

## La ruta navegable del Ártico: oportunidad o riesgo extremo

La **ruta del Ártico** plantea retos técnicos, regulatorios y aseguradores, pero ofrece una oportunidad para agilizar el comercio marítimo y sortear riesgos geopolíticos. Analizamos los pros y contras de la travesía con Inmaculada Pinel, suscriptora senior de Transportes en MAPFRE Global Risks.

La **Ruta del Mar del Norte (NSR, por sus siglas en inglés)** ha despertado en los últimos años un gran interés como **alternativa estratégica al Canal de Suez**, al ofrecer potenciales ventajas en tiempos y costes logísticos, pero su viabilidad está lejos de ser sencilla. A estos beneficios se oponen importantes desafíos: un elevado **riesgo de navegación**, fuertes **restricciones regulatorias y medioambientales**, la necesidad de **buques especializados** y un **impacto directo** en los seguros, con primas más altas, coberturas limitadas y condiciones más exigentes. Analizamos la situación junto a [Inmaculada Pinel, suscriptora senior de Transportes en MAPFRE Global Risks](#).

La travesía tiene sin duda ventajas, ya que, además de reducir los tiempos de tránsito entre Asia y Europa hasta 15 días, supone una **alternativa** muy atractiva para países como **China y Rusia**, que ven en ella una oportunidad estratégica para diversificar riesgos y reducir la dependencia de las rutas convencionales. “En un contexto donde los ataques en el Mar Rojo, la congestión portuaria y la volatilidad de los fletes han tensionado las cadenas logísticas, disponer de un corredor adicional parece atractivo”, explica Pinel.

## Una ruta estacional y con fuertes limitaciones

El uso de la NSR está muy condicionado por el hielo, la falta de infraestructura y una operatividad altamente estacional, lo que limita su viabilidad a flotas certificadas y a operadores muy especializados. “No es una ruta abierta todo el año: **su operatividad depende de las condiciones del hielo y de una infraestructura limitada**. En invierno, el tránsito es **prácticamente inviable** salvo para buques altamente especializados y bajo estricta regulación”, asegura la experta, dando a entender que solo operadores preparados para asumir riesgos elevados pueden aspirar a acceder a la ruta, y solo en escenarios muy concretos.

A estas limitaciones se suman **exigencias técnicas y regulatorias** muy superiores a las de las rutas convencionales. “Los buques deben tener una combinación de capacidad estructural, potencia, equipamiento y tripulación especializada”, señala Inmaculada Pinel. Además, es obligatoria la [certificación ice-class](#), conforme a los estándares de sociedades de clasificación reconocidas internacionalmente como DNV, Lloyd’s Register o RMRS, lo que restringe notablemente el tipo de flota apta para la travesía.

Las implicaciones para la carga también son singulares. **Las temperaturas extremas pueden alterar las propiedades** fisicoquímicas de determinadas mercancías —por ejemplo, cristalización de líquidos o fractura de embalajes—, a lo que se añaden las vibraciones derivadas del impacto con placas de hielo y una severa escasez de puertos de refugio. Este contexto “ello incrementa la gravedad de cualquier siniestro y **obliga a diseñar coberturas específicas**, como cláusulas para mercancía sensible al frío o planes de contingencia ante un salvamento limitado”.

## Regulación y protección ambiental

En el plano regulatorio y medioambiental, la navegación por la Ruta del Mar del Norte está sujeta a una compleja superposición de normas internacionales y nacionales. “El Código Polar de la OMI (Organización Marítima Internacional), en vigor desde 2017, **establece requisitos sobre diseño de buques, operación y formación específica de la tripulación**”, advierte. A ello se suma la regulación rusa, ya que la ruta discurre por aguas bajo jurisdicción del país, que exige permisos previos, planes de viaje aprobados y, en muchos casos, escolta obligatoria por rompehielos.

Todo ello se desarrolla, además, en un entorno de alta sensibilidad ecológica, con restricciones crecientes como la **prohibición parcial del uso de combustibles pesados** desde 2024 —que será total en 2029— y un control reforzado de emisiones y aguas de lastre para evitar la introducción de especies invasoras.

## Un reto para la industria aseguradora

La activación de la **NSR** obliga al sector asegurador marítimo a enfrentar un contexto especialmente complejo. “La apertura empuja a la industria hacia un escenario de riesgos más severos, menos diversificados, muy relacionados entre sí y que tienden a ocurrir juntos”, explica Inmaculada Pinel. Esta concentración de riesgos se traduce en una **mayor exigencia técnica, límites más estrictos y un encarecimiento de las primas**.

Por ello, el mercado asegurador es prudente y altamente selectivo, y la navegación por esta ruta no se aborda mediante productos estándar, sino a través de análisis individualizados. “Las pólizas para la **NSR** se negocian caso a caso; es un riesgo considerado excepcional que requiere aprobación específica del suscriptor”, subraya.

Cuando se acepta el riesgo, las coberturas deben adaptarse a las particularidades del entorno, con **pólizas de Ice Navigation Endorsement** —que prueba la competencia para navegar en condiciones de hielo—, ampliando los límites para salvamento, incluyendo cláusulas ambientales reforzando y también exclusiones específicas para la contaminación de zonas polares. A esto se suma un reaseguro especialmente conservador. “La capacidad disponible es limitada y se aplican medidas para controlar la acumulación polar, lo que nos lleva a primas de seguro y reaseguro más

elevadas”, admite.

## **Viabilidad y retos comerciales**

Aunque existen ventajas indiscutibles en el uso de la **Ruta del Mar del Norte**, difícilmente puede convertirse en una alternativa real a los grandes corredores marítimos consolidados. “**La NSR podría consolidarse parcialmente, pero no como sustituto del canal de Suez**, sino como un corredor estacional y alternativo para determinados operadores y tipos de mercancía”, apunta la experta.

Su evolución dependerá de avances en infraestructuras, logística, tecnología y estabilidad geopolítica, factores que evolucionan lentamente, y es más probable un desarrollo paulatino y acotado. “Es improbable que se convierta en un corredor global de referencia en las próximas décadas, aunque **podrá ocupar un lugar de relevancia como ruta estacional** para mercancías específicas y flotas preparadas para el hielo”, concluye.

**Autoría del artículo:**

**Inmaculada Pinel**

Suscriptora Senior de Transportes en Mapfre Global Risks