

# LA INSULARIDAD COMO OPORTUNIDAD DE PRESENTE Y FUTURO

EN TERRITORIOS COMO LAS ILLES BALEARS, LA CUESTIÓN INSULAR HA SUPUESTO ENORMES RETOS HISTÓRICAMENTE, COMO LA MENOR CONECTIVIDAD, LOS COSTES DE TRANSPORTE O INCLUSO LA DISTANCIA Y DIFERENCIAS GEOGRÁFICAS CON RESPECTO A CIUDADES CONTINENTALES, QUE EN OCASIONES ACABA LLEVANDO A NORMATIVAS O DECISIONES NO ADAPTADAS A LA REALIDAD INSULAR. EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, SIN EMBARGO, LA PARTICULARIDAD INSULAR PUEDE CONVERTIRSE EN UN IMPORTANTE ACTIVO. EN LAS ISLAS ES POSIBLE LLEVAR A CABO DETERMINADAS ACTUACIONES ANTES QUE EN EL CONTINENTE. DE HECHO, PUEDEN CONVERTIRSE EN LABORATORIOS VIVOS EN LOS QUE CONSOLIDAR AVANCES TECNOLÓGICOS Y REGULATORIOS ANTES DE SU DESPLIEGUE EN OTROS TERRITORIOS.

El ejemplo más claro es la movilidad eléctrica: las reducidas dimensiones de las islas hacen que las autonomías de los actuales vehículos eléctricos – cercanas a los 300 km – sean más que suficientes para la gran mayoría de necesidades. Por ejemplo, la distancia más larga que se puede recorrer en Mallorca de un punto a otro está en torno a los 120 km. En el caso de Formentera, no llega a los 25 km.

Esta singularidad de la insularidad es una de las bases de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de las Illes Balears, que ha iniciado su tramitación. Las islas son especialmente vulnerables al cambio climático, y pueden y deben liderar las medidas para combatirlo. Por ello, la Ley traza una hoja de ruta para la descarbonización total de la economía de las Islas con un horizonte de 2050 en línea con las estrategias internacionales. Por una parte, el Acuerdo de París vincula a la UE y sus estados miembros a combatir el cambio climático, y por tanto, en el caso de España, a las CC.AA. en sus ámbitos competenciales. Por otra, recientemente España se adhirió a una declaración política europea en la que reconocía el “potencial de los territorios insulares de ser arquitectos de su propia transición energética” y se comprometió a apoyar a dichos territorios en sus transiciones energéticas.

## Movilidad sostenible en las Islas

En este contexto, las Illes Balears han avanzado en movilidad sostenible a todos los niveles:

A largo plazo, es necesario desarrollar un urbanismo coherente que reduzca las necesidades de desplazamiento y facilite la movilidad no motorizada. A tal efecto, la Ley de Cambio Climático autonómica exige que se incorpore la “perspectiva climática” en el planeamiento urbanístico para reducir las emisiones ya desde el diseño.

En paralelo, se está dignificando el transporte público: el sistema ferroviario completa su electrificación este año y funcionará con



# PRESENT AND FUTURE OPPORTUNITIES FACING ISLAND TERRITORIES

ISLAND TERRITORIES SUCH AS THE BALEARICS HAVE HISTORICALLY REPRESENTED ENORMOUS CHALLENGES, SUCH AS LESS CONNECTIVITY, TRANSPORT COSTS AND EVEN THE DISTANCE AND GEOGRAPHICAL DIFFERENCES AS OPPOSED TO CONTINENTAL CITIES. THIS HAS OFTEN RESULTED IN REGULATIONS OR DECISIONS THAT ARE LITTLE SUITED TO ISLAND REALITY. IN THE ENERGY TRANSITION, HOWEVER, THE PECULIARITIES OF THE ISLAND ENVIRONMENT CAN BECOME A SIGNIFICANT ASSET. IT IS POSSIBLE TO UNDERTAKE SPECIFIC ACTION ON ISLANDS AHEAD OF THOSE IMPLEMENTED ON THE MAINLAND. IN FACT, THEY CAN BECOME LIVING LABORATORIES IN WHICH TECHNOLOGICAL AND REGULATORY ADVANCES CONSOLIDATE BEFORE BEING DEPLOYED IN OTHER TERRITORIES.



The clearest example is e-mobility: the islands' small size means that the ranges of today's electric vehicles (EVs) - close to 300 km - are more than sufficient to cover most needs. For example, the longest distance that can be travelled on Majorca from one end to another is around 120 km. In the case of Formentera, it is barely 25 km.

This particular feature of islands is one of the bases of the Law on Climate Change and Energy Transition of the Balearic Islands whose implementation has started. The islands are particularly vulnerable to climate change and can and should lead the measures to combat it. For this, the Law is setting out a road map to fully decarbonise the economy of the islands by 2050 in line with international strategies. The Paris Agreement binds the EU and its member states to combat climate change and therefore in the case of Spain, it also binds the Autonomous Communities in their corresponding spheres of competence. In addition, Spain recently signed up to a European policy statement which recognises the “potential of island territories to be the architects of their own energy transition” and committed to supporting these territories in their energy transitions.

## Sustainable mobility on the islands

In this regard, the Balearics have made progress in every level of sustainable mobility:

In the long-term, a coherent urban planning must be developed that reduces the need to make journeys and promotes non-motorised mobility. To which end, the regional Law on Climate Change requires that a “climatic perspective” is included in urban planning to reduce emissions, starting at design phase.

In parallel, public transport is being enhanced: electrification of the rail network reaches completion this year and will be powered by energy with certified renewable origin. In 2019, interurban bus operators will increase frequencies and lines, seven of which are fully electric.

The commitment to e-mobility is clear, given the huge potential to reduce emissions and facilitate greater deployment of renewables.

In recent years, the Balearics have become the region of Spain with the most EV charging points per resident. This has been made possible thanks to significant regional government investment, co-financing from European ERDF funds and

energía certificada de origen renovable, mientras que en 2019 las concesiones de autobús interurbano incrementarán frecuencias y líneas, siete de ellas totalmente eléctricas.

La apuesta por la movilidad eléctrica es clara, dado el enorme potencial para reducir emisiones y facilitar una mayor penetración de renovables.

En los últimos años, Balears se ha convertido en el territorio de España con más puntos de recarga de vehículo eléctrico por habitante. Esto ha sido posible gracias a una importante inversión del gobierno autonómico, la cofinanciación con fondos europeos FEDER y la implicación de los ayuntamientos. A día de hoy, residentes y turistas encuentran puntos de carga en prácticamente todos los municipios de las Islas, y se está trabajando en una aplicación que simplificará el uso de estos puntos, que se estará disponible este año.

Adicionalmente, se han presupuestado 13 M€ a cargo del Impuesto de Turismo Sostenible – la denominada ecotasa – para la instalación de puntos de recarga rápida en las cuatro islas. En breve este proyecto se abrirá a aportaciones y propuestas del sector, ya que la intención es una implicación directa del sector privado y la generación de nuevos modelos de negocio ligados a la recarga del vehículo eléctrico.

También se han implantado importantes ventajas para los usuarios de vehículo eléctrico en la práctica totalidad del territorio balear: aparcamiento gratuito en zona azul, descuentos en aparcamientos públicos, bonificaciones fiscales y acceso preferente a determinados espacios. Adicionalmente, la recarga en los puntos públicos es gratuita durante al menos dos años. En este sentido, cabe destacar la importante coordinación entre todas las administraciones de Baleares – desde la autonómica a los más de 60 municipios, pasando por los cuatro Consejos Insulares – que ha permitido estas medidas.

La administración pública tiene también un papel ejemplificador que jugar. El Gobierno autonómico ha acordado priorizar los vehículos eléctricos en la renovación del parque móvil, y los Consejos Insulares y ayuntamientos también han invertido en la adquisición de este tipo de vehículos.

Todo ello pone las bases para las propuestas de futuro incluidas en la Ley de Cambio Climático de Baleares: la Ley plantea que a partir del 2035 solamente puedan entrar en las Islas vehículos libres de emisiones directas. Es una medida de planificación a largo plazo – por desgracia, algo poco habitual en la política pública – que encuentra referentes en países de nuestro entorno. Noruega se ha fijado el mismo objetivo para 2025, por ejemplo, mientras que Irlanda, Eslovenia y Holanda lo han hecho para 2030. Incluso Francia y Reino Unido fijan en 2040 la fecha en que dejarán de matricular coches térmicos. Además, los objetivos cada vez más estrictos a nivel europeo y los propios avances tecnológicos y comerciales del sector garantizan la viabilidad de estos plazos.

En cualquier caso, la Ley crea también un Comité de Expertos que asesorará de manera continua al Gobierno autonómico y podrá proponer la modificación de los calendarios de aplicación de la Ley en función de los avances reales de la tecnología y el mercado.

Otro vector de movilidad importante en Baleares son los vehículos de alquiler. Dado su peso en la movilidad en las islas y relevancia en el sector turístico, la Ley plantea objetivos específicos para éstos: a partir de 2020, deberán incorporar una proporción de vehículos eléctricos en las nuevas adquisiciones que realicen. Esta proporción empieza con un 2% en el año 2020 y se incrementa de forma gradual hasta el 100% en 2035. Supondrá, por tanto, un despliegue importante de vehículos eléctricos en Baleares en los próximos años.



town hall involvement. Today, residents and tourists can find charging points in almost every island municipality and work is underway on an app to be rolled-out this year that will simplify their use.

In addition, €13m has been budgeted from the Sustainable Tourism Tax - the so-called 'ecotax' - for the installation of fast charging points on the four islands. This project will soon be open to contributions and proposals from the sector, as it aims to directly involve the private sector and generate new business models linked to EV charging.

Significant advantages for the users of EVs have almost been implemented, covering almost the entire Balearic region: free Blue Zone parking, discounts in public car parks, tax rebates and preferential access to specific parking spaces. In addition, charging at public points is free for at least two years. It is also worth noting the considerable degree of coordination between every Balearic administration, from the regional government to over 60 municipalities and the four Island Councils, enabling implementation of such measures.

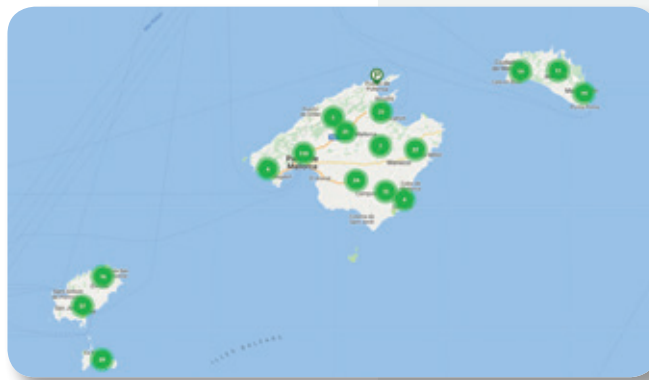
The public administration also has to lead by example. The regional government has agreed to prioritise EVs when renewing its vehicle fleet. Island Councils and town halls have also invested in the acquisition of this type of vehicles.

All this is laying the foundations for proposals to be included in the Balearic Law on Climate Change: the Law proposes that as from 2035 only direct emissions-free vehicles will be permitted entry to the islands. This is a long-term planning measure, something which is unfortunately uncommon in public policy, but whose references come from Spain's neighbouring countries. Norway has set the same target for 2025, for example, while Ireland, Slovenia and the Netherlands have done so for 2030. Even France and UK have set 2040 as the year in which registrations of new combustion engine cars will cease. In addition, Europe's increasingly more stringent objectives and the technological and commercial advances being made in the sector, all guarantee the feasibility of these timeframes.

The Law will also create a Committee of Experts to offer ongoing advice to the regional government as well as proposing amendments to the timetable to implement the Law depending on the actual progress made by the technology and the market.

Another key mobility vector in the Balearics concerns rental vehicles. Given their weighting in the mobility of the islands and importance for the tourism sector, the Law proposes specific objectives for this segment: as from 2020, a percentage of EVs must be incorporated in the new acquisitions undertaken. This starts with 2% in 2020 and gradually increases to 100% by 2035, thus representing a significant deployment

En cuanto a ayudas a la adquisición, el Gobierno autonómico ha lanzado líneas de ayuda dirigidas al sector del taxi para la adquisición de vehículos híbridos, a gas y eléctricos. Se está estudiando ampliar estas ayudas a otros sectores, a pesar de las limitaciones presupuestarias derivadas del sistema de financiación autonómica.



of EVs on the Balearics over the coming years.

As regards financial help for acquisition, the regional government has launched a subsidy scheme to help the taxi sector purchase hybrid gas and electric vehicles. Studies are underway to extend this funding to other sectors, despite budgetary limitations arising from the regional financing system.

## La transición energética como apuesta estratégica

La lucha contra el cambio climático supone también una importante oportunidad económica para Balears. Por una parte, liderar en políticas de sostenibilidad supone un refuerzo importante de marca como destino sostenible, y por tanto de competitividad frente a otros mercados turísticos. De hecho, en la última feria turística ITB de Berlín, las medidas de sostenibilidad en Balears formaron parte de la promoción turística de estas islas. Por otra parte, la transición energética permite en sí misma reforzar otros ámbitos de la economía –gestión energética, rehabilitación de edificios, nuevos modelos de negocio ligados a la movilidad eléctrica o el almacenamiento, etc.– y por tanto reducir la dependencia sobre un único sector económico.

Existe también un elemento de coherencia. El conjunto de la sociedad balear, desde el sector empresarial a los grupos ecologistas o todo el arco parlamentario, se movilizó hace pocos años contra las prospecciones petrolíferas en las proximidades de las Islas. Poco sentido tiene, mientras tanto, seguir dependiendo del petróleo extraído en otros territorios.

Por último, está la componente estratégica. La dependencia de los combustibles fósiles supone una importante vulnerabilidad para la competitividad y las economías familiares. Por ejemplo, un estudio reciente de la Universidad de las Illes Balears concluyó que los balears pagan de media unos 60 M€ al año de más en gasolina y diésel comparado con el resto de España, por la menor competición y los costes de la insularidad. Una respuesta tradicional con visión de cohesión territorial hubiera sido exigir la subvención o compensación de ese sobrecoste. Sin embargo, el planteamiento del gobierno autonómico es invertir en reducir esa dependencia energética exterior, aprovechando los recursos propios como el sol, el viento o las olas. Estas energías reducen la factura energética y por tanto el sobrecoste.

En cualquier caso, la importancia económica, ambiental y social de la transición energética exige amplios acuerdos que la hagan posible y sostenida en el tiempo. Por ello, antes de la redacción de la Ley se llevó a cabo un extenso proceso participativo en el que participaron más de 35 entidades – desde sociedad civil a patronales o formaciones políticas – y más de 2.000 personas, para recabar las prioridades de los distintos ámbitos de la sociedad balear. Además, existe consenso político y social a nivel autonómico, estatal y europeo sobre la urgencia e importancia de actuar contra el cambio climático.

Balears tiene por delante, pues, una importante tarea de diálogo y reflexión – como gobierno pero también como sociedad isleña – para conseguir dotarse de una normativa para la transición energética que sea ambiciosa, eficaz y, sobre todo, compartida.



Joan Groizard Payeras

Director General d'Energia i Canvi Climàtic  
Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat Illes Balears  
Director General for Energy and Climate Change  
Ministry for Land, Energy and Mobility of the  
Balearic Islands

## The energy transition as a strategic commitment

The fight against climate change represents an important economic opportunity for the Balearics. Spearheading sustainability policies represents a significant boost to its brand as a sustainable destination and as such a competitive edge over other tourist markets. Indeed, at the last ITB tourism trade fair in Berlin, the Balearic sustainability measures featured as part of the promotion of tourism on these islands. Moreover, the energy transition itself strengthens other areas of the economy – energy management, building refurbishment, new business models linked to e-mobility and energy storage, etc. – and thus reduces dependence on one single economic sector.

There is also an element of coherence. The entire Balearic society, from the corporate sector to ecology groups and every political party took action a few years ago against oil prospecting in the vicinity of the islands. It makes little sense to continue to depend on oil extracted in other territories.

Lastly, there is the strategic component. Fossil fuel dependence places competitiveness and family economies in a position of vulnerability. For example, a recent study from the Universidad de las Illes Balears concluded that the Balearics pay an average of €60m per year more in petrol and diesel compared to the rest of Spain, due to less competition and the costs of being an island region. A traditional response with a vision of territorial cohesion could have been to demand a subsidy or compensation for this additional cost. However, the regional government has taken the approach to invest in reducing this external energy dependence and make the best use of its own resources such as the sun, the wind and the waves. These energies bring down the energy bill and as such, the additional cost.

In any event, the social, environmental and economic importance of the energy transition requires far-reaching agreements that make it both possible and sustainable over time. This is why, before drafting the Law, an extensive participative process was held in which over 35 entities took part - from civil society to employers' and political associations - and 2,000 individuals, to identify the priorities of the different areas of Balearic society. There is also political and social consensus at regional, state and European level regarding the urgency and importance of taking actions to combat climate change.

The Balearics are facing a significant task of dialogue and consideration, both as a government but also as an island society, to achieve a regulatory framework for the energy transition that is ambitious, effective but, above all, shared.