



20th April 2026

Escalando la propulsión eólica en el transporte marítimo

Recomendaciones de política de Seas At Risk a la Organización Marítima Internacional (OMI) a la luz de un nuevo análisis de la flota mundial

Resumen general

Nuestro nuevo estudio global demuestra que la propulsión eólica asistida puede lograr reducciones inmediatas de emisiones en los buques existentes, al tiempo que reduce la demanda de combustible en una gran parte de la flota.

El estudio modeliza aproximadamente **40.000 buques**, que representan alrededor del **60 % de las emisiones mundiales** del transporte marítimo, utilizando datos AIS reales y una modelización detallada del viento.

Su conclusión principal es clara: **reducir la demanda de combustible es fundamental para que la transición hacia la descarbonización sea viable, asequible y equitativa.**

Principales conclusiones

- **Impacto inmediato en buques existentes:**
- La propulsión eólica reduce el consumo de combustible y las emisiones sin necesidad de esperar a nuevos combustibles o infraestructuras.
- **Escala significativa:**
- De cara a 2050, las reducciones anuales de emisiones equivalen a retirar **170 millones de coches de la circulación** durante un año entero, o a las emisiones anuales combinadas de CO₂e de **Tailandia y Filipina**.
- **Acción temprana focalizada:**
- El **16 % superior** de los buques aporta el **50 %** del potencial total de reducción de emisiones.
- Escalable dentro de las dinámicas existentes:
- El despliegue a gran escala es viable dentro de los ciclos normales de renovación de la flota.
- **Beneficio sistémico:** Menor consumo de combustible = menor demanda + menor presión sobre la oferta de combustibles, las infraestructuras y los costes globales de la transición.



Implicaciones para la política de la OMI

1. Marco de Cero Neto

El marco de la OMI se está diseñando en torno a estándares de combustibles y mecanismos económicos. Dentro de esta estructura, reducir la demanda de combustible disminuye directamente el coste y la complejidad de la transición.

Sin medidas del lado de la demanda:

- la demanda de combustible sigue siendo elevada
- aumenta la presión sobre la oferta
- se incrementan los costes de cumplimiento
- el acceso a los combustibles se vuelve más difícil, especialmente para los países en desarrollo

Escalar la propulsión eólica reduce estos riesgos y favorece una senda de transición más manejable. Además, el estudio destaca que los beneficios de las soluciones del lado de la demanda no son uniformes en todos los tipos de buques y combustibles. Por ejemplo, en el caso de los buques gaseros que utilizan gas de evaporación como combustible, la propulsión eólica tiene más probabilidades de afectar el rendimiento operativo que de generar ahorros directos de combustible. Esto pone de relieve la importancia de evaluar cuidadosamente las decisiones de inversión a largo plazo y refuerza la necesidad de priorizar soluciones que reduzcan la dependencia global de los combustibles y la exposición del sistema a riesgos relacionados con estos.

2. Indicador de Intensidad de Carbono (CII)

Los resultados son directamente relevantes para la revisión en curso del CII.

La eficiencia energética sigue siendo una de las opciones de mitigación más inmediatas y rentables, pero su adopción continúa siendo baja debido a barreras de mercado y regulatorias.

La propulsión eólica:

- mejora directamente la intensidad de carbono al reducir el consumo de combustible
- facilita el cumplimiento de los requisitos actuales y futuros, cada vez más estrictos, del CII
- reduce los costes operativos

Un CII reforzado es esencial para lograr reducciones de emisiones a corto plazo.

Recomendaciones de Seas At Risk:

Marco de Cero Neto	Indicador de Intensidad de Carbono (CII)
<p>Reflejar reducciones reales de emisiones:</p> <p>Los ahorros de combustible verificados deben reflejarse plenamente en el desempeño de GEI de los buques, de modo que aquellos que instalen propulsión eólica y otras medidas de eficiencia experimenten una mejora clara en su intensidad de carbono.</p>	<p>Mantener el alcance completo del sistema:</p> <p>El CII debe seguir reflejando las emisiones operativas totales, y no limitarse únicamente a las emisiones “en navegación”, para captar toda la gama de oportunidades de eficiencia.</p>
<p>Priorizar la acción frente al mero cumplimiento:</p> <p>Reducir el consumo de combustible debe seguir siendo más atractivo que recurrir a mecanismos de cumplimiento, con unidades de corrección valoradas de manera que incentiven reducciones reales de emisiones.</p>	<p>Reforzar la aplicación y el cumplimiento:</p> <p>Son esenciales consecuencias claras para el incumplimiento a fin de garantizar que el CII impulse mejoras reales en el rendimiento de los buques.</p>
<p>Limitar la dependencia excesiva de mecanismos de flexibilidad:</p> <p>El uso de unidades excedentarias y del comercio debe restringirse para que cada buque mantenga un incentivo claro para reducir sus propias emisiones</p>	<p>Abordar las barreras estructurales a la eficiencia:</p> <p>Es necesario resolver los incentivos divididos y las limitaciones operativas que impiden la adopción de medidas de eficiencia rentables.</p>

Marco de Cero Neto	Indicador de Intensidad de Carbono (CII)
<p>Reconocer soluciones del lado de la demanda: Reducir la demanda energética es esencial para aliviar las limitaciones de suministro, reducir los costes del sistema y permitir una transición más manejable.</p>	<p>Explorar un cambio hacia una métrica basada en la energía: Avanzar hacia una métrica basada en la energía permitiría apoyar mejor las mejoras de eficiencia energética y complementar futuras medidas centradas en los combustibles.</p>
<p>Dirigir los ingresos hacia una transición justa: Los ingresos deben apoyar soluciones que ofrezcan reducciones de emisiones inmediatas y fiables, incluidas tecnologías de reacondicionamiento, optimización operativa y fortalecimiento de capacidades, con especial atención a los PEID (SIDS) y los PMA (LDCs).</p>	

Conclusión

La propulsión eólica es una solución práctica y disponible que reduce las emisiones hoy y, al mismo tiempo, facilita la transición futura.

El reto ya no es tecnológico; la cuestión clave es si la política puede habilitar su despliegue a gran escala.