

PROGRAMA ELECTORAL
ELECCIONES
AUTONÓMICAS 2011



LA ASTURIAS QUE CREE EN EL PROGRESO

**ÁREA CENTRAL ASTURIANA COMO
OPORTUNIDAD.
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Índice

LA GESTIÓN INTELIGENTE DEL TERRITORIO	5
El área central, oportunidad vs localismo	5
Transporte y Movilidad, hacia un nuevo modelo: intermodal y sostenible	6
Pacto 2015 por la movilidad sostenible, paradigma de gobernanza	7
Regulación del transporte, para una mejor movilidad	8
Accesibilidad y cercanía	9
Carreteras, comunicar para acercar y vertebrar	9
El ferrocarril, el modo que más impulso necesita	11
Modernización, optimización de infraestructuras y coordinación de servicios ferroviarios	11
Ferrocarril para una economía asturiana más competitiva	12
Los puertos y el aeropuerto, para una economía más internacionalizada	12
Telecomunicaciones y sociedad de la información: Las inversiones para el futuro	13
Plan de infraestructuras de telecomunicaciones y servicios de la Sociedad de la Información del Principado de Asturias	14
Despliegue de las redes de telecomunicaciones en todo el territorio: Oportunidades para todos	14
Innovación y Sociedad de la Información: gestión consorciada, mayores oportunidades	16

LA GESTIÓN INTELIGENTE DEL TERRITORIO

El área central, oportunidad vs localismo

La conurbación del Área Central, considerada como un conjunto urbano polinucleado, es la séptima ciudad española. Las características sociales, económicas y culturales; la existencia de grandes consorcios para gestión de servicios básicos; la planificación de los servicios públicos con carácter de red; la existencia de varios Campus; la ubicación de grandes equipamientos culturales; la concentración de infraestructuras industriales con importantes sinergias, y la existencia de importantes redes de comunicación; sitúan la zona central asturiana como una **oportunidad de desarrollo** inmejorable.

La competitividad del conjunto regional debe crecer con la ordenación del sistema urbano central; y a su vez oriente y occidente se beneficiarán de un centro fuerte y dinámico.

Este concepto será determinante para la nueva ordenación del territorio. Por tanto en el contexto de las Directrices Regionales, abordaremos **la ordenación del Área Metropolitana de Asturias (AMA)**, de la que ya existen estudios pero que requiere su concreción dentro del contexto regional, tanto por su gran peso demográfico y su mayor dinamismo económico, como por el papel tractor del conjunto que debe desempeñar.

Buscaremos la plena integración en el espacio metropolitano de las comarcas con mayores debilidades, como las **Comarcas Mineras Centrales**, a través de estrategias específicas para las mismas, ahondado en la políticas de integración y reequilibrio interterritorial, y dotando de una estrategia de conservación al conjunto basada en la contención edificatoria, la movilidad sostenible y la imbricación de elementos naturales en la estructura del territorio.

La mejor organización del AMA ha de basarse en la búsqueda de la eficiencia, la completación de sus infraestructuras y servicios estructurantes, y el establecimiento de criterios de orden entre los distintos elementos que conforman el sistema para optimizar su funcionamiento.

Aspecto estratégico para la competitividad del AMA es su **visibilidad en el contexto europeo**. Su ordenación debe convertir el policentrismo y la cooperación entre las administraciones territoriales en bazas para afrontar los problemas de escala urbana, para desarrollar una auténtica red de ciudades, y proyectarse al exterior como única Área funcional, con entidad demográfica y económica. Este planteamiento ayudará a superar los hándicaps de nuestra periféricidad y a posicionarnos mejor en las redes de ciudades europeas, impulsando desde nuestras singularidades procesos de cohesión territorial alineados con los principios de la Agenda Territorial Europea 2020.

La transformación territorial de Asturias del último medio siglo, ha fraguado un **gran eje Oviedo-Siero-Llanera**, de asentamiento industrial, conviviendo con enclaves residenciales y más recientemente grandes establecimientos comerciales; imbricados entre infraestructuras de comunicación. Un conglomerado heterogéneo de procesos espaciales que han generado un resultado hostil, sin lógica territorial.

Convertir el eje Oviedo-Siero-LLanera en un **nodo de desarrollo logístico-industrial**, con capacidad de respuesta a las demandas del nuevo modelo productivo, más eficiente, innovador y sostenible, requiere una nueva ordenación superadora de localismos, que ha de **conseguir que las ventajas competitivas inherentes a las economías de aglomeración producidas en ese entorno crezcan, y neutralicen las deseconomías de la saturación urbana, contaminación, y pérdida de calidad territorial que ahora dominan ese enclave.**

Se implantarán medidas para recuperar calidad ambiental y mejorar la ordenación de ese espacio; dotándolo de una movilidad más sostenible, viaria y ferroviaria, con más presencia de la intermodalidad, y teniendo en cuenta **las nuevas oportunidades de la realidad logístico- portuaria regional, vinculadas a la ampliación de los puertos de El Musel y Avilés y a la construcción de la ZALIA.**

Con esas orientaciones básicas, partiendo del documento de avance elaborado en esta legislatura, proseguiremos en la **elaboración del Plan Territorial Especial del nudo metropolitano Oviedo-Siero-Llanera**, introduciendo la regulación pormenorizada y los elementos de orden territorial y funcional que requiera la implantación de los nuevos usos, orientados a consolidar la esencia industrial de este enclave. El estrecho diálogo con los Ayuntamientos implicados, buscando consensos políticos, regirá todo el proceso.

Transporte y Movilidad, hacia un nuevo modelo: intermodal y sostenible

Una exigencia fundamental para el desenvolvimiento de las economías modernas y la actividad humana misma es la relacionada con el transporte y la movilidad. Sin embargo, vivimos en una permanente contradicción: a la vez que nuestras demandas de movilidad aumentan, soportamos cada día peor los problemas de saturación de redes de transporte y de deterioro ambiental, en forma de ruido y emisiones, que el tráfico genera. Y es lógico que así suceda, pues los impactos ambientales y para la salud pública derivados del transporte, nos restan calidad de vida y bienestar.

El fenómeno de movilidad y la distancia media de los desplazamientos están en continuo cambio, a consecuencia de la globalización de la economía. A nivel de la Unión Europea se prevé que se produzca un aumento del 50% del transporte de mercancías y del 35% en el de pasajeros entre 2005 y 2020, lo que demanda una mejora de la eficiencia y fiabilidad de los medios y servicios de transporte para mantener la competitividad de nuestra economía.

La inversión en infraestructuras, y en general la mejora del sistema de transportes, tiene un efecto directo en la reducción de los costes totales de producción, mejorando la productividad y la competitividad empresarial, en un contexto donde Asturias necesita internacionalizar su economía, posicionándose en las redes de transporte nacionales e internacionales. Además, facilita la conexión de los mercados y de los centros de producción y de consumo, con lo que hace posible la puesta en valor de recursos a los que de otra forma no habría acceso.

Por otra parte, episodios cercanos como los vividos recientemente en algunas ciudades españolas con emisiones de NOx en el aire, pusieron de relieve ese generalizado sentido social de malestar con los problemas generados por el tráfico. Aquí en Asturias, constatamos como la mayoría de solicitudes de información ambiental que formulan nuestros conciudadanos se refieren al aire y su calidad.

El peso decisivo del sector del transporte en las emisiones de gases de efecto invernadero y su potencial mitigador de los efectos del cambio climático, es otro argumento de inflexión en la actual cultura de la movilidad.

Por si fuera poco, actuales conflictos geoestratégicos en países con grandes reservas de materias primas energéticas, trasladan a nuestro escenario las complejas relaciones entre movilidad, precios de la energía y dependencia energética que amenazan con socavar nuestra economía, y exigen la adopción de medidas para evitar sus consecuencias.

Hay innumerables razones que urgen consolidar una nueva cultura social de la movilidad, sostenible y basada en la intermodalidad, como cultura de convivencia ciudadana y equidad social. Para Asturias, dotarse de un sistema de movilidad eficiente y sostenible es objetivo estratégico.

Pacto 2015 por la movilidad sostenible, paradigma de gobernanza

Hoy por hoy, las externalidades negativas que generan las malas prácticas de movilidad, causan daños a bienes públicos como son el aire, la salud o la estabilidad del clima que no padecen en exclusiva quienes los generan, sino el conjunto de los ciudadanos. Evitar esos daños a terceros es un gesto de solidaridad y buena convivencia.

Durante la legislatura que finaliza, se ha consolidado el Consorcio de Transportes de Asturias y la extensión de su billete único, con un significativo abaratamiento del coste del transporte público; se ha optimizado este transporte en zonas rurales a través de servicios conjuntos escolares-viajeros de uso general que han logrado mejorar la prestación del servicio; se han modernizado sensiblemente los vehículos de transporte público; en accesibilidad de la flota de vehículos, y para la mejora de las condiciones de seguridad de los usuarios. Sin embargo, no se han constatado cambios nítidos en los modelos dominantes de desplazamiento, que continúan basados en las infraestructuras viarias y el apego al automóvil.

Los socialistas asturianos defendemos un gran **Pacto 2015 por la Movilidad Sostenible** (PSM15), que tenga en cuenta los efectos sociales, económicos y ambientales de la movilidad. Orientado a facilitar el derecho que tienen todos los ciudadanos a acceder a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras; y que tenga muy presente el papel del transporte en la competitividad económica regional, con un peso importante en el PIB y en la generación de empleo.

La intermodalidad debe ser una seña de identidad de nuestro modelo, favoreciendo la accesibilidad territorial con mayor eficiencia y eficacia, ahorrando costes ambientales y energéticos, y reequilibrando el insostenible reparto de

modos imperante.

Implantar con éxito un modelo regional de movilidad sostenible no es tarea fácil. El compromiso ciudadano y el liderazgo de las Administraciones serán imprescindibles si queremos fraguar un sistema superador del actual desequilibrio modal en favor del transporte público, la bicicleta o los desplazamientos peatonales.

El PMS15 será ante todo un **ejercicio de gobernanza**, de manifestación de buen gobierno desde los diferentes niveles de la Administración, los distintos departamentos implicados del Principado de Asturias, y la más amplia representación del tejido socioeconómico regional. De su concierto han de nacer unos objetivos cuantitativos y cualitativos que definan el modelo deseable de movilidad, y el compromiso de todas las partes de contribuir a lograrlos en ese horizonte temporal.

El impulso a nuevas formas de movilidad, es una necesidad territorial, ambiental y de salud pública. A corto plazo, también una necesidad por razones económicas para las Administraciones, pues la reciente Ley de Economía Sostenible supedita cualquier ayuda a las CC.AA. y a las Entidades Locales proveniente de los Presupuestos Generales del Estado a la disponibilidad de planes de movilidad sostenible, acordes con la Estrategia Española.

Para avanzar en la movilidad deseable, los socialistas defendemos, un trinomio de medidas, de tipologías diferenciadas, **normativas, operacionales, y de inversión** referida al material móvil y a la infraestructura territorial.

Regulación del transporte, para una mejor movilidad

- **Elaborar una Ley de Movilidad y Transporte**, que regulará todas las modalidades de transporte de mercancías y viajeros por carretera, taxi, ferrocarril, cable, e incluso los modos terrestres y marítimos de competencia autonómica. Incorporaría pautas para una eficiente articulación espacial de la movilidad, a través de su imbricación en la planificación territorial o urbanística, y aseguraría la general y efectiva intermodalidad.
- **Plan Autonómico de Movilidad Sostenible**, intermodal, para avanzar en una movilidad más limpia; contemplando medidas para ajustar la oferta a las necesidades de la demanda de transporte público, y otras medidas de innovación, seguridad, concienciación ambiental y financiación.
- **Ordenanzas Municipales de Movilidad Sostenible**, que incorporen oferta suficiente de transporte público de viajeros, contemplen la movilidad peatonal o en bicicleta en condiciones seguras. A su vez, la movilidad limpia orientará la planificación urbanística de los Ayuntamientos.
- **Consolidar el Consorcio de Transportes y diversificar sus servicios** seguirá siendo una tarea imprescindible para la ejecución del Plan. No dejaremos en el empeño de culminar la integración de todos los Ayuntamientos de Asturias, actualmente pendiente por absurdas reticencias localistas que debieran ceder ante el interés prevalente de la acción política regional y local, que debe ser la prestación de los mejores servicios a los asturianos.

La movilidad limpia necesita también de **innovación y nuevas tecnologías** con potencial de generación de empleo. Existe todo un campo para el desarrollo de redes de transporte y distribución inteligente, por el que apostaremos, ayudando a **extender la implantación del vehículo eléctrico o híbrido enchufable**; que a su vez requieren de dotación de aplicaciones e instalaciones de energía para su recarga.

La renovación de **flotas de transporte adquirido por el Principado de Asturias**, se guiará por criterios de **bajo consumo energético, menos emisiones de CO2 y de contaminantes del aire**. En definitiva, la **apuesta por la utilización de combustibles más limpios**, adquirirá un general impulso.

Accesibilidad y cercanía

La **accesibilidad universal** pensará en todas las personas, con independencia de su edad o discapacidad. Sus requerimientos se aplicarán con exigencia en servicios y actuaciones nuevas; y se impulsará su incorporación en los ya existentes y no adaptados.

La mayor **accesibilidad territorial** también ganará espacio en los modos limpios y eficientes, procurando que cualquier persona, con independencia de su lugar de residencia, tenga garantizada la utilización de transporte público. Y asumiendo que los objetivos y los servicios han de ser diferenciados en función de la diversidad de características territoriales, ambientales y demográficas de distintas zonas de Asturias.

A tal fin, **en el medio rural asturiano, se potenciará el transporte público a través del "Optibus Rural"**, favoreciendo la movilidad necesaria de los habitantes de las zonas rurales durante todo el año, potenciando los servicios en los horarios coincidentes con el funcionamiento de los centros sanitarios, asistenciales o administrativos; y contribuyendo a la fijación de población, mejora de las condiciones de vida y diversificación económica del territorio rural asturiano.

Carreteras, comunicar para acercar y vertebrar

En el marco del Plan Autonómico de Carreteras 2000-2010 se han abordado más de 300 actuaciones, con una inversión superior a los 1.700 millones de euros. Con este aval, se ha logrado situar a la inmensa mayoría de los núcleos poblacionales de Asturias a menos de media hora de la Red de Alta Capacidad.

Ahora, los desafíos ambientales, económicos y de equidad social a los que tenemos que responder desde las instituciones y la sociedad, requieren de nuevos enfoques.

El papel de las infraestructuras debe ser integrador de los diferentes requerimientos que definen la sostenibilidad. La planificación que defendemos en el programa socialista supondrá un punto de inflexión en la trayectoria incremental de las anteriores etapas.

En la próxima legislatura, culminaremos la aprobación de un **Programa de**

Actuación Territorial de Carreteras (PAT) 2020, coincidiendo con el periodo de programación del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte. Desde el PAT, afrontaremos una nueva etapa de compromiso con los ciudadanos en la mejora de sus comunicaciones.

Partiendo de la red viaria autonómica que vertebra el territorio regional, pretendemos que el PAT de Carreteras ponga más énfasis en la **conservación** del patrimonio viario construido, y en la **seguridad** del mismo; optimizando la explotación de una red ya más completa y apostando por favorecer desde las infraestructuras viarias la coordinación del automóvil, con los modos públicos y colectivos, y de estos entre sí, para contribuir a un sistema más limpio de movilidad.

Se introducirán prioridades en las futuras inversiones, con criterios de reequilibrio territorial, protección ambiental, intensidad de demanda, complementariedad entre redes y compleción de ejes.

A título de ejemplo, como acciones de reequilibrio del modelo territorial, resta finalizar el diseño de **ejes estructurantes como el de Navia-Grandas de Salime**, completando el viario existente para lograr una mayor complementariedad con la red estatal y autonómica limítrofes (corredor Soto del Barco-Pravia), así como la mejora de la accesibilidad a las áreas industriales y enclaves de actividad.

Desde la acción de mantenimiento y conservación de la red viaria, se apostará por la **integración paisajística**. En las nuevas actuaciones, se defenderá la incorporación de **corredores de sistemas naturales** que la singularidad del entorno demande.

En esa línea, partiendo de la *“red suma”* de infraestructuras viarias estatales y autonómicas, buscaremos su optimización, identificando las actuaciones precisas para incrementar la eficiencia del conjunto con los menores costes ambientales. Ejemplo de esta orientación, será continuar con nuestra **apuesta por el Túnel del Fito**, como eje de conexión de la Autovía del Cantábrico con Arriendas, centro comarcal de equipamientos de segundo nivel, por su rentabilidad social y sus menores impactos ambientales frente a otras alternativas. Para su realización, avanzaremos en la línea de trabajo con el Gobierno del Estado, llamada a culminar en un Acuerdo Marco entre ambas Administraciones.

Continuaremos impulsando el **eje vertebrador del Suroccidente**, atendiendo a las necesidades de estructuración territorial y mejora de accesibilidad de esta comarca a una red de altas prestaciones. Defenderemos para ello la continuidad del eje Salas-La Espina y su llegada a Cangas del Narcea, avanzando hacia la Meseta con la solución diferenciada que proceda en el marco de la revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

La implicación del Gobierno del Estado con la mejora de las infraestructuras viarias en Asturias es bien patente en un territorio donde la intrincada y bella orografía, convierte cada tramo de infraestructura en un gran desafío técnico, medioambiental y económico.

En cuanto a las carreteras de titularidad estatal, avanzar en la **Autovía del Cantábrico hasta su culminación es una prioridad**; por su papel clave en la vertebración territorial y su significado estratégico para el desarrollo y la competitividad de nuestra economía.

El ferrocarril, el modo que más impulso necesita

El ferrocarril tiene hoy un papel absolutamente secundario en el esquema de movilidad regional de Asturias. Sin embargo, si se compara con otros modos, sus beneficios ambientales y sociales son sustancialmente mayores. Según la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, de las emisiones de gases de efecto invernadero causante del cambio climático, las del transporte por carretera rondan el 90%, mientras que las del modo ferroviario no alcanzan el 1%.

A las positivas connotaciones ambientales del ferrocarril, con repercusiones en el bienestar social, hay que unir sus evidentes ventajas sociales: frente al transporte privado o aéreo resulta más accesible y asequible al conjunto de la ciudadanía, especialmente con la subida de precios de los hidrocarburos.

Ganar en eficacia y sostenibilidad del transporte implica una distribución modal más equilibrada, que necesariamente tiene que pivotar hacia un incremento de los modos públicos, especialmente ferroviarios.

Modernización, optimización de infraestructuras y coordinación de servicios ferroviarios

Desde el proyecto socialista, apostaremos por **sacar un mayor rendimiento económico y social a las infraestructuras ferroviarias existentes**, que aunque son de titularidad estatal, el Principado de Asturias ya viene participando activamente en su potenciación.

En el ámbito **Asturias interior**, la densa malla ferroviaria existente de ancho ibérico (RENFE, ADIF) y de ancho métrico (FEVE) precisa de medidas de intervención que contemplen el conjunto del territorio, singularmente en el Área Metropolitana Asturiana. En este proceso, **se continuará con la modernización de algunas líneas de FEVE y su inserción con menos impacto en las tramas urbanas**, la ejecución del proyecto de integración ferroviaria en la línea del Valle del Nalón y el refuerzo de la actual en colaboración con el Consorcio de Transportes de Asturias. Respecto a ADIF y RENFE se seguirá defendiendo el desarrollo de las actuaciones previstas en Gijón al Norte y la eliminación de la Barrera Ferroviaria de Avilés.

Asimismo, la complementariedad de servicios RENFE y FEVE para las cercanías, requerirá una gestión más coordinada para mejorar frecuencias y tiempos de viajes, al servicio de sus ya actuales 8 millones de viajeros/año y 180 trenes/día que circulan por esa red; avanzando hacia la configuración de un Sistema Autonómico de Movilidad Ferroviaria en Asturias, plenamente integrado con el Consorcio de Transportes e incorporado al Plan de Movilidad Sostenible.

La finalización de la variante de Pajares de Alta Velocidad y la entrada en servicio de tramos intermedios de esta gran infraestructura Gijón-Madrid, supondrá una gradual reducción de tiempos de desplazamiento de Asturias con la Meseta, hasta su culminación, que permitirá llegar en menos de 3 horas a Gijón, y en menos de 2 horas y media a Oviedo.

Ferrocarril para una economía asturiana más competitiva

Desde el punto de vista de las **mercancías**; teniendo en cuenta que Asturias es un importante foco de generación de tráficos nacionales por ferrocarril (10% de los tráficos de RENFE), y los múltiples nodos de atracción de más movimiento ligados al tejido industrial regional, puertos y ZALIA; el **eje radial Asturias-Madrid**, garante de un tráfico más rentable para las mercancías, está llamada a convertirse en **una de las grandes fortalezas para hacer más competitiva la economía asturiana**.

Los puertos y el aeropuerto, para una economía más internacionalizada

Tras la ampliación de los dos puertos comerciales; la de Avilés en proceso y en Gijón recientemente culminada, vías de entrada de materias primas que demanda la industria básica asturiana y oportunidad para la diversificación energética de nuestro sistema; nuestra Comunidad Autónoma se sitúa en una posición de privilegio para la revitalización de su economía.

Estas infraestructuras, llamadas a jugar un papel clave en el futuro próximo de la economía asturiana, deben ahora dotarse de estrategias específicas para la captación y aumento de sus tráficos, abriendo nuevas rutas comerciales hacia mercados emergentes, e internacionalizando definitivamente nuestra economía.

Es necesario de forma complementaria, dar un impulso a la construcción del vial de acceso al Puerto de El Musel por Jove, esencial para asegurar la interconexión con el sistema de transporte terrestre y con el sistema económico regional.

Partiendo de la trayectoria de éxito de la ruta Gijón-Nantes; **apostaremos decididamente por las Autopistas del Mar** favoreciendo intercambios comerciales internacionales vía marítima, mejorando la competitividad de nuestro tejido empresarial y promoviendo un movimiento de mercancías más eficiente, limpio y saludable para nuestra realidad territorial.

La **Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA)**, iniciada en la actual legislatura, es el eslabón que culmina el hinterland portuario-industrial regional, y que refleja la punta de lanza de las fortalezas de la transformación económica regional. Decisiva puede ser su contribución a la movilidad sostenible a través de su consolidación como nudo logístico de intercambio ferrocarril-carreteras; lo que favorecerá la gestión más eficaz de tráficos de mercancías nacionales e internacionales y la actividad portuaria.

En relación con el **Aeropuerto de Asturias**, apoyaremos su proyección para **itinerarios internacionales de viajeros y de larga distancia**; así como la **mayor presencia del transporte aéreo de mercancías**, aprovechando la oportunidad de la previsible disminución de trayectos nacionales de viajeros con la entrada en servicio de la alta velocidad ferroviaria.

Telecomunicaciones y sociedad de la información: Las inversiones para el futuro

Si en el pasado la riqueza de un país, se medía, entre otros parámetros, por su dotación de equipamientos e infraestructuras clásicas (carreteras, ferrocarriles, infraestructuras energéticas, etc.), hoy las infraestructuras de telecomunicaciones se erigen en el nuevo referente de riqueza, de tal forma que aquel territorio que no se dote de una fuerte infraestructura al respecto, está llamado a la regresión económica y social.

Fruto de políticas proactivas sustanciadas por los diferentes gobiernos socialistas, se ha conseguido, por medios propios (Red Asturcón), o estimulando la iniciativa privada, (ayudas públicas en diferentes formatos), que nuestra Comunidad disponga de importantes equipamientos en telecomunicaciones, habiéndose completado satisfactoriamente la implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT), y disponiendo de redes inalámbricas y de cable (fibra óptica o similar) públicas y privadas, que encierran un enorme potencial que urge poner en valor de cara al próximo futuro.

Este esfuerzo en dotación de infraestructuras y equipamientos de telecomunicaciones ha permitido consolidar en Asturias el **derecho a que todos los ciudadanos** puedan acceder, en condiciones económicas razonables, a servicios hoy considerados esenciales, tales como la telefonía fija y móvil y el acceso a Internet de Banda Ancha, sin ningún tipo de discriminación, ni siquiera por razones de ubicación territorial.

Ante el despliegue de las telecomunicaciones, las dificultades geográficas (aislamiento), demográficas (despoblamiento) o económicas (baja productividad), dejan de ser amenazas reales para el progreso. Las TICs permiten aprovechar las ventajas de las económicas de aglomeración desde lugares periféricos y con menos población de nuestra realidad regional.

Para los socialistas asturianos, avanzar en la sociedad digital es una apuesta estratégica por su importancia para hacer nuestra economía más competitiva, lograr el equilibrio territorial, fijar población en el medio rural y contribuir a su desarrollo, de forma equilibrada en toda la región.

Nuestra clara defensa de las telecomunicaciones y el desarrollo de la sociedad de la información, convergen con una creciente demanda de servicios de telecomunicaciones (incluyendo los audiovisuales con funcionalidades de interactividad), entre los ciudadanos y las empresas, lo que exige redoblar esfuerzos para intensificar las políticas dotacionales de equipamientos e infraestructuras.

Asturias debe crecer como territorio desarrollado en materia de infraestructuras y equipamientos de telecomunicaciones, capaces de atraer talento, humano y empresarial. También debe aprovechar sus activos tecnológicos para internacionalizar la economía, favoreciendo la proyección y salida al exterior de sus productos y servicios. La globalización también tiene ventajas, y las TICs ofrecen la mejor manera de aprovecharlas.

Plan de infraestructuras de telecomunicaciones y servicios de la Sociedad de la Información del Principado de Asturias

Sobre la base de tres grandes ejes (Infraestructura, I+D y Formación), elaboraremos un **Plan de Infraestructuras de Telecomunicaciones y de Servicios de la Sociedad de la Información en el Principado de Asturias**, que, a partir de las dotaciones existentes, las jerarquice, y trace las políticas a desarrollar en esta materia. El plan debe concebirse desde el origen, en términos participativos, incorporando los esfuerzos públicos y privados, tanto para su elaboración, como en su desarrollo y ejecución. Sin perjuicio del liderazgo público incuestionable, la colaboración del sector privado multiplicará los efectos positivos, concentrando recursos y esfuerzos en la misma dirección.

El Plan debe **abordar de forma integral el despliegue de infraestructuras de gran capacidad**, aprovechando sinergias entre el sector público y el privado, haciendo realidad la convergencia entre redes (fijas y móviles) y servicios.

El segundo gran esfuerzo, se centrará en la **promoción de un gran eje de I+D** en materia de servicios de la Sociedad de la Información, nucleado en torno al sector de empresas TIC (tecnologías de la información) y la Universidad de Oviedo, para hacer de Asturias un referente en investigación y desarrollo de nuevas plataformas y aplicaciones tecnológicas, basadas en la interactividad, y la potencialidad cuasi ilimitada de las nuevas tecnologías. Esta apuesta contribuirá a **facilitar** de una manera notable **la vida de los ciudadanos y la competitividad de las empresas**, al tiempo que dinamizará un sector proveedor de numerosos puestos de trabajo de gran cualificación profesional.

La formación debe ser otro de los pilares del Plan. Las TICs son más rentables y productivas donde se saben usar bien. La **capacitación tecnológica** de las personas es fundamental para favorecer la cohesión social y eliminar riesgos de exclusión tecnológica. A su vez abre nuevas oportunidades de generación de empleo y creación de empresas de contenido tecnológico.

Despliegue de las redes de telecomunicaciones en todo el territorio: Oportunidades para todos

- **Despliegue de redes de alta capacidad.** Convergencia y potenciación de todas las redes (fijas y móviles) y tecnologías existentes (cable, fibra óptica, redes inalámbricas, satélite) de tal forma que se asegure la conexión a los servicios de la Sociedad de la Información a precios razonables, con prestaciones, capacidades y velocidades de primer nivel, en el entorno de los 100Mb/s en zonas urbanas, extendiéndose progresivamente al conjunto del territorio.
- **Banda Ancha Universal.** Establecer como derecho básico de los asturianos, independientemente del lugar donde vivan, el acceso a los servicios de Internet, en condiciones económicas aceptables, y con niveles de calidad, que garanticen velocidades de descarga sensiblemente más altas que las actualmente existentes.
- **Cobertura 3G** (tercera generación), extendiendo al conjunto del territorio asturiano la posibilidad de mejorar señales y calidad de sonido de la telefonía móvil, la realización de video-llamadas o el acceso a internet banda ancha desde dichos teléfonos.

- **Servicios Audiovisuales.** Impulsar las nuevas modalidades de televisión interactiva, alta definición, y 3D, propiciando un creciente acercamiento de los hogares asturianos a esas opciones, e impulsando acciones en colaboración con el sector privado.
- **Carta de derechos de los asturianos en Internet.** Se elaborará y crearán los instrumentos adecuados para garantizar un elenco de derechos básicos mínimos de los asturianos, en relación con Internet:

a) Derecho al conocimiento y uso de Internet (Internet para todos)

Internet se ha convertido en el más poderoso instrumento de nuestra época, y como tal, los socialistas y las Administraciones Públicas que gobernamos debemos garantizar a toda la población el conocimiento necesario para un uso fluido del mismo, evitando nuevos riesgos de exclusión social. Para ello debe instrumentarse un dispositivo de formadores, que garantice el grado de conocimiento continuo de las funcionalidades de Internet, con especial atención al medio rural, los mayores, y colectivos con dificultades.

b) Derecho a la seguridad y a la privacidad en el uso de Internet (Internet seguro)

El papel clásico que han jugado los modernos Estados en relación con la seguridad adquiere una nueva dimensión ante el fenómeno Internet. La creciente presencia del mundo de la delincuencia en Internet representa un nuevo reto para los mismos, y los socialistas no vamos a ser ajenos a ello, especialmente en lo referente a los derechos de la juventud y la infancia. Por ello articularemos políticas de prevención, a través de acciones formativas permanentes en el mundo educativo, con la participación de padres y familias, al tiempo que implementaremos en colaboración con los operadores prestadores de estos servicios, medidas para procurar seguridad de los usuarios.

c) Internet en el sistema educativo

Aseguramiento de la educación en materia de nuevas tecnologías. Para ello se potenciará en extensión y contenidos, el proyecto de Escuela 2.0, para que las "aulas digitales" vayan progresivamente extendiéndose en los diferentes niveles del sistema educativo asturiano; contando con un profesorado formado en nuevas tecnologías y la implicación del conjunto de la comunidad educativa.

d) Bono social para colectivos con especiales dificultades

Los socialistas nos comprometemos con todos los asturianos para implementar, en colaboración con los proveedores de Internet, un acceso al servicio, en condiciones de calidad aceptables, y con precios bonificados, en relación con colectivos con especiales dificultades o bajo nivel de rentas, de tal suerte que ningún asturiano, sea cual fuere su situación individual, resulte excluido del acceso a un servicio hoy en día esencial.

Innovación y Sociedad de la Información: gestión consorciada, mayores oportunidades

- **Potenciar el Consorcio Asturiano de Servicios Tecnológicos (CAST)**, extendiéndolo a la totalidad del territorio regional y a marcos de relación tecnológica que trasciendan el ámbito de la gestión local. Se propiciará desde el Consorcio la articulación de un potente sector TIC en Asturias, fomentando la cooperación y el trabajo en red, la participación de empresas asturianas en proyectos tecnológicos, el I+D+ i en estos campos, y el avance de la sociedad digital.

El CAST se orientará a la permanente colaboración con entidades como la Fundación CTIC de la que ya forma parte el Principado de Asturias, el Cluster existente de empresas asturianas TIC y la Universidad de Oviedo.

- **Formación combinada Universidad/Empresa.** Estableciendo incentivos a las empresas TIC, con el fin de que los alumnos universitarios de última fase de las disciplinas técnicas, puedan ser contratados en régimen de formación por un periodo amplio, en puestos de trabajo que realmente aporten conocimiento y enriquecimiento personal.
- **Aplicaciones y Plataformas de fuerte valor social.** Impulsando el diseño y ejecución de soluciones tecnológicas que mejoren la atención socio-sanitaria de amplios colectivos sociales con problemas específicos, especialmente en el segmento de enfermos crónicos, o la atención asistencial a mayores u otras personas dependientes, utilizando las nuevas tecnologías para arbitrar soluciones desde el domicilio, buscando la mayor satisfacción de los usuarios, y a su vez reduciendo costes. (Las TIC al servicio de los ciudadanos).



fsa-psoe.org