

Una pequeña ínsula griega prueba la electrificación total, mientras Baleares y Canarias aprovechan su tamaño para ir más allá de la normativa nacional en transporte

## Las islas adelantan la movilidad del futuro

DANI CORDERO / M. Á. MEDINA  
Astipalea / Madrid

Una furgoneta eléctrica serpentea por una sinuosa carretera. El conductor para y saluda a un joven, que sube y se sienta en los asientos posteriores. Cuatro minutos después, se monta una chica. El recorrido, de apenas 15 minutos, se adapta a las peticiones de los pasajeros, que previamente han reservado su ruta con una aplicación móvil. Este novedoso transporte público eléctrico y bajo demanda no funciona en una gran capital, sino en Astipalea, una recoleta isla griega de 1.330 habitantes. Los territorios insulares —en España, Baleares y Canarias—, más vulnerables ante el cambio climático, aprovechan su territorio reducido para impulsar cambios más rápidos que adelantan cómo será la movilidad del futuro.

“Las islas tienen una superficie limitada, y eso les permite llevar a cabo antes la transición hacia una movilidad más sostenible”, apunta May López, portavoz de Empresas por la Movilidad Sostenible. “Por una parte, tienen muchas flotas de coches de alquiler que se renuevan a menudo, y a esas empresas se les pueden poner objetivos más ambiciosos que a los particulares; por otra, están haciendo también proyectos para impulsar el gas GNL y el hidrógeno en el transporte marítimo”.

En Astipalea, que empieza a conocerse como “la isla eléctrica”, están inmersos en un potente proyecto de electrificación —impulsado por el Gobierno griego y Grupo Volkswagen— para sustituir todos sus vehículos de combustión por otros de cero emisiones. Por un lado, han lanzado AsTybus, un servicio a demanda prestado por cinco furgonetas eléctricas que recogen y llevan a los viajeros a los puntos seleccionados previamente en una aplicación. “Un taxi me hubiera costado 10 euros, este me cuesta cinco, el problema es que a las 20.00 se acaba el servicio”, explica un usuario. Además, la ambulancia que cubre los tres pueblos de la isla también está electrificada, igual que los coches de policía o la motocicleta que pilota su alcalde, Nikolaos Kominas.

De momento, en la isla hay 84 vehículos eléctricos (casi todos de Volkswagen), que todavía son minoría respecto al total. El Estado ofrece a los potenciales compradores la mayor ayuda pública de todo el país para la adquisición de un coche cero emisiones, de hasta 12.000 euros, para sacar adelante un ambicioso proyecto al que, además de la sustitución de los viejos coches, acompaña en verano el primer sistema de vehículos compartidos de Grecia: coches, motocicletas y bicicletas (todos eléctricos) se pueden reservar a través de una aplicación diseñada por Code, una filial de Seat.

Astipalea se ha convertido en un laboratorio para conocer hasta qué punto una movilidad neutra en huella de carbono es posible. Situada a una hora en vuelo desde Atenas, parece tener las medidas perfectas para hacer las pruebas: 97 kilómetros cuadrados, 1.330 habitantes (aunque recibe 36.000 turistas en los meses de verano) y 1.500 vehículos. Maik Stephan, jefe de Desarrollo de Negocio de Grupo Volkswagen, evita poner fechas para lograr el objetivo de la movilidad eléctrica total, pero considera que la flota de vehículos que acabará teniendo la isla se reducirá en una tercera parte gracias a la

movilidad compartida. “Es una transición que va para tiempo, pero que ya está dejando resultados”, defiende el alcalde.

En España, los territorios insulares también están poniendo en marcha medidas interesantes en cuanto a movilidad. Islas Baleares, por ejemplo, aprobó su Ley de Cambio Climático en 2019 —dos años antes que la normativa nacional— e incluye objetivos ambiciosos, como la prohibición de que entren nuevos vehículos diésel en la comunidad a partir de 2025 (lo que adelanta una década el veto de la UE a los motores de combustión). La norma recoge la obligación de instalar puntos

“La transición es más fácil con una superficie limitada”, señala una experta

La planta eléctrica de Astipalea quema 1.800 millones de litros de diésel al año

de recarga en aparcamientos y cubrirlos con placas solares, así como la creación de planes de movilidad sostenible en los grandes centros de trabajo. Esta última medida no está aún vigente en el resto del territorio, al haberse quedado sin aprobar la Ley de Movilidad Sostenible estatal.

Más interesante es la electrificación de las flotas de alquiler de vehículos vacacionales. A nivel nacional sigue siendo ínfima: en los cuatro primeros meses del año, las compañías de alquiler matricularon 60.000 nuevos coches, de los cuales solo 1.200 eran eléctricos (un 0,18% del total de 650.000 en alquiler). Baleares impone ya

que el 2% de ellos sean cero emisiones (un 5% en 2025, y un 15% en 2030). El sector cree que es demasiado pronto: falta infraestructura de recarga, señala una portavoz de Feneval, que aglutina a la mayoría de estas empresas.

Arturo Pérez de Lucia, director de la Asociación Empresarial para la Movilidad Eléctrica (Aedive), responde: “Cada vez más turistas buscan soluciones sostenibles en sus vacaciones. El vehículo

eléctrico supone todavía un reto por dos motivos. Uno es el económico, puesto que son más caros, y otro es el temor a la experiencia de recarga, pero hay que recordar que ya existen modelos 100% eléctricos cuyas autonomías son más que suficientes como para recorrer varios días cada isla de punta a punta sin necesidad de recargar”.

### Energía limpia

Canarias aprobó su ley homóloga en 2022, que contempla por ejemplo que el sector público sustituya todos sus vehículos por otros de cero emisiones para 2032 y las empresas de alquiler de vehículos para 2037. Según datos de Aedive de 2022, en Canarias hay matriculados unos 10.000 turismos eléctricos (tanto puros como híbridos enchufables), el doble que en las Baleares (unos 5.000).

Según datos de Ganvam, la patronal de los concesionarios, Canarias lleva desde 2020 siendo la tercera de España que más eléctricos puros matricula, mientras Baleares era la octava en 2020 y ahora es la sexta. En cuanto a infraestructuras, Aedive tiene contabilizados 625 puntos de recarga públicos en Canarias y 888 en Baleares (esta última con una de las mejores medias de España); el Ejecutivo balear aumenta esta cifra hasta los 1.000 puntos, mientras que el canario la lleva a 1.260 (algunos han podido instalarse este año y otros no están activos todavía).

Otra cuestión que atañe a las islas es su capacidad de proveerse de energía limpia en un ejercicio de coherencia: es clave cómo se genera esa electricidad, bien con fuentes renovables, bien a partir de combustibles fósiles. Astipalea es un ejemplo: su generación eléctrica depende de una planta que quema 1.800 millones de litros de diésel al año. Dentro de su ambicioso programa consta la construcción de una planta alimentada con placas solares y un acumulador de energía que empezará a funcionar el próximo año. Baleares cubre ya el 25% de su demanda eléctrica con renovables; en Canarias la cifra está alrededor del 20%. Según el Ministerio para la Transición Ecológica, las islas cuentan con redes eléctricas aisladas, por eso requieren incorporar almacenamiento para integrar plenamente las energías renovables. Ese es el futuro real de las emisiones cero en el transporte.



Varios vehículos eléctricos de alquiler en el aeropuerto de Palma de Mallorca, el pasado jueves. / FRANCISCO UBILLA



Varios vehículos eléctricos en la isla griega de Astipalea. / VOLKSWAGEN