

van despedir 5.000, nosaltres n'hem contractat 3.000. Estem substituïnt a cinc dies de mitjana, quan vostés estaven substituïnt a més de vint dies de mitjana.

D'això es tracta la qualitat educativa, entre d'altres coses. La ciutadania, les comunitats educatives han pogut decidir amb total llibertat quin tipus de jornada volen; amb vostés no podien decidir absolutament res. I, al mes, hi ha més de tres-cents mil famílies que tenen accés a llibres de text que amb vostés havien de pagar un peatge per a tindre la seua educació.

Per això, perquè hem fet tantes coses, volem seguir fent-les, i les anem a seguir fent, per molt que vosté diga que tot és un embolic i la realitat és que després, i la realitat és que després tot funciona millor i, allà on hi ha problemes, ens arromanguem i els solucionem; no fugim, com feien vostés, i anaven a mirar on estava la solució en altres llocs. No, no, nosaltres ens arromanguem i la fem, i la fem ací. Per això els resultats que tenim.

Gràcies. (Aplaudiments)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Moltes gràcies, senyor conseller.

**Interpel·lació al conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, senyor Rafael Climent González, sobre les mesures que posarà en funcionament la conselleria per a l'impuls dels vehicles amb energies alternatives (VEA), en particular el vehicle elèctric (VE), com també per a superar les barreres a la introducció d'aquests a la Comunitat Valenciana amb la finalitat de fomentar una mobilitat sostenible, real i efectiva, que formula el diputat senyor Domingo Rojo Sánchez (GP Ciudadanos) (RE número 56.158, BOC número 166)**

**La senyora vicepresidenta primera:**

Anem a passar al punt número 8, que és la interpel·lació al conseller d'Economia Sostenible sobre les mesures que posarà en funcionament la conselleria per a l'impuls dels vehicles amb energies alternatives, en particular el vehicle elèctric, com també per a superar les barreres a la introducció d'aquests a la Comunitat Valenciana, que formula el diputat Domingo Rojo, del Grup Parlamentari Ciudadanos.

**El senyor Rojo Sánchez:**

Buenas tardes, senyora presidenta.

Buenas tardes, señor conseller.

Vamos a hablar esta tarde sobre el vehículo eléctrico y la movilidad eléctrica.

El vehículo eléctrico se convierte en una oportunidad de desarrollo industrial y de servicios, en una oportunidad

ambiental y en una oportunidad de eficiencia energética en el ámbito de la movilidad.

Desde las diferentes asociaciones del sector de la automoción, los organismos empresariales, las consultorías y centros tecnológicos advierten que la limitación del vehículo eléctrico de cara a los próximos cinco años no será ni las baterías ni el precio del vehículo, sino la presencia de una red de recarga que permita a los vehículos eléctricos desplazarse por la red viaria con las mismas garantías de suministro energético que los vehículos térmicos; asimismo, se deberá garantizar la interoperatividad de la recarga con la infraestructura que se está desplegando en la Unión Europea.

La Comunidad Valenciana no dispone de recursos fósiles, por ello es necesario desarrollar políticas que reduzcan de manera significativa nuestra dependencia de los combustibles fósiles y nos permita avanzar hacia la necesaria transición energética, alineada con la estrategia de energía y clima de la Unión Europea, que se aprobó en el año 2015.

Recalcar que el transporte por carretera depende en un 98% de los derivados del petróleo y supone cerca del 80% del consumo energético asociado a la movilidad.

Las administraciones deben garantizar unos suministros energéticos seguros y de calidad a unos precios adecuados, pero no afectar negativamente a los precios, a la competitividad de nuestra economía y el bienestar de nuestros ciudadanos.

Por tanto, en el sector de la movilidad eléctrica se debe facilitar el acceso al suministro eléctrico para recargar los vehículos eléctricos. Del mismo modo que en otro momento se facilitó el suministro de combustibles convencionales en zonas donde el sector privado no actuaba dentro de la inviabilidad económica que suponían estos proyectos.

La movilidad eléctrica en el transporte rodado contribuye significativamente al desarrollo de un nuevo modelo energético, basado en incrementar la eficiencia energética, en apoyar el uso de las energías renovables, reducir las emisiones contaminantes, reducir la contaminación acústica, mejorar la calidad del aire de las ciudades y reducir la alta dependencia del petróleo que tiene nuestra comunidad, favoreciendo a la consolidación de un sector industrial y de servicios potente, innovador, con capacidad de creación de puestos de trabajo cualificados.

En los próximos años –y a nuestro juicio ya llegamos tarde– hay que acabar de generar un entorno favorable a la consolidación y el crecimiento de la movilidad eléctrica en la comunidad. Debemos ser una comunidad responsable, que afronte las externalidades ambientales y de salud pública que genera el actual modelo energético, basado en combustibles fósiles.

Si me lo permite, les haré una breve radiografía del vehículo eléctrico y algunas de las causas de su escasa implantación.

España se sitúa a la cabeza de Europa en la fabricación de vehículos eléctricos, es el único país del mundo que produce cinco modelos de coche eléctrico, entorno a unas 28.000 unidades fabricadas, y, sin embargo, por sus carreteras no circulan más que unos 3.500 vehículos de este tipo.

La cuota de mercado en el año 2016 del vehículo eléctrico era del 0,08%, es decir, no llega a un vehículo por cada mil. Una cifra meramente testimonial.

El 90% de la producción española de vehículos eléctricos se exporta fundamentalmente a países escandinavos, Centroeuropa e Israel.

España se sitúa en el undécimo puesto en el parque eléctrico europeo, liderado por Noruega, con un 23%, que viene a significar unos 35.000 vehículos matriculados el año pasado. Holanda, un 9,8, son unos 43.000. Suecia, un 2,6, que son unos 9.000 vehículos. Reino Unido, un 1,1, que son unos 28.000 turismos. Y Francia, un 1,2, que son unos 25.000.

Algunas de las causas de la escasa implantación del vehículo eléctrico principalmente es la escasez de puntos de recarga. El sector automovilístico es consciente de la necesidad de aumentar este número de estaciones de recarga, tanto rápida como semirrápidas, para que el conductor tenga las garantías de hacer trayectos largos con vehículos sin miedo a quedarse tirado.

Las cifras vuelven a poner de manifiesto las diferencias entre España y los países de nuestro entorno europeo en cuanto a la movilidad eléctrica. En España en la actualidad la cifra de cargadores se sitúa entre 650 y 760, según la fuente. Mientras que en Reino Unido el número de estaciones de recarga son 4.500. En Alemania, 6.700. Y en Italia y Francia, 1.300 y 1.200.

Cuando estamos hablado en estas cifras están los dos tipos de estaciones, las de rápidas y semirrápidas.

Esta es una de las causas que justifica la baja implantación del coche eléctrico en España. Por otra parte, hay una correlación entre las ventas de vehículos eléctricos y las estaciones. Por ello, las dos comunidades punteras en cuanto al número de estaciones de recarga son: Cataluña, con 300 unidades, y la Comunidad de Madrid, con unas 150.

Por tanto, la escasez de puntos de recarga es un grave inconveniente para el desarrollo de la movilidad eléctrica.

Otra de las causas es la figura del gestor de recarga y su maraña burocrática. La figura del gestor de recarga es aquel que vende energía a terceros para que recarguen sus vehículos sin ser un comercializador. Esto acaba convirtiéndose en un lastre para el desarrollo del vehículo eléctrico. De hecho, tanto el sector terciario como el sector comercial no quiere convertirse en una empresa eléctrica para dar servicio a sus clientes. Por tanto, habrá que decir una nueva regulación y mejorar estas cuestiones.

La otra cuestión también fundamental, que estanca la implantación, es la falta de incentivos fiscales para la adquisición de vehículos eléctricos. Como hemos dicho, Noruega y Francia tienen unos incentivos fiscales que sustituyen lo que es la compra de vehículos convencionales por vehículos prácticamente al mismo precio. Simplemente poner un dato, respecto a las ayudas, en España tuvimos 16 millones de euros en el plan Movea, que se abrió a finales de febrero de 2015, y en quince días se agotó este plan de ayudas de 16 millones de euros; frente a los 225 millones del plan Pive. Mientras que en Alemania se han invertido 1.300 millones

de euros en lo que es las ayudas públicas a la adquisición de vehículos, y en Reino Unido, 800 millones de euros.

El alto precio ha sido un factor, digamos, que ha penalizado la adquisición de vehículos eléctricos en un contexto de crisis financiera. Ello ha motivado que muchas empresas no accedan a sustituir sus flotas por este tipo de vehículos, a pesar de que en cuatro o cinco años pueden compensar este desfase económico inicial con el ahorro de combustible.

Y una cuestión que ya se está solucionando, pero, bueno, que yo creo que hace falta mucha pedagogía, es la reducida autonomía las baterías de litio y su coste. Bien es verdad que ya actualmente se está mejorando mucho, de hecho hay muchos fabricantes y concesionarios que facilitan baterías en alquiler durante toda la vida útil del vehículo. Y ya también las baterías de última generación alcanzan los 100.000 kilómetros de vida útil.

Y una cosa que se echa también en falta, y yo creo que también es una de las cuestiones primordiales, es la falta de campañas informativas de concienciación y sensibilización social sobre las ventajas de la movilidad eléctrica.

Por todos estos motivos, es necesario impulsar un plan de acción global en todos los aspectos para que el impulso del vehículo de energías alternativas, y en particular el vehículo eléctrico, nos permita superar las barreras para fomentar esta movilidad sostenible de una forma real y efectiva.

Por eso, señor *conseller*, le pregunto, ¿qué medidas piensa poner en marcha?

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

(*Ocupa la presidència el president, senyor Enric Morera i Català*)

**El senyor president:**

Moltes gràcies, senyor Domingo Rojo.

El senyor conseller li contestarà este tema tan interessant.

**El senyor conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball:**

Gràcies, senyor president.

Senyor diputat, senyories.

Bé, escoltant-lo, quasi faria falta que me baixara jo i que ja estiguera interpellant, perquè ha fet una exposició molt tècnica, molt real de la situació en què ens trobem en el cotxe elèctric. Però, de totes maneres, vaig a dir-li què és el que estem fent.

Encara que també he de dir-li que moltes coses depenen del govern central. I aleshores també li he de dir que vostés estan donant suport al govern central. Aleshores hauran d'assumir

també les seues responsabilitats en tot este tema perquè vaja endavant.

He de dir-li, i vosté ho sap, que un dels pilars fonamentals que han de fer possible la transformació del model econòmic i social al nostre territori ha de ser la transformació del model energètic. La transició cap a un model energètic sostenible i que permeta fer front al repte ineludible de compatibilitzar el progrés i la preservació del nostre entorn, on les emissions de gasos contaminants es reduïsquen i detenint els efectes que provoca el canvi climàtic.

Per açò hem treballat i estem ultimant el pla d'energia sostenible de la Comunitat Valenciana 2020, que s'integrarà dintre de l'estratègia de canvi climàtic i que constitueix una eina estratègica per a la reorientació de la política estratègica, la lluita contra el canvi climàtic i l'evolució cap a una economia competitiva i sostenible.

Una de les bases d'aquest projecte és el pla d'estalvi i eficiència energètica, en el marc del qual s'estableixen les mesures i objectius concrets per aconseguir una millor utilització dels recursos energètics en cadascun dels sectors econòmics de la nostra societat, com és el sector del transport, on s'està fent un major esforç.

El sector del transport és el major consumidor d'energia de la Comunitat Valenciana, amb un 40% sobre el total, per la qual cosa resulta necessària una ràpida actuació. A més, pràcticament la totalitat del consum d'energia d'aquest sector, com vosté molt bé ha dit, prové del petroli.

L'eix fonamental de la política d'estalvi i eficiència energètica en matèria de transport és, sense cap dubte, foment de la mobilitat sostenible. El foment de la mobilitat sostenible suposa donar prioritat a les maneres de transport més netes i eficients, com la pedestre, bicicleta, transport públic, cotxe compartit, potenciar la xarxa de transports públics, promoure una utilització més racional de l'automòbil i afavorir els vehicles nets, silenciosos i amb baix consum d'energia, propulsats per combustibles alternatius o renovables. Potenciar una xarxa de transports públics regulars, a preus competius i amb bones correspondències. I realitzar una planificació urbanística amb criteris d'accessibilitat i mobilitat i acompanyada de mesures de conscienciació i sensibilització a la ciutadania sobre l'efecte que té la manera de transport que trien sobre la qualitat del mitjà urbà.

En aquest sentit, des de l'Ivace s'han vingut convocant línies d'ajudes per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana sostenible, plans de transport per a empreses, projectes d'implantació de bicicletes d'ús públic en ciutats i projectes pilot de gestió de la mobilitat, com a camins escolars, transport sota a demanda, cotxe compartit, sistemes de gestió de flotes i la diversificació del consum energètic en el sector del transport, introduint tant els vehicles elèctrics com els que utilitzen combustibles alternatius, com el gas natural, el gas líquat del petroli i l'hidrogen.

Per açò, durant l'any 2017 hem mantingut la línia d'incentius per a la mobilitat sostenible, dotada amb un pressupost de 750.000 euros, que contempla mesures de suport, tant per a la compra de vehicles propulsats per energies alternatives per al transport públic i de servei públic, com a la implantació d'estacions de subministrament de gas natural i d'hidrogen.

Aquest programa d'ajudes ja es va engegar durant l'any 2016, però una de les principals línies d'actuació estava centrada en donar suport a la creació de punts de recàrrega tant ràpids com lents, amb ajudes del 40% de la inversió i que es preveu que isca anualment fins al 2020.

Dins de l'estratègia de foment de l'eficiència energètica en el sector del transport, cal destacar l'aposta de la conselleria d'economia sostenible per la mobilitat elèctrica. I per açò, des de l'Ivace Energia s'està desenvolupant un pla d'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega a la Comunitat Valenciana.

En aquest pla s'estableixen objectius concrets de penetració de la mobilitat elèctrica, s'analitzen les barreres al desplegament de la infraestructura del vehicle elèctric legals i administratives, tecnològiques, socials i econòmiques, i es realitza una proposta de solució amb recomanacions per a superar aquestes barreres.

Dir-li que una de les barreres detectades resideix en la legislació actual sobre la figura del gestor de recàrrega, a la qual vosté ha fet menció, que pot suposar un fre al desenvolupament de la infraestructura vinculada al terciari o per a prestar serveis de recàrrega de forma gratuïta.

Així mateix, una altra barrera per al desenvolupament d'aquesta infraestructura, sobretot per a les de recàrrega ràpida, és el cost del terme de potència, que suposa un cost massa elevat que redueix notablement la rendibilitat econòmica d'un negoci d'*electrolineres* en un mercat encara incipient.

Per aquesta raó, la conselleria, en col·laboració amb diferents comunitats autònomes integrades en Enaragen, l'Associació Espanyola d'Agències d'Energies Regionals, ha impulsat a nivell estatal un paquet de modificacions legislatives que inclou: un necessari aclariment de la figura, com vosté dia, del gestor de recàrrega retribuïda; l'impuls de mesures de bonificació i discriminació positives; que es contemple la possibilitat d'exempció de l'impost especial d'energia elèctrica subministrada en punts de recàrrega ràpida de vehicles elèctrics amb una potència superior a 40 kilowatts i que compten amb un punt de subministrament específic gestionat per un gestor de recàrrega; i el foment de la recàrrega en les zones d'accés públic i l'ampliació dels estacionaments públics dotats amb infraestructures de recàrrega.

A tot açò s'ha d'afegir que el cost d'adquisició del vehicle elèctric, amb sobrepreus enfront dels seus homòlegs de gasolina o gasoil del 30-40%, i el poc desenvolupament de la infraestructura de recàrrega, constitueix una altra de les barreres que frenen el desenvolupament de la mobilitat elèctrica.

Per tant –i per concloure–, conscients de tots aquests entrebancs i amb la intenció de superar-los, li puc dir que durant 2017 anem a intensificar el suport al foment de la infraestructura de recàrrega elèctrica amb mig milió d'euros, que se sumarà als 750.000 euros que es destinaran al foment de la resta de mesures de mobilitat sostenible.

Aquesta línia inclourà ajudes per al desplegament de la infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric, donat prioritat a les instal·lacions fotovoltaiques i als vehicles per a les

empresas i les entitats públiques del nostre territori que estaran en sintonia amb eixe pla d'impuls al vehicle elèctric.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

**El senyor president:**

Moltes gràcies, conseller.

Mentre el senyor Domingo Rojo s'aproxima al faristol per a continuar amb la interpel·lació, els comunique que en acabar el ple tindrem una Junta de Síndics ací per a tramitar alguna de les peticions de comissions parlamentàries. Ho comunique per als síndics o els síndics adjunts.

Senyor Rojo, té vosté la paraula. Quan vosté vullga.

**El senyor Rojo Sánchez:**

Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Climent.

Coincidimos en muchas cuestiones. Y un poco lo que nosotros queremos es aportar, para seguir empujando la cuestión, porque sí que es verdad que en muchas cuestiones somos incipientes y nosotros entendemos que el sector necesita una visión más global, con más medidas que, digamos, armen más un poco el (*inintel·ligible*) ...

Entrando... Le vamos a proponer algunas ideas para que, bueno, pues..., algunas ya las habrá apuntado, son parecidas, pero, bueno, yo creo que es bueno que las comentemos.

Por una parte, las podemos distinguir en cuatro bloques temáticos. Uno sería lo que son las infraestructura de recarga, en las que nosotros entendemos que sería necesario –y, bueno, algo ha comentado usted– realizar un plan de acción para la implantación de estas infraestructuras, evidentemente, cuantificando los objetivos. Es fundamental. No se pueden... Yo creo que es importante que sepamos hacia dónde queremos caminar, cuántas estaciones de recarga rápida y semirrápidas necesitaríamos para que esto fuera, digamos, viable.

También es importante establecer un desarrollo de unos indicadores en ese plan, que nos permitan saber qué estamos haciendo y cómo se desarrolla y si estamos cumpliendo el plan de etapas, por así decirlo.

Sería importante también que se formara una mesa, una mesa de participación activa, en la que participara tanto las administraciones, las empresas del sector, como colectivos sociales, colectivos profesionales –sería muy importante conocer la opinión de los administradores de fincas–, y también para coordinar, digamos, y potenciar el conocimiento y, sobre todo, para hacer un uso más eficaz de los recursos públicos destinados a la movilidad eléctrica.

Es muy importante que hagamos un mapeado, es decir, a nivel de... Es evidente que el uso prioritario es para un

uso urbano e interurbano, pero sí que también les tenemos que dar una cierta autonomía en los desplazamientos. Por lo menos, sería bueno que cada 50 kilómetros hubiera una estación de recarga rápida. Entonces, debemos hacer un mapeado de las vías de alta capacidad y dónde sería adecuado ubicar estas estaciones.

Entendemos, como bien ha dicho, pues que tiene que ver una, una, una adecuación, una... unas modificaciones jurídicas, presupuestarias, normativas y reglamentarias en el tema de las ordenanzas. Y tendría que haber también un fomento de, digamos, de incentivos fiscales, tratamientos fiscales y, sobre todo, el tema del aparcamiento gratuito en zonas de estacionamiento limitado y la circulación en carriles preferentes.

Y una cuestión que también es importante es la..., implantar la obligatoriedad de las preinstalaciones de acceso de las recargas vinculadas tanto en los edificios de nueva construcción como en los existentes, porque de poco puede servir que un señor se quiera cambiar el coche y que en su comunidad no le dejen hacer la preinstalación porque es un garaje comunitario.

Es también importante que se establezcan convenios de instalaciones de puntos de recarga en garajes, digamos, de concesiones municipales, y también que se dote lo que son los edificios y los equipamientos de La Generalitat.

Por otra parte, insistir al Gobierno de España que el plan Movea ha sido puramente testimonial, que haga un plan similar al plan Pive y que realmente sea un plan que se saca periódicamente y con una dotación adecuada.

Es también... Y, por ejemplo, este fin de semana ha habido un acto en la ciudad de Valencia, de fomento del vehículo eléctrico, pero echamos en falta que..., creo que se producen unos tres certámenes feriales del vehículo aquí en Feria Valencia y en ningún certamen aparece un solo vehículo eléctrico. Entonces, estaría bueno que hubiera un punto de encuentra y que sobre todo la ciudadanía pudiera ver las ofertas.

Y un cuestión que es muy importante son campañas informativas y de sensibilización.

Y por último, el área de formación. Es muy importante la capacitación de las..., tanto de las cualificaciones de..., digamos, de los futuros ingenieros y de la formación profesional. Y también programas de formación ocupacional para lo que es el sector, digamos, de gente que se dedica a la mecánica, para los equipos comerciales de concesionarios, también para las unidades gestoras de residuos, porque van a tener que manejarse con el tema de las baterías y también para las fuerzas de seguridad y de rescate.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

**El senyor president:**

Moltes gràcies, senyor Rojo.

Conseller.

### El senyor conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball:

Gràcies, senyor president.

Senyor Rojo, totes les idees seran ben acceptades per part de la conselleria i per part del Consell. I a més a més, sent d'una forma tan constructiva, com vosté ho ha fet, doncs no li càpiga cap dubte que en este pla de l'impuls al cotxe elèctric i als punts de recàrrega...

Jo ja ara vaig a contar-li en què estem treballant, i si pot aportar alguna cosa més, estem disposats que la porte i la inclourem en el mateix pla.

Ara, tinc de ser una miqueta incisiu. Vostés tenen moltíssimes possibilitats, ¿no? Els pressupostos generals de l'estat encara no s'han aprovat. Podrien fins i tot esmenar-los vostés mateixos i que el mateix govern central incentivara el cotxe elèctric i les energies renovables i que el Decret 900/2015, d'una vegada per totes, desapareguera. Vull dir, estaria molt bé, *(aplaudiments)* estaria molt bé que ho feren això, estaria molt bé.

I el que..., *(veus)* vaig a intentar explicar-li, per a centrar-me, els punts que desenvoluparà el pla...

### El senyor president:

Senyories...

### El senyor conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball:

...o els aspectes en què estem centrant-nos en el mateix pla –torne a repetir– de l'impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega.

I dir-li que per part de Compromís presentarem moltes esmenes, a vore si també les aproven, que estaria molt bé. Que estiguen tranquils, que anem a fer que els pressupostos siguin bons per a totes i tots.

Primer, l'estat actual de la mobilitat elèctrica al nostre territori, nombre de vehicles elèctrics, d'estacions de recàrrega, gestors de recàrrega. Anem a fer un estudi, anem a mapejar, com vosté molt bé ha dit, estat de la tecnologia associada a la mobilitat elèctrica, vehicle elèctric, tipus d'estacions de càrrega, durada de la càrrega, potència necessària, idoneïtat de certs tipus d'estacions en certes ubicacions. Per tant, anem a estudiar-ho, o estem estudiant-ho.

Barreres al desplegament de la infraestructura del vehicle elèctric legals i administratives, tecnològiques, socials i econòmiques i proposta de solucions o recomanacions per a superar aquestes barreres.

Objectius del pla a l'horitzó 2020-2025-2030: pla de desplegament de la infraestructura de vehicle elèctric, selecció dels principals nuclis de població a tenir en compte, dels principals corredors elèctrics i el seu repartiment, que vosté també ha fet menció.

Mesures d'impuls del vehicle elèctric i de la infraestructura de recàrrega, incentius econòmics, introducció del vehicle elèctric en flotes públiques, mesures d'acompanyament, ordenances municipals –a les quals vosté també ha fet menció.

Anàlisi econòmica –importantíssim–, impacte energètic i mediambiental, desenvolupament i seguiment del pla a través de la coordinació entre administracions públiques, grups o taules de treball, definició d'indicadors.

És a dir, en tots eixos aspectes que vosté ha fet menció..., i si algun me n'he deixat i no està ahí, ja li he dit que estem disposat a poder incorporar-lo, perquè quan millor pugam fer el pla, millor ens anirà a totes i tots.

A més a més, ja li he dit, enguany tindrem mig milió per a punts de recàrrega, per a mobilitat elèctrica anem a tindre 750.00 euros.

I per a finalitzar, i és important, vull assenyalar el finançament per part del Ivace en el marc del programa d'ajudes dirigides a centres tecnològics per a l'exercici 2016 del projecte Diveo, realitzat en col·laboració entre tres instituts tecnològics: l'institut de biomecànica, l'institut tecnològic d'informàtica i Aimplas, l'institut tecnològic del plàstic, i que té per títol «Disseny centrat en l'usuari de solucions avançades del vehicle elèctric per a l'optimització del consum energètic.»

Com vosté pot vore, estem treballant, ens ho creem i anem a insistir perquè en 2020-2025-2030 açò ja siga una realitat molt clara al País Valencià.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

### El senyor president:

Moltes gràcies, conseller.

**Interpel·lació al Consell, que contesta la consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, senyora Elena Cebrián Calvo, sobre les mesures que està adoptant per a afrontar el canvi climàtic a la Comunitat Valenciana, que formula el diputat senyor Antonio Estañ García (GP Podemos-Podem) (RE número 58.755, BOC número 171)**

### El senyor president:

Senyories, passarem ara a la següent interpel·lació, següent punt de l'ordre del dia i últim, que té bastant a vore amb la interpel·lació que acabem de substanciar, que formula el Grup Parlamentari Podemos-Podem.

La interpel·lació serà substanciada pel diputat Antonio Estañ.