero, denominada prima.*<sup>1</sup>

Los seguros han sido desde antaño una garantía clave en el funcionamiento de la industria y el comercio en todo el mundo. El objeto del contrato de seguros es proteger económicamente al asegurado de un determinado riesgo económico. Tiene como finalidad el amparo económico de un riesgo que amenaza la posibilidad de que se produzca un acontecimiento incierto, desfavorable en términos económicos y capaz de provocar un daño a los intereses del asegurado.

Como veremos, esta función tradicional de los seguros, en los últimos años ha comenzado un desarrollo innovador. Las nuevas tecnologías han venido a causar una verdadera disrupción en la industria del seguro dando lugar a lo que hoy da en llamarse Insurtech.

---

<sup>1</sup> Alfano, O. 2000. Página 1.

El término insurtech proviene de la conjunción de dos palabras inglesas: insurance (seguros) y technology (tecnología), y se puede definir como la rama de las fintech (otro acrónimo que define a las empresas financieras y tecnológicas) que se dedica al mundo del seguro. Es decir, que refiere a la innovación tecnológica en el mundo de los seguros. Así, se habla de start-ups o empresas insurtech, que usan la tecnología para desarrollar su negocio. Insurtech se refiere al fenómeno de startups que están innovando utilizando la tecnología para mejorar, fundamentalmente, el modelo de negocio de los seguros actual.

Las start-ups presentes en este negocio ofrecen seguros y permiten a los usuarios su adquisición y su gestión desde sus computadoras de escritorio y dispositivos móviles. Para ello se apoyan en inteligencia artificial y chatbots. En suma, se trata de la conjunción de seguros y tecnología.

En este sentido, en su artículo “Insurtech: la innovación llegó para quedarse en la industria aseguradora”, Ximena Abeledo hace mención de la visión que Facundo Souriges (Head of Growth & Business Development de Iúnigo, insurtech del Grupo San Cristobal) tiene sobre las insurtech al describirlo como “un ecosistema compuesto por aseguradoras habilitadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación que gestionan la contratación de seguros en forma digital, otro segmento de distribución como los broker digitales o las comparadoras de seguros y en tercer lugar aparecen las empresas que forman parte de la cadena de valor del seguro, con plataformas digitales por ejemplo para arreglar el auto o sacar turno en un taller, es decir que suman servicios complementarios.”

La tecnología ha desempeñado un papel importante en el cambio de la naturaleza de esta industria, y si bien es cierto que el fenómeno es reciente y que el mundo del seguro está asimilando las implicancias de las insurtech, se espera que tenga un crecimiento significativo en un futuro cercano.

Al respecto, esta combinación de seguros y tecnología viene dada por la necesidad de las compañías de seguros para adaptarse al nuevo entorno tecnológico. Soluciones y productos digitales, start-ups que apuestan por un punto de vista novedoso e innovador, y clientes que esperan más agilidad e inmediatez son algunas de las circunstancias que han dado pie a esta disrupción. Las insurtech “son empresas de base tecnológica cuyos procesos y productos se aplican al mercado asegurador y tienen como fin optimizar los procesos, bajar la barrera de entrada de la población al mercado asegurador mejorando así su calidad de vida.”, así lo define Martín Ferrari, cofounder y CEO de 123Seguro, compañía seleccionada por Forbes en 2018 en su ranking de las 30 empresas promesas.

En efecto, un informe de la consultora PwC, “Opportunities await: How InsurTech is reshaping insurance”, constataba ya en 2016 que el sector asegurador estaba en plena transformación y que tres de cada cuatro empresas eran conscientes de que necesitaban cambiar para estar a la altura de lo que sus clientes necesitan. Desde entonces el sector insurtech no ha dejado de crecer, tanto en número de empresas como en inversiones.

Consecuentemente, debe destacarse que en distintos países han surgido asociaciones, como lo son en el país la Cámara Insurtech Argentina y la Cámara Argentina de Fintech, que pretenden crear un entorno favorable para las start-ups y empresas que operan en el

ámbito de la tecnología aplicada a las finanzas y a los seguros. Su objetivo es promover la innovación y el desarrollo de soluciones tecnológicas, comercio electrónico y servicios digitales.

Así es que, la Cámara Insurtech Argentina se presenta para interrelacionar a todas aquellas entidades, asociaciones e instituciones de la industria de seguros cuya operatoria está basada en el uso de plataformas digitales y blockchain, entre otros. La innovación y el desarrollo de soluciones tecnológicas son su eje para el cumplimiento de sus objetivos: la promoción del comercio electrónico y servicios digitales; la autorregulación obedeciendo a patrones de conducta y ética de negocios; y ser un espacio de concientización, discusión e intercambio de ideas e informaciones relativas a las actividades de los socios y las tendencias de la industria.<sup>2</sup>

Asimismo, en cuanto a lo que refiere a la protección del sector automotriz, en el citado artículo de Abeledo, Martín Ferrari hace hincapié en que a medida que la telefonía móvil y la conexión a internet se profundice, los productos fintech como insurtech van a tener mayores posibilidades de llegar a los usuarios y clientes que antes quedaban fuera del mercado.

El cliente ha evolucionado de forma exponencial en los últimos años gracias a internet y las redes sociales. Se relaciona con empresas de manera ágil, rápida y sencilla, demandando experiencias, más que productos o servicios, y esto incluye al seguro. Y esto surge a partir de un claro fenómeno demográfico: los nuevos clientes jóvenes que entran

---

<sup>2</sup> Véase <https://www.todoriesgo.com.ar/lanzan-la-camara-insurtech-argentina/>

en el mercado laboral ya están totalmente integrados en la era digital.<sup>3</sup> En este punto, las insurtech son un nuevo canal de adquisición de clientes que logra su éxito en colaboración conjunta con los modelos más tradicionales.

Es evidente que la mayor penetración de la telefonía móvil promueve la contratación de pólizas a través de esta modalidad. Según un estudio de Mobile Economy 2019, para el 2025 cerca del 79% de la población latinoamericana contará al menos con un smartphone. De esta manera, las insurtech tendrán herramientas para alcanzar a una población que hoy no se encuentra cubierta. Ello así, de cara al futuro, el acceso a los datos y la capacidad para derivar nuevos conocimientos relacionados con el riesgo serán un factor clave para la competitividad en la industria de seguros.

## 2. Entrada de tecnologías disruptivas.

La aparición del análisis de big data y la inteligencia artificial ha provocado una profunda transformación de la industria del seguro. Las aseguradoras ya establecidas en el mercado han comenzado a invertir en la digitalización de sus procesos y productos, mientras que un número cada vez mayor de compañías Insurtech están ingresando al mercado como aseguradoras, distribuidoras de soluciones de seguros y en otros puntos a lo largo de la cadena de valor de la industria. Tanto las compañías tradicionales como las recién llegadas Insurtech, están desarrollando productos de seguros que utilizan grandes cantidades de datos para evaluar, seleccionar, cotizar, predecir y prevenir riesgos que, en algunos casos, antes se consideraban no asegurables.

---

<sup>3</sup> Véase <https://www2.deloitte.com/uy/es/pages/strategy-operations/articles/La-transformacion-de-las-companias-de-seguros-en-la-era-digital.html#>

Con conocimientos analíticos, las compañías de seguros pueden resolver problemas complejos concernientes a fraude, cumplimiento, gestión de riesgo y separación de clientes. Así, a través de la minería de datos las empresas pueden realizar movimientos de negocios más inteligentes, operaciones más eficientes, obtener mayores ganancias y clientes más felices.

En cuanto a la inteligencia artificial, esta podría definirse como una constelación de procesos y tecnologías que permiten que las computadoras complementen o reemplacen tareas específicas que de otro modo serían ejecutadas por seres humanos, como tomar decisiones y resolver problemas. El objetivo de la inteligencia artificial es la automatización de comportamientos inteligentes. Generalmente, utilizando algoritmos como una secuencia de pasos lógica y ordenada para alcanzar la solución de un problema.

Por otro lado, a través del Big Data los algoritmos analizan los comportamientos, preferencias y pautas de consumo. De esta manera, permiten obtener información detallada del comportamiento de los usuarios, y se utilizan para predecir elecciones y ofrecer productos completamente personalizados.

Además, el machine learning permite al sistema analizar en profundidad los datos procesados, aprender de ellos e incluso predecir acontecimientos futuros que tengan una gran probabilidad de ocurrir. De esta manera se pueden plantear soluciones antes de que aparezcan los problemas.

Análogamente, las tecnologías como Location Intelligence o Data Mining, permiten aportar información geolocalizada y en tiempo real para que las personas, responsables

al volante, tomen las decisiones correctas justo en el momento idóneo. Este tipo de información basada en la localización de los usuarios es la que utilizan plataformas como Waze (aplicación asistente de tránsito automotor y navegación por sistema de GPS). Ésta ofrece datos precisos del estado del tráfico en tiempo real.

Así pues, la implementación del Big data y la Inteligencia Artificial permiten a las compañías una mayor y mejor segmentación de clientes, una rigurosa selección de los riesgos, una definición de propuestas más personalizadas adaptadas a cada perfil de cliente, una reducción de costos y un aumento de la capacidad de innovación, entre otras ventajas.

Consecuentemente, las start-ups innovadoras mediante el uso de estas tecnologías disruptivas, como la mencionada big data, internet de las cosas (también conocida como objetos conectados a internet), inteligencia artificial o blockchain (tecnología que permite registrar información de forma inmutable), ofrecen al nuevo prototipo de consumidor otra clase de seguro, ágil, transparente y competitivo, adaptado a sus nuevos hábitos y necesidades.

Como bien afirma Ximena Abeledo en su artículo, “El uso de big data, los analytics y la inteligencia artificial permitirán, con el tiempo, segmentar mucho mejor los clientes en el cálculo del riesgo, estimar la evolución de dicho riesgo de forma más precisa y responder mejor y más rápidamente a las demandas de los mismos.”

### 3. Nuevas tecnologías en seguros y prevención

Las nuevas tecnologías introducidas en la industria del seguro han ayudado a reducir la cantidad de siniestros en todo el mundo, entre ellos los accidentes automovilísticos, y a mejorar el nivel de bienestar de las personas. Con toda la innovación y la tecnología disponible para estos usuarios se ayuda a reducir el potencial de cometer errores a la hora de conducir, o a incorporar prácticas saludables al nivel de vida.

En tal sentido se detallan a continuación algunos ejemplos de insurtechs muy interesantes:

El modelo Pay as you live, es un tipo de cobertura basada en una oferta adaptada al estado de salud y al estilo de vida del cliente. Para ello utiliza aplicaciones móviles o pulseras electrónicas que monitorean el ejercicio físico en tiempo real. El mayor exponente de este modelo es Vitality, la plataforma de bienestar líder a nivel mundial, quien tiene el objetivo de motivar a los clientes para que vivan de manera más saludable y se sientan mejor. Esta empresa, fundada hace 20 años por Discoverey Limited (importante empresa de servicios financieros), ha logrado mejoras sostenibles de salud en diversos mercados de todo el mundo. El programa se basa en estudios clínicos, actuariales y conductuales para ayudar a las personas a vivir de manera más saludable y tener una vida más activa. En la argentina se lanzó oficialmente este año en el mes de marzo, de la mano de la aseguradora Prudential.

Existen también los seguros “Pay as you drive” (servicio de pago de acuerdo al uso). Estas pólizas premian a los conductores prudentes, ya que permite fijar la prima en función de la manera en la que se conduzca y no según valores estándar. Mediante un



dispositivo que se instala en el vehículo y aplicaciones móviles que utilizan localización satelital, la compañía aseguradora puede conocer los hábitos de conducción del asegurado, como así también las distancias y recorridos que suele hacer. Gracias a este sistema se puede controlar si el conductor respeta los límites de velocidad o si su manejo es temerario, entre otros parámetros. Es una modalidad muy extendida en países como Estados Unidos o Reino Unido, y compañías como Mapfre, Generali, Iunigo, entre otras, ya lo están implementando sobre todo en jóvenes de determinado rango de edad.

Por su parte, la Insurtech chilena Burn to Give propone mayores hábitos saludables, mediante un mecanismo de quema de calorías. Cuantas más calorías quema el asegurado más aumenta el capital asegurado, y también suma beneficios a obras caritativas, específicamente contribuyendo a la desnutrición infantil. “La conversión es fácil: por cada 500 calorías que tú quemes, nosotros damos una comida”, así lo ejemplifica el fundador de la compañía Eduardo Della Maggiora.<sup>4</sup>

#### 4. Síntesis

El desafío actual de la industria es actuar en prevención. El seguro ya no debe ser mirado únicamente desde una faz indemnizatoria. Las compañías están girando hacia esta función de la responsabilidad civil, y lo hacen de la mano de las nuevas tecnologías como big data

---

<sup>4</sup> Véase: <https://www.pauta.cl/negocios/bloomberg/burn-to-give-perder-calorias-para-que-las-reciban-ninos-necesitados>

y la inteligencia artificial. Así lo menciona Martín Ferrari, CEO de 123Seguros, “el sector asegurador puede crecer en la medida que la cultura de prevención mejore.”

## **II. Nuevo marco regulatorio de la prevención del daño**

### **A. Prevención del daño en el viejo ordenamiento jurídico.**

El derecho ha existido históricamente como una herramienta para la moderación del instinto de los hombres frente a la causación de daños. Inicialmente, con corrientes que se centraban en el sujeto dañador y su castigo, el derecho de daños se asoció a un régimen punitivo que perseguía la sanción del dañador, para solo en una segunda instancia intentar enmendar el perjuicio sufrido por la víctima.

Una vez superadas aquellas concepciones que otorgaban a la responsabilidad civil tintes represivos y colocaban su foco en el reproche de la conducta al dañador, este sistema direccionó su óptica hacia la víctima que sufre un daño. Así se construyó el esquema actual de la responsabilidad civil, asentado en los principios de reparación integral.<sup>5</sup>

En el código de Vélez Sarsfield, la responsabilidad civil era entendida como una institución meramente reparadora, en la cual se consideraba que la intervención jurisdiccional sólo se justificaba cuando ya se había producido el daño. Era un sistema reparador que, por medio de una retribución económica, compensaba el perjuicio sufrido por la víctima. Una obligación legal de reparar. Así se dispuso a partir del artículo 1109:

---

<sup>5</sup> Marquez, J. 2016. Página 9.

“Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio...”<sup>6</sup>

En efecto así también lo definía Alterini: “La responsabilidad, en el ámbito del Derecho civil y en el área de las obligaciones, implica el deber de reparar, de satisfacer una prestación (patrimonial), a favor de la víctima de una infracción.”<sup>7</sup>

Los sistemas de responsabilidad civil resultaban entonces, como mecanismos tendientes a garantizar la estabilidad y la integridad patrimonial, más que a reforzar el cumplimiento de determinadas normas de conducta.

Desde este punto de vista, no es de sorprender que atento a la tradición romanista receptada en los códigos civiles decimonónicos del derecho continental, se haya abordado la cuestión de la responsabilidad exclusivamente desde una perspectiva resarcitoria.

Nuestro sistema de responsabilidad civil que abreva en el derecho continental europeo, tradicionalmente, se encontraba anclado en la función resarcitoria, que postulaba que la indemnización encontraba su límite en la cuantía de un daño cierto y no podía ser fuente de beneficio para la víctima.<sup>8</sup>

En consecuencia, el resarcimiento de los daños encuentra su norte y su límite justamente en el daño causado y en la posibilidad de repararlo, en especie o por medio de una indemnización sustitutiva; siendo entonces lo trascendente del derecho de daños su función reparadora de los perjuicios sufridos, a través del mecanismo de la

---

<sup>6</sup> Márquez, J. 2016. Página 13.

<sup>7</sup> Alterini, Ameal, Cabana. 2001. Página 146.

<sup>8</sup> Compiani, M. F. 2016. Página 175.

indemnización, que debería ser en principio del mismo tipo o cuantía que el daño causado, lo cual posibilita al sujeto dañado quedar en la misma situación en la que se encontraba antes de ocurrido el daño.

Es en este contexto que, la Corte Suprema de Justicia consideró que indemnizar era eximir de todo daño: enfatizó así que, “la indemnización es justa cuando restituye al propietario el mismo valor económico de que se lo priva. Que indemnizar es, en suma, eximir de todo daño y perjuicio mediante un cabal resarcimiento.”<sup>9</sup>.

#### B. Nuevo artículo 1710 CCyC

La aprobación del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación trajo consigo la recepción expresa del deber de prevención del daño. En su artículo 1710 incorpora expresamente en nuestra legislación el deber de prevenir un daño, el que se ha introducido en forma conjunta con el reconocimiento del deber de no dañar y con la obligación de mitigar el daño.

Efectivamente, el Título V del Libro Tercero del nuevo Código, referido a otras fuentes de las Obligaciones, en su capítulo primero, regula la responsabilidad civil. Y en la sección segunda de dicho capítulo, desde el artículo 1710 al 1713 regula esta nueva función de la responsabilidad por daños.<sup>10</sup> Función que se asienta en tres pilares fundamentales, la consagración expresa del deber de no dañar a otro (art. 1710 inc a), del correlativo deber de adoptar de buena fe y atento a las circunstancias, las medidas

---

<sup>9</sup> C.S.J.N., fallos: 318:445, voto del ministro Dr. Carlos S. FAYT.

<sup>10</sup> Vazquez Ferreyra. 2015. Página 78.

razonables para evitar el daño y/o minimizar su magnitud (art 1710 inc b) y finalmente, la creación de una vía procesal para que el juez pueda ordenar la prevención, continuación o agravamiento de un daño (art 1711 a 1713).<sup>11</sup>

En el desarrollo de este trabajo, de especial importancia es el mencionado artículo 1710, el cual se transcribe.

Artículo 1710. Deber de prevención del daño. Toda persona tiene el deber, en cuanto de ella dependa, de:

- a) Evitar causar un daño no justificado;
- b) Adoptar, de buena fe y conforme a las circunstancias, las medidas razonables para evitar que se produzca un daño, o disminuir su magnitud; si tales medidas evitan o disminuyen la magnitud de un daño del cual un tercero sería responsable, tiene el derecho a que se éste le reembolse el valor de los gastos en que incurrió, conforme a las reglas del enriquecimiento sin causa;
- c) No agravar el daño, si ya se produjo.

Esta nueva finalidad preventiva implica un verdadero cambio de paradigma, en la medida que se pasa de un sistema meramente reparador a otro donde la conducta de los diferentes intervinientes de un hecho dañoso será juzgada conforme a nuevas exigencias vinculadas a la evitación y moderación del daño.

Como bien define Vázquez Ferreyra, la prevención desde esta conceptualización del derecho de daños, trata “del conjunto de actividades, instrumentos y métodos de actuación

---

<sup>11</sup> Picasso, S. 2015 Página 14

tendientes a evitar o disminuir los daños que, por razón de cualquier clase de accidentes, puedan sufrir las personas y los bienes”.<sup>12</sup>

En este contexto es que Picasso precisa: “El derecho de daños es el sector de la dogmática jurídica que se ocupa del estudio de las normas que regulan la prevención de los daños que aún no han sido ocasionados, o del cese de los que ya se están produciendo, y la reparación de los ya causados como consecuencia de un hecho (en principio) ilícito”<sup>13</sup>

Desde ya, resulta pertinente destacar que, el concepto de preservar es más beneficioso que el de reparar, dado que la misma ocurre ex ante, mientras que la reparación resulta una solución una vez ya ocurrido el daño, y es el derecho quien debe priorizar opciones anteriores y previas que impidan una alteración en el derecho de las personas. En líneas generales, prevenir un daño coopera en la consecución de un bien ulterior, a través de la evitación del acaecimiento de un hecho ilícito potencial, desde que no pueden desligarse las consecuencias del daño que sufre un sujeto o un grupo de personas de todo el sistema eslabonado que es la sociedad civil. Podría decirse que se advierte un sentido social y solidario.<sup>14</sup>

En igual sentido, profundizando en la cuestión desde una perspectiva sociológica, Vázquez Ferreyra justifica la implementación de la prevención en la medida en que esta contribuya a una mentalización de la sociedad, tanto a nivel individual como colectivo,

---

<sup>12</sup> Vázquez Ferreyra, R. 2015. Página 3. El autor cita en este punto a Ernesto Caballero, en su ponencia general internacional sobre “Prevención y seguro”V Congreso Mundial del Derecho de Seguros.

<sup>13</sup> Picasso, S. 2015. Página 3.

<sup>14</sup> Márquez, J. 2016. Página 18.

con el fin de que respetar los bienes y derechos de los demás, adoptando una posición activa de solidaridad y cooperación.<sup>15</sup>

Correspondería finalmente precisar que, estos nuevos parámetros y exigencias de conducta, no son simples abstracciones reprochables solo moralmente, sino que repercuten directamente sobre el propósito de poner fin a una concepción del daño fundada exclusivamente en el resarcimiento económico e imponer un límite al principio de la reparación integral, por sobre la preservación de la vida y la integridad humana.

### C. Análisis de la prevención del daño en seguros

Los seres humanos somos el factor más complejo en la fórmula de la seguridad, el nivel de riesgo que aceptamos varía mucho en función de cuestiones personales, la edad, el sexo y la cultura. En este sentido, sabido es que el riesgo constituye el objeto del contrato de seguro y que se trata de un elemento fundante de las relaciones entre asegurado y asegurador.<sup>16</sup> El riesgo es el elemento aleatorio del seguro, es la incertidumbre de una pérdida económica, la cual se decide resguardar. El seguro tiene como fin primero y último proteger al hombre y su patrimonio contra esta posibilidad de pérdida o daño.

Por tanto, el hecho de que el seguro garantice al asegurado la cobertura de los costos de los daños que él mismo provoque genera naturalmente un incentivo a no tomar las medidas adecuadas para evitar los posibles daños, es decir, a no mantener la normal conducta antisiniestral que tendría si no estuviere asegurado, lo cual afecta de lleno los

---

<sup>15</sup> Vázquez Ferreyra, R. 2015. Página 3.

<sup>16</sup> Compiani, M. F. 2016. Página 182.

objetivos de la prevención del derecho de daños. El seguro al indemnizar los daños sufridos hace poco atractiva la actuación preventiva.

No obstante, teniendo en consideración lo expresado en los apartados anteriores sobre la prevención del daño, en materia de seguros, “se entiende por prevención de riesgos el conjunto de medidas destinadas a evitar o dificultar la ocurrencia de un siniestro y a conseguir que, si el accidente se produce, sus consecuencias de daño sean las mínimas posibles”<sup>17</sup>.

En este sentido, de allí la importancia en materia asegurativa de la prevención de los riesgos, que se concreta en institutos propios de la técnica del seguro y que son previstos tanto en la Ley de Seguros y como en el contrato de seguros.<sup>18</sup>

En este orden de ideas, la Ley de Seguros Nro 17.418, impone al asegurado determinadas cargas, como así también en el ámbito contractual se estipulan algunas previsiones que podrían jugar un papel de medidas de prevención, como por ejemplo, en el caso del seguro automotor no exceder el número de pasajeros que permite el habitáculo.<sup>19</sup>

En efecto, puede inferirse que la prevención resulta indispensable tanto para el asegurado como para el asegurador, en el sentido que prevenir consiste en evitar la ocurrencia de un suceso incierto, perjudicial para las personas o los bienes, y en atenuar sus consecuencias.

---

<sup>17</sup> Véase Diccionario Mapfre de Seguros, Fundación Mapfre.

[https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/p/prevencion-de-riesgos-o-siniestros.jsp#:~:text=Conjunto%20de%20medidas%20destinadas%20a,da%C3%B1o%20sean%20las%20m%C3%ADnimas%20posibles.](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/p/prevencion-de-riesgos-o-siniestros.jsp#:~:text=Conjunto%20de%20medidas%20destinadas%20a,da%C3%B1o%20sean%20las%20m%C3%ADnimas%20posibles.)

<sup>18</sup> Compiani, M. F. 2016. Página 183.

<sup>19</sup> Compiani, M. F. 2016. Página 184.



En particular, y en cuanto a las cargas que impone el asegurador, el deber de salvamento, regulado en el artículo 72 de la Ley de Seguros<sup>20</sup>, hace referencia al hecho de procurar evitar los daños que ocurran durante un siniestro. Consecuentemente, el tomador del seguro debe emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro. Consiste en el cumplimiento de todas las actividades posibles tras la realización de un siniestro.

Así, se relaciona este deber con el deber de prevención, pero no debe confundirse con él. Como bien indica el Dr. Waldo Sobrino, existen tanto semejanzas como diferencias entre el deber de prevención y el salvamento, especialmente al destacar que el concepto fundamental para la caracterización del salvamento, con anterioridad a la producción de un siniestro, es la inminencia.<sup>21</sup> Para continuar explicando que, con relación al salvamento, la inminencia del siniestro se produce cuando "...se manifiestan sus primeros síntomas..."<sup>22</sup>

Luego el autor señala que la mayor diferencia entre ambas figuras radica en el hecho que el deber de prevención abarca tanto cuestiones no inminentes e inminentes, en tanto que

---

<sup>20</sup> Ley 17.418, Artículo 72. El asegurado está obligado a proveer lo necesario, en la medida de las posibilidades, para evitar o disminuir el daño y a observar las instrucciones del asegurador. Si existe más de un asegurador y median instrucciones contradictorias, el asegurado actuará según las instrucciones que aparezcan más razonables en las circunstancias del caso.

<sup>21</sup> Sobrino, W. 2017. [www.saij.gob.ar](http://www.saij.gob.ar)

<sup>22</sup> En este concepto, Sobrino cita textual a MORANDI, Juan Carlos Félix; "La carga de salvamento en el contrato de seguro", Capítulo V 'Caracteres de la Carga', acápite n° 15 'Comienzo y duración de la carga', publicado en El Derecho, Doctrina, 1975, pág. 293.

el salvamento comenzaría solo desde que el siniestro es inmediatamente inminente y que el mismo subsiste hasta que los daños aún son posibles.<sup>23</sup>

Para concluir este punto, y habiendo abordado esta cuestión, cabe destacar que, el deber de prevención está direccionado de forma genérica a la idea de evitar daños, mientras que el deber de salvamento de la Ley de Seguros se dispone más como un deber de conducta para el asegurado direccionado específicamente a la evitación de los daños de un siniestro que resulte inminente.

#### D. Síntesis

El verdadero desafío del sistema legal consiste en que los daños no ocurran. Resulta menester evitar que los agentes consideren más ventajoso dañar y luego resarcir, que no dañar. En efecto, no es posible reparar todos los daños que se producen, y cuando los perjuicios son tales que no pueden ser reparados patrimonialmente, la indemnización no hace más que cumplir un rol de paliativo que en ninguna circunstancia puede mitigar el padecimiento de la víctima.

Finalmente, y en concordancia con Vázquez Ferreyra, quien cita a la reconocida jurista Matilde Zavala de González, si bien “la regla según la cual el que daña injustamente repara posee inequívoca vigencia axiológica, es prioritaria la de no dañar.”<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> HALPERIN, Isaac, Lecciones de Seguros, Capítulo VI 'Obligaciones y Cargas del asegurado', Acápites VII 'Carga de evitar y disminuir los daños. Salvamento', página 62, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1983.

<sup>24</sup> Vázquez Ferreyra, R. 2015. Página 8.

### III. ¿Qué es la teoría del empujón?

#### A. El concepto de Nudge y sus características

El uso de la expresión Nudge se ha popularizado en la literatura anglosajona por la obra de Richard H. Thaler y Cass R. Sunstein, titulada “Nudge: improving decisions about health, wealth and happiness”, o su versión en español “Un pequeño empujón: El impulso necesario para tomar mejores decisiones sobre salud, dinero y felicidad”, publicada en el año 2008. Por el desarrollo de esta obra y su contribución a la economía conductual Richard Thaler fue premiado con el Nobel de economía en el año 2017.

La teoría del empujón alude a ciertas intervenciones o medidas, públicas o privadas, que se apoyan en las ciencias conductuales, para influir en el comportamiento de las personas en un determinado sentido, pero preservando su libertad de elección. Es decir, dichas intervenciones o medidas no reposan en la coacción y, por ende, no mandan ni prohíben. Ellas más bien inciden en el modo en que se organiza y presenta el contexto en el cual las personas toman sus decisiones o, mejor dicho, en los términos empleados por Thaler en su best seller mundial, son “la arquitectura de las decisiones”<sup>25</sup>.

En consecuencia, “Un nudge es cualquier aspecto de la arquitectura de las decisiones que modifica la conducta de las personas de una manera predecible sin prohibir ninguna opción ni cambiar de forma significativa sus incentivos económicos”<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 17 / 26.

<sup>26</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 20.

Todas estas medidas o intervenciones aluden a una técnica de regulación cuya eficacia no depende del recurso a la coerción, sino que reposa en la recepción de las contribuciones de la economía conductual y la psicología cognitiva. En tal sentido, la economía conductual se encarga de la investigación científica en las tendencias cognitivas y emocionales humanas y sociales para una mejor comprensión de la toma de decisiones económicas.

De singular relevancia resulta en este aspecto la denominada teoría del proceso dual, conforme la cual es posible distinguir dos sistemas de operaciones cognitivas, el sistema automático y el sistema reflexivo.<sup>27</sup>

El sistema automático se caracteriza por ser rápido, automático y no consciente. Ello es así porque los procesos cognitivos que caen bajo su dominio son guiados por intuiciones, heurísticas y sesgos que permiten responder velozmente a ciertos estímulos. Sin embargo, esas mismas intuiciones pueden conducir de manera predecible a las personas a cometer errores y tomar decisiones equivocadas.

El sistema reflexivo, por su parte, se caracteriza por ser lento, controlado y consciente. En consecuencia, los procesos cognitivos que se encuentran bajo su dominio se suelen asociar con la experiencia subjetiva, elección y concentración. Este sistema es activado frente a todas aquellas situaciones para las cuales el sistema automático no tiene respuesta o para evitar cometer un error y recobrar el control. Bajo su dominio quedan

---

<sup>27</sup> Thaler y Sunstein. 2008. pp. 35 – 48.

comprendidas todas las operaciones que requieren enfocar la atención. Si bien este sistema no es infalible, es menos propenso a los sesgos, particularmente a los errores cognitivos. No obstante, no es eficiente a la hora de tomar decisiones rutinarias.

De esta manera los autores lo ilustran destacando la actitud de porqué los jóvenes son conductores tan temerarios. “Es que sus sistemas automáticos no han tenido mucha práctica, y utilizar el sistema reflexivo es mucho más lento”.<sup>28</sup>

Asimismo, los nudges pueden ser de diferentes tipos según el mecanismo de cambio del comportamiento utilizado, pero en general pueden encuadrarse dentro de tres grandes estrategias: la reestructuración del entorno mediante la utilización de recordatorios y opciones por defecto, proporcionar información al consumidor y los incentivos.

En atención a lo dicho, la distinción entre ambos sistemas y los tipos de nudges puede significar de gran utilidad para el derecho y los seguros. La evidencia que muchas veces la conducta de las personas es guiada por intuiciones y sesgos inconscientes, ofrece bases teóricas para el diseño de políticas y regulaciones más eficientes, particularmente en los ámbitos regulatorios que inciden de modo gravitante en las decisiones de las personas sobre cómo prevenir riesgos.

De esta manera, los nudges se presentarían como una suerte de nuevo paradigma que tendría una serie de ventajas en comparación con los sistemas regulatorios que le han precedido. Así, se trataría de una técnica de mayor eficiencia con aspiraciones a largo

---

<sup>28</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 37.

plazo, en la medida que conduciría a resultados estadísticamente predecibles en la conducta de los sujetos regulados, con miras a la consecución de fines de interés general, por un lado, y al propiciar que las personas tomen decisiones alineadas con su propio bienestar, por otro.

#### B. Análisis de su implementación. Algunas consecuencias prácticas.

Hay nudges que están siendo implementados en todo el mundo para contribuir a resolver muchos de los grandes problemas sociales. Sobre todo, durante la última década han tenido un gran impacto en el diseño de políticas de salud pública, previsión, medioambiente, entre otras.

En la obra citada previamente en este trabajo, los autores Thaler y Sunstein, describen ejemplos tomados de la realidad, donde para lograr el objetivo deseado se tomo mano de la utilización de nudges. A saber:

Las autoridades del Estado de Texas en Estados Unidos, preocupados por el fracaso de su campaña para reducir la basura en sus carreteras, siendo que el rango de personas que ignoraban la misma eran jóvenes de entre dieciocho y veinte años, tuvieron que cambiar la estrategia con el objetivo de llegar a dicha audiencia. Formulando “un eslogan desafiante que apelara al particular espíritu del orgullo tejano” (Don’t mess with Texas!!/ ¡Cuidado con Texas!), y solicitando la participación de jugadores de football americano y cantantes famosos que aparecían recogiendo latas de cerveza del suelo, lograron que en el primer año de campaña la basura se redujera en un 29% y en los seis años siguientes

llegara a una reducción del 72%. Y todo se logró sin la utilización de ordenes o coacciones, sino con un nudge creativo.<sup>29</sup>

La iniciativa en la ciudad de San Marcos, California, para fomentar el ahorro energético se llevo a cabo proporcionando información a los usuarios de cuánta energía consumían y si su consumo se encontraba dentro de la media de los consumos del resto de los usuarios. El efecto fue que, los que consumían por encima de la media redujeron sus consumos de energía, aunque, por el contrario, los que consumían menos aumentaron su índice. Más aún, a algunos usuarios junto con la información proporcionada se les acompañó un emoticon (de cara feliz ☺ o cara triste ☹), en señal no verbal que indicaba si su consumo estaba sancionado socialmente o no. Sorpresivamente, los grandes consumidores de energía tuvieron una reducción mayor al recibir el emoticon triste.<sup>30</sup>

Claro esta que, fue tanta la influencia de esta doctrina, que, en el año 2010, el ex Primer Ministro de Reino Unido, David Cameron, creó el “Behavioural Insight Team” (también conocido como “the nudge unit”), un organismo público encargado de incorporar perspectivas conductuales en distintos ámbitos regulatorios. Fue el primer país en crear un organismo de estas características, e incluso abrió oficinas alrededor del mundo para encontrar formas innovadoras de cómo cambiar el comportamiento público.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Páginas 78/79.

<sup>30</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Páginas 88/89.

<sup>31</sup> Ver página web <https://www.gov.uk/government/organisations/behavioural-insights-team>

Como enfatizan los autores, si los arquitectos de las decisiones quieren modificar la conducta y hacerlo con un nudge, simplemente pueden informar a la gente de lo que están haciendo los demás.<sup>32</sup>

### C. Nudging en prevención.

Los autores citados, en su libro *Nudge* nos proporcionan un ejemplo significativo de prevención, específicamente acerca del problema del exceso de velocidad. Ilustran cómo en la Ciudad de Chicago pintaron rayas horizontales en la ruta, justo antes de las pronunciadas curvas de la vía Lake Shore para crear la sensación de velocidad e incitar así a los conductores a desacelerar.

“Al comienzo de una curva peligrosa, los conductores encuentran en la calzada una señal pintada que les advierte de la reducción del límite de velocidad y después una serie de rayas blancas pintadas en la calzada. Las rayas no aportan información táctil, sino que simplemente envían una señal visual a los conductores. Cuando aparecen las primeras, están espaciadas, pero a medida que se aproximan a la parte peligrosa de la curva, están más cerca unas de otras, lo que da la sensación de que la velocidad va en aumento. El instinto natural es frenar. Cuando se conduce por ese tramo de la carretera, nos parece que esas líneas nos hablan y nos piden amablemente que empecemos a frenar antes de llegar al ápice de la curva. Nos han dado un nudge.”<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 85.

<sup>33</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 56.



Haciendo uso de este ejemplo en otras ciudades del mundo han adoptado este tipo de intervenciones. En la ciudad de Norfolk, en el Reino Unido, a lo largo del borde de la carretera plantaron 200 árboles a distancias cada vez más cortas, estimulando a los conductores a disminuir la velocidad al irse acercando a la ciudad. En Filadelfia, pintaron reductores de velocidad en tercera dimensión en las vías para animar a los conductores a levantar el pie del acelerador.

Otro de los grandes problemas en las calles es que a los peatones no les gusta esperar el semáforo cuando se encuentra en rojo, en consecuencia, esto hace que los semáforos sean el lugar más peligroso para los peatones en una ciudad y una de las causas más habituales de accidentes debido a la falta de atención al cruzar o hacerlo por lugares inapropiados y sin respetar el semáforo.

Por su parte, en esta sintonía e incorporando a la tecnología, la empresa alemana de vehículos Smart instaló un “semáforo bailarín” en el marco de su campaña “#WhatAreYouFOR / The Dancing Traffic Light”<sup>34</sup>, en una intersección de calles en Lisboa, Portugal. Mediante esta propuesta se instaló una cabina de baile cerca del semáforo, con cámaras que tomaban los movimientos de baile de las personas y se proyectaban dentro de la pantalla de la luz del cruce peatonal. Cuando el semáforo para los vehículos se encontraba con luz verde habilitante, la luz del cruce peatonal transmitía los bailes grabados.

---

<sup>34</sup> Véase: [https://www.youtube.com/watch?v=SB\\_0vRnkeOk&feature=share](https://www.youtube.com/watch?v=SB_0vRnkeOk&feature=share) www.smart.com/FOR

De esta manera, se atraía la atención de los peatones aguardando en la vereda y su resultado fue el incremento en un 81% de personas dispuestas a esperar ante un semáforo en rojo. El “semáforo bailarín” les ha dado un nudge.

#### D. Síntesis

Los estudios del comportamiento podrían jugar un papel importante a la hora de producir un efecto positivo y significativo en lo que al control de factores de riesgo se refiere. Quizás, la mayor barrera para implementar nudges podría ser la falta de experiencia y formación. No obstante, su implementación, aunque se realice de un modo gradual, resultaría de utilidad para contribuir a mitigar los factores de riesgo conductuales.

Los nudges tienen un gran potencial para ser empleados en políticas de prevención, ya que, además de ser medidas efectivas en la ecuación costo – beneficio, son aún poco utilizadas en la Argentina, lo cual deja un amplio margen de actuación.

### **IV. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**

#### A. La problemática de los accidentes de tránsito.

La disminución de la tasa de accidentes de tráfico sigue siendo uno de los principales retos para casi todos los países y son muchas las instituciones y los recursos que se ponen a disposición de la investigación de fórmulas que permitan disminuirlos. La Organización Mundial de la Salud considera la seguridad vial como uno de los problemas más graves de nuestro tiempo. Según sus datos, se registran cerca de 1.3 millones de muertes en las

carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones de personas que padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años.<sup>35</sup>

Los accidentes de tránsito que representan discapacidad en personas jóvenes generan elevados gastos en salud. Las pérdidas económicas del tránsito caótico y accidentes de tránsito superan los US\$ 10.000 millones anuales. Y sin un renovado compromiso con la prevención, las proyecciones indican que, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años.

Por su parte, Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por siniestros de tránsito. Por día mueren 19 personas, hay aproximadamente 6.627 víctimas fatales por año (estadística del año 2019) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados.<sup>36</sup> Se destaca en este sentido, el estudio realizado por la Dirección General de Estadísticas y Censos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, sobre los lesionados en accidentes de tránsito en el transcurso del último año 2019 (se agrega tabla adjunta).<sup>37</sup>

A su vez, enfatiza sobre las principales causas que contribuyen a las producción de los accidentes viales.<sup>38</sup> A saber:

- Incumplimiento de la Ley de Tránsito.
- Exceso de velocidad.
- No respetar las señales de tránsito.

---

<sup>35</sup> O.M.S. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. [www.who.int](http://www.who.int)

<sup>36</sup> Luchemos por la vida. Asociación civil.

<sup>37</sup> Véase página web [www.estadisticaciudad.gob.ar](http://www.estadisticaciudad.gob.ar) Seguridad Vial – Estadísticas y Censos.

<sup>38</sup> Véase Página oficial del GCBA- Prevención en salud/ accidentes de tránsito. [www.buenosaires.gob.ar](http://www.buenosaires.gob.ar)

- No usar cinturón de seguridad o apoya cabezas.
- Conducir con cansancio.
- Viajar con niños en asiento delantero.
- Ingerir alcohol y/u otros estimulantes.
- Detener vehículos en lugares inapropiados.
- Usar el teléfono celular mientras conducís.
- Usar equipos de audio a alto volumen.
- Falta de respeto de/a los ciclistas y motociclistas.
- No usar casco.
- Cruzar la calle sin mirar, por lugares inapropiados y sin respetar el semáforo.
- No realizar el debido mantenimiento de tu vehículo.
- Factores climáticos: niebla, lluvia, granizo, vientos.

**Lesionados en accidentes de tránsito por gravedad de la lesión y distribución porcentual. Ciudad de Buenos Aires. Enero/diciembre 2019**

Mes	Total		Gravedad de la lesión				Fallecidos		Sin datos	
			Leves		Graves					
	Absolutos	%	Absolutos	%	Absolutos	%	Absolutos	%	Absolutos	%
<b>Total</b>	<b>11.536</b>	<b>100,0</b>	<b>9.802</b>	<b>100,0</b>	<b>1.355</b>	<b>100,0</b>	<b>45</b>	<b>100,0</b>	<b>222</b>	<b>100,0</b>
Enero	921	8,0	844	8,6	103	7,6	5	11,1	34	15,3
Febrero	911	7,9	786	8,0	114	8,4	2	4,4	27	12,2
Marzo	1095	9,5	819	8,4	124	9,2	3	6,7	45	20,3
Abril	981	8,5	716	7,3	124	9,2	4	8,9	24	10,8
Mayo	1093	9,5	823	8,4	144	10,6	7	15,6	39	17,6
Junio	916	7,9	799	8,2	113	8,3	7	15,6	21	9,5
Julio	898	7,8	817	8,3	98	7,2	1	2,2	9	4,1
Agosto	871	7,6	753	7,7	121	8,9	4	8,9	7	3,2
Septiembre	945	8,2	759	7,7	111	8,2	1	2,2	7	3,2
Octubre	935	8,1	948	9,7	89	6,6	3	6,7	2	0,9
Noviembre	1.081	9,4	891	9,1	117	8,6	4	8,9	4	1,8
Diciembre	889	7,7	847	8,6	97	7,2	4	8,9	3	1,4

**Fuente:** Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Economía y Finanzas GCBA) sobre la base de datos del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires, Relevamiento en los 13 hospitales General de Agudos de CABA.

Asimismo, Cesvi Argentina, ente dedicado a la investigación, experimentación y análisis de la seguridad vial y automotriz, realiza estadísticas a partir de la información que le suministran las compañías aseguradoras de todo el país aportándole datos de los siniestros

de tránsito. Esta información es considerada una fuente fidedigna, comprobable y que aporta, entre otras cuestiones, importantes datos sobre lesiones y muertes de personas en nuestro país.<sup>39</sup> Al respecto, sus estadísticas correspondientes al período 2004-2016, revelaron que el 89,5% de los choques son causados por errores humanos tales como negligencia, cansancio e incumplimiento de las normas de tránsito. El estudio da cuenta también de que el sobrepeso ocupa el primer lugar de las fallas humanas, siguiéndole las distracciones y el cansancio, la velocidad y la distancia inadecuada, el no respeto a las señalizaciones y las maniobras abruptas.

Como bien se ilustra, los factores en la producción de los siniestros viales son de diversa índole, propios al automóvil, carretera, visibilidad y condiciones climáticas, pero el factor humano es el principal responsable en el gran porcentaje de los casos de siniestros. En virtud de lo cual se podría afirmar, que la gran mayoría de las personas conoce las medidas preventivas para evitar accidentes de tránsito, sin embargo, son pocas las que las cumplen.

#### B. Agenda 2030.

En 2015, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. En el documento final, titulado “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, se definieron los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la

---

<sup>39</sup> Programa de estudios sobre siniestros viales. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Presidencia de la Nación. 2018.

educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.

Adoptado por los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas, los líderes mundiales acogieron como parte de la Agenda 2030, un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. A fin de la consecución de estos objetivos es que se contemplan asociaciones entre el sector privado y los gobiernos, como parte de los esfuerzos para resolver los problemas de desarrollo del mundo.

Los ODS pretenden ampliar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)<sup>40</sup> y alcanzar aquellos objetivos que no se cumplieron. La idea central es que todos los países, con independencia de su nivel de desarrollo o riqueza, se comprometan a promover la prosperidad y a proteger el medioambiente. Los ODS no son obligatorios pero cada país asume la responsabilidad de trabajar por su cumplimiento.

En el examen de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y, en particular, sobre las metas relativas a la salud en general, el Objetivo número 3 propone a los participantes garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Este objetivo es la base de todos los demás, ya que para alcanzar el resto de los ODS resulta necesario que se garantice y promueva la salud y el bienestar.

---

<sup>40</sup> Los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) son ocho objetivos que los Estados Miembros de las Naciones Unidas se habían comprometido a tratar de alcanzar para el año 2015.

Esta misma Agenda, cuenta con la meta específica 3.6, orientada a reducir las muertes por accidentes de tránsito en 50% para el año 2020 y la meta 11.2, para que en el 2030 se brinde acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, con especial atención a las necesidades de las personas vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.

En este sentido, resulta pertinente hacer referencia a que, en el año 2015, el gobierno nacional argentino asumió el compromiso de la implementación de la Agenda 2030 y los ODS a través de la Red Argentina del Pacto Global de las Naciones Unidas.

Se trata de la iniciativa de responsabilidad social corporativa más grande del país, con más de 800 participantes, con presencia en 20 provincias. Su objetivo es movilizar al sector empresarial a comprometerse con 10 principios universales de las Naciones Unidas y, en consecuencia, embarcarse en el propósito de contribuir a dar solución a los más grandes desafíos del planeta y la humanidad de aquí al 2030.<sup>41</sup>

El desafío es lograr que las organizaciones a escala reconozcan los beneficios de trabajar sosteniblemente y comiencen a implantar medidas que conduzcan a un cambio significativo y transformador. Así lo manifiesta René Mauricio Valdés, Coordinador Residente del Sistema ONU y Representante Residente del PNUD en Argentina, “los desafíos parecen inalcanzables, pero estamos convencidos que la sostenibilidad es la única alternativa viable que tenemos en nuestras manos.”

---

<sup>41</sup> Red Argentina del Pacto Global. [www.pactoglobal.org.ar](http://www.pactoglobal.org.ar)

## 1. El caso Sancor Seguros

En un informe del año 2018, publicado por la Red Argentina del Pacto Global sobre la contribución de las empresas argentinas adheridas al pacto global de los ODS, se analiza y destaca el aporte que ha experimentado el grupo asegurador Sancor seguros en su intento de alineación con los ODS.<sup>42</sup>

La empresa en su reporte 2015/2016 mostró una correspondencia entre las acciones desarrolladas en el proceso de responsabilidad social empresarial y los objetivos de desarrollo sostenible. En efecto, dentro del marco de su programa Ciudadano Sustentable, uno de los ejes es la prevención de siniestros de tránsito.

Con los programas y la participación conjunta de otras entidades, buscan proponer soluciones para que la comunidad tome conciencia sobre la importancia de la seguridad vial, de la responsabilidad hacia el otro, y de la necesidad de disminuir los siniestros viales, sus consecuencias e impactos.<sup>43</sup>

Ello así, esto demuestra un aporte directo al objetivo 3.6 de los ODS. Es por ello que, para alcanzar estos objetivos y contribuir al cumplimiento de la meta 3.6, partieron de sus temas materiales (salud y prevención) y sus ejes estratégicos de sustentabilidad (desarrollo de iniciativas vinculadas a la salud, prevención y seguridad e innovación en el desarrollo de productos y servicios), para trabajar de manera articulada con otros

---

<sup>42</sup> Informe año 2018 “Contribución de las empresas argentinas adheridas al Pacto Global a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Evidencias a 3 años de la aprobación de la Agenda 2030.” Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales. Presidencia de la Nación.

<sup>43</sup> Informe “Contribución de las empresas argentinas adheridas al Pacto Global a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Evidencias a 3 años de la aprobación de la Agenda 2030.” Página 17.



actores del gobierno, empresas y la sociedad civil, en iniciativas conjuntas vinculadas a la seguridad vial.

#### D. Las Insurtechs como actor relevante del sector privado empresarial

El compromiso que las empresas adquieren con el entorno social ya no es solo una parte del mensaje publicitario de las mismas. Hoy más que nunca, la sociedad exige de las empresas un compromiso directo con temas como el cambio climático, la desigualdad económica, la salud, entre otros.

Los ODS proponen un plan para avanzar hacia una economía mundial mucho más responsable e inclusiva con las personas y con el planeta. Se sustentan en la convicción de que la humanidad puede progresar hacia el desarrollo sostenible porque dispone de la capacidad innovadora y de las instituciones para hacerlo posible. En este orden de ideas, las empresas del siglo XXI comprometidas con el progreso de la sociedad en que operan, deben explorar alternativas para establecer su estrategia de negocio en línea con los ODS de las Naciones Unidas.

En este sentido, las Naciones Unidas incluye a las empresas entre los agentes que harán posible alcanzar los ODS de la Agenda 2030, porque las considera vitales para el desarrollo económico. Y el Pacto Mundial es la iniciativa de las Naciones Unidas que cuenta con el mandato para trasladar los ODS al sector privado y hacer posible que las empresas contribuyan a su logro.

Ante esta realidad las empresas han comenzado a plantearse nuevos modelos de negocio, que no solo persigan resultados económicos, sino que también ofrezcan beneficios sociales y medioambientales. Es aquí donde la responsabilidad social empresarial aparece con fuerza para perseguir un equilibrio entre empresa, sociedad y medioambiente. Un equilibrio que a la vez ofrezca rentabilidad y competitividad empresarial.

En especial, y en cuanto a la temática desarrollada en este trabajo, para reducir los accidentes de tráfico, hay que centrarse en los factores que los causan. En eso es en lo que trabajan las nuevas tecnologías, siendo la digitalización la manera más eficaz de manipular, corregir, analizar y proyectar comportamientos específicos. Los datos dejan claro que reducir los accidentes de tráfico es una de las prioridades actuales, y en las nuevas tecnologías se ha encontrado un gran aliado para conseguir el ansiado objetivo de cero víctimas y cero accidentes.

Las soluciones que pueden aplicar las Insurtechs a través de las nuevas tecnologías precedentemente enunciadas y descritas, como la inteligencia artificial, internet de las cosas, entre otras son el camino a seguir para llegar a la meta. Puntualizando que cada una se centra en una cuestión diferente, como la reducción del uso diario de vehículos privados, la eliminación del riesgo del factor humano o la mejora de la gestión de la movilidad, todas ellas se orientan a que no haya más víctimas en las carreteras.

## CONCLUSIONES

Luego del análisis efectuado en los apartados anteriores respecto de la normativa del derecho de daños, es evidente que, más allá de conseguirse el mantenimiento de la asignación inicial de recursos mediante el mecanismo indemnizatorio, como resultado de esta nueva normativa se producen un cúmulo de consecuencias, más allá de que hayan sido o no trazadas como objetivos por sus formuladores.

Bajo esta perspectiva es que debemos entender al derecho de daños no solo como una herramienta que persigue objetivos de reparación de daños, sino también considerar que puede perseguir objetivos muy y más variados de este. La idea no es simplemente reparar el daño, sino también prevenirlo. Consecuentemente, de su normativa se derivan otros resultados que también tienen que ver con el ordenamiento de las conductas humanas.

Cabe resaltar que, cambiar el comportamiento relativo a los siniestros merece que los seguros y el derecho, le den el tratamiento que se merece. Brindar una solución tecnológica acorde a las necesidades de la sociedad, materializarla haciendo uso de la economía conductual, desplegando como herramienta un sistema de incentivos y que realmente sea efectiva no es una tarea simple ni rápida pero sí necesaria.

Si bien las aseguradoras no pueden exigir directamente la adopción de medidas de seguridad, pueden utilizar medios indirectos para que aplicados por el asegurado disminuyan las posibilidades de que los accidentes se produzcan. En este sentido, las insurtech son convocadas a ser parte del esfuerzo y las acciones que pueden desplegar de cara a aminorar el número de accidentes de tránsito.

En conclusión, ni el mercado ni el derecho por su cuenta pueden resolver todo el problema, aunque si pueden ayudarnos a decidir cuán lejos queremos llegar en la prevención de los accidentes. El objetivo, a través de la economía conductual, es lograrlo de la manera más sencilla posible. Para concluir, como bien afirman los autores Thaler y Sunstein, “desplegando adecuadamente tanto incentivos como nudges, podremos aumentar la capacidad para mejorar la vida de la gente y contribuir a resolver muchos de los grandes problemas de la sociedad. Y esto se puede hacer sin renunciar a la libertad de elección de cada uno.”<sup>44</sup>



Universidad de  
**San Andrés**

---

<sup>44</sup> Thaler y Sunstein. 2008. Página 23.

## Bibliografía

Atilio Aníbal ALTERINI-Oscar J. AMEAL-Roberto M. LOPEZ CABANA. 2001. “*Derecho de las Obligaciones Civiles y Comerciales*”, Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot.

Abeledo, Ximena. 2020. “Insurtech: la innovación llegó para quedarse en la industria aseguradora.” RoadShow. 9 de enero.

<https://www.roadshow.com.ar/insurtech-la-onnovacion-llego-para-quedarse-en-la-industria-aseguradora/>.

Alfano, Orlando Hugo. 2000. El control de seguros y reaseguros (Naturaleza y Alcance). Buenos Aires. La Ley.

Benitez Caorsi, Juan J. 2009. La obligación de minimizar el daño. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. VI, 11.

Calvo Costa, Carlos Alberto. 2013. La nueva responsabilidad civil en el proyecto de Código: un paso hacia adelante y un interrogante. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. VI.

Calvo Costa, Carlos Alberto. 2014. La prevención y el actual derecho de daños. AR/DOC/1240/2014. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. V.

Camps, Carlos Enrique. 2015. La pretensión preventiva de daños. RCCyC, 3 AR/DOC/2482/2015

Compiani, María Fabiana. 2016. El seguro y los gastos de prevención del daño. Especial estudio del seguro ambiental. Revista de Derecho de Daños. 2. Buenos Aires. Rubinzal – Culzoni.

Fernández Blanco, Carlos R. 2010. Teoría y Técnica del Seguro. Bs. As. Editorial Dunken.

Márquez, Jimena. 2016. La tutela preventiva en el Derecho de Daños. Revista de Derecho de Daños. 2. Buenos Aires. Rubinzal – Culzoni.

Otaola, María Agustina. 2015. El régimen de Responsabilidad Civil antes y después del nuevo Código Civil y Comercial. El caso de la “sanción pecuniaria disuasiva”. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. I, 19.

Picasso, Sebastián. 2015. Las funciones del derecho de daños en el Código Civil y Comercial de la Nación. AR/DOC/557/2015. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. IV, 5.

Selvarolo Arcuri, Guido M. 2015. La función preventiva en la responsabilidad civil y el rol de los daños punitivos. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. VIII, 18.

Sobrino, Waldo Augusto. 2017. El deber de Prevención (art. 1710 del Código Civil y Comercial) y su aplicación a los seguros. Buenos Aires. Sistema Argentino de Información Jurídica SAIJ DACF170272. [www.saij.gob.ar](http://www.saij.gob.ar)

Thaler, Richard H y Cass R, Sunstein. 2018. “Un pequeño empujón (Nudge). El impulso que necesitas para tomar decisiones sobre salud, dinero y felicidad”. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Editorial Taurus.

Tolosa, Pamela. 2012. Función de prevención y la acción preventiva de daños en el nuevo proyecto de Código Civil y Comercial. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. XII, 14.

Ubiría, Fernando Alfredo. 2015. Derecho de daños en el Código Civil y Comercial de la Nación. Buenos Aires. Editorial AbeledoPerrot.

Vazquez Ferreyra, Roberto A. 2015. La función preventiva de la responsabilidad civil. AR/DOC/1447/2015. La Ley 11/05/2015, 1.

Vázquez Ferreyra, Roberto A. 2015. Aspectos generales de la responsabilidad civil en el nuevo Código de derecho privado. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. II, 5.

Insurtech en LatAm: próxima frontera de la industria de seguros año 2019 – endeavor  
Argentina

Páginas de Internet consultadas:

PWC: [www.pwc.com](http://www.pwc.com)

Opportunities await: How Insurtech is reshaping insurance. Global Fintech Survey 2016

<https://www.pwc.com/gx/en/financial-services/assets/fintech-insurance-report.pdf>

GSMA: [www.gsma.com](http://www.gsma.com)

The mobile economy 2019

<https://data.gsmaintelligence.com/api-web/v2/research-file-download?id=39256194&file=2712-250219-ME-Global.pdf>

Cámara Insurtech Argentina

<http://www.camarainsurtech.com.ar/>

TODO RIESGO. Seguros y sistema previsional

Lanzan la Cámara Insurtech Argentina. 27/05/2019.

<https://www.todoriesgo.com.ar/lanzan-la-camara-insurtech-argentina/>

Forbes Argentina

Insurtech: el boom de los seguros digitales en Argentina y América Latina

<https://www.forbesargentina.com/editorial/insurtech-boom-seguros-digitales-argentina-america-latina-n2499>

Deloitte

Análisis: La transformación de las compañías de seguros en la era digital. No escapar al desafío y aprovechar las nuevas posibilidades. OLIVA, Fernando y Mauro FLORES. Marzo 2017.

<https://www2.deloitte.com/uy/es/pages/strategy-operations/articles/La-transformacion-de-las-companias-de-seguros-en-la-era-digital.html>

GeoGraphica: [www.geographica.com](http://www.geographica.com)

Machine Learning Como Servicio

<https://geographica.com/es/blog/machine-learning-como-servicio/>

SAS

Minería de datos. Qué es y por qué es importante.

[https://www.sas.com/es\\_ar/insights/analytics/data-mining.html](https://www.sas.com/es_ar/insights/analytics/data-mining.html)

Wikipedia: Algoritmo

<https://es.wikipedia.org/wiki/Algoritmo>

Vitality Argentina

[www.vitality.com.ar](http://www.vitality.com.ar)

Pauta Bloomberg

Burn to Give: perder calorías para que las reciban niños necesitados. IBAÑEZ, Francisco. 8 de marzo de 2019.

<https://www.pauta.cl/negocios/bloomberg/burn-to-give-perder-calorias-para-que-las-reciban-ninos-necesitados>

Burn to Give



<https://burntogive.com/>

Open Mind – Grupo BBVA

<https://www.bbvaopenmind.com/articulos/economia-conductual-pasado-presente-y-futuro/>

Hannover Re

Economía conductual. Diciembre 2019.

<https://www.hannover-re.com/1508128/recent-medical-news-spanish-version-economia-conductual-2019.pdf>

Gobierno del Reino Unido

<https://www.gov.uk/government/organisations/behavioural-insights-team>

Behavioural Insights Team

<https://www.bi.team/>

Naciones Unidas

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>



Universidad de  
San Andrés