

MESA 4.

*Asociaciones de personas con
diversidad funcional*



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 5
- Número de organizaciones / instituciones participantes: 4
 - ONCE.
 - FEKOOR.
 - GORABIDE.
 - Fundación síndrome de Down y otras discapacidades intelectuales del País Vasco.

2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE BILBAO EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS ASOCIACIONES DE PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL

Las **FORTALEZAS** señaladas por las personas participantes en relación a la movilidad de Bilbao desde el punto de vista de las personas con diversidad funcional fueron las siguientes:

- Existe una **amplia variedad y diversidad en el transporte público**, con mención especial al metro y su extensión y modernidad de su red.
- Se destaca que Bilbao va **mejorando en accesibilidad**, con la eliminación de barreras arquitectónicas, construcción de ascensores, ampliación de las aceras, planes de peatonalización etc.
- Se percibe una **Administración cada día más sensibilizada** con la problemática de las personas con movilidad reducida. Se destaca la propia iniciativa participativa, el PMUS y el consenso político.
- Los participantes hacen hincapié en la mejora de las **comunicaciones de los barrios** con el centro de Bilbao, con puntos de acceso al transporte público.

Las **DEBILIDADES** señaladas por las personas participantes en relación a la movilidad de Bilbao desde el punto de vista de las personas con diversidad funcional fueron las siguientes:

- Desde la asociación de personas con discapacidad intelectual comentan la ausencia de **señalización cognitiva en el transporte público**, lo que provoca que personas con dificultades para leer no puedan orientarse en las estaciones de metro.
- La mesa de trabajo informa de que se dan respuestas de movilidad que están centradas en “ciudadanía tipo”, sin tener en cuenta a las personas con diversidad funcional, y por lo tanto sin ofrecer una **movilidad inclusiva**. En este punto concreto, se advierte cierta rigidez y dificultad para incorporar soluciones de movilidad inclusivas.
- Se pone sobre la mesa la problemática existente en **el diseño de las unidades de transporte público** que, aseveran, no están pensadas para personas con movilidad reducida. En este sentido se cuestiona la **usabilidad** de productos y servicios vinculados al transporte público, y se subraya la puesta en marcha de medidas que en ocasiones no son **100% eficaces**.
- Se destaca la **orografía** de la propia ciudad como una enorme dificultad a la que hacer frente.
- Los colectivos que forman parte de la mesa señalan **un exceso de ocupación en las aceras**, lo que incide negativamente en la calidad de vida de las personas con movilidad reducida.
- Todas las personas participantes coinciden en subrayar la **carestía** del transporte público, en comparación con otras ciudades, y se hace hincapié en el pago por acceso de menores (desde los 4 años en el metro).
- Se denuncian deficiencias en los itinerarios peatonales, y desde el colectivo que representa a las personas con discapacidad intelectual se denuncia la **mala ubicación y escasa visibilidad de los pasos de peatones**.

- Desde la representación del **colectivo de personas ciegas** se pone sobre la mesa la problemática causada por la **escasa o incorrecta señalización de los carriles bici**, y se demandan más calles de plataforma única.
- Se indica la necesidad de más **formación y concienciación** en las personas encargadas de desarrollar el servicio vinculado al transporte público. Se considera clave la **formación técnica** del personal.
 - **NOTA1:** La mesa de trabajo coincide mayoritariamente en que deberían de participar de forma transversal en la elaboración del PMUS, aportando en más áreas y más mesas de trabajo que sólo la suya particular.
 - **NOTA2:** Destacan la poca participación que se da a estas asociaciones en el ámbito de decisión, y la ausencia de operadores políticos con diversidad funcional.
 - **NOTA3:** La mesa coincide en incidir en el futuro aumento del envejecimiento de la población, lo que se debería de traducir en medidas de impacto que den respuesta a las necesidades de movilidad derivadas de una sociedad cada vez más envejecida y, por lo tanto, con mayores dificultades de movilidad.

3. OBJETIVOS PARA EL PMUS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL

Tras la identificación de las fortalezas y debilidades, la persona dinamizadora expuso los **objetivos propuestos por el personal técnico y político del Ayuntamiento para el área de Transporte Privado:**

- Aumentar las zonas peatonales.
- Mejorar la accesibilidad para peatones (eliminar barreras arquitectónicas).
- Mejorar la movilidad vertical (ascensores).

- Mejorar la accesibilidad al transporte público (rampas, adecuación para invidentes...)
- Optimizar el sistema de semáforos (menos semáforos, menos tiempo de espera)

Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo aprobaron los anteriores objetivos y solicitaron la **inclusión de los siguientes objetivos adicionales:**

- **Incluir a las personas con diversidad funcional de forma transversal en los planes de movilidad,** y no en un apartado particular.
- **Incidir en la concienciación social** para, mejorar la movilidad en general y la de estos colectivos en particular.
- **Mejorar la señalización cognitiva en el transporte público.**
- **Incorporación de soluciones técnicas eficaces al 100%.**
- Ofrecer **formación técnica** para el personal responsable del servicio.
- Atender la realidad de la **asistencia personal**. Un trabajador que acompaña a una persona con diversidad funcional tiene que abonar su viaje.

Tras la inclusión de los nuevos objetivos en el listado, se realizó **clasificación de todos ellos en función del grado de prioridad atribuido para su abordaje en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao.**

En ese proceso de reflexión y jerarquización **la mesa de trabajo determina unir objetivos que entiende son demasiado similares para tratarse de forma individualizada:** *“Mejorar la accesibilidad para peatones (eliminar barreras arquitectónicas)”* y *“mejorar la movilidad vertical (ascensores)”*.

De esta forma, los **tres principales objetivos** son:

OBJETIVOS DE MAYOR PRIORIDAD	
OBJETIVOS	MOTIVOS
<p>1.- Mejorar la accesibilidad para peatones (eliminar barreras arquitectónicas) y mejorar la movilidad vertical (ascensores)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Es imprescindible para garantizar la igualdad de oportunidades y los derechos de la ciudadanía. ➤ Es primordial para la seguridad de las personas con diversidad funcional. ➤ Es básico para plantearse moverse en transporte público y dejar el coche privado. ➤ Se considera fundamental para mejorar la movilidad de los barrios, y la igualdad en las comunicaciones entre barrios. ➤ Son soluciones inclusivas de las que se beneficia toda la ciudadanía. ➤ Los itinerarios peatonales tienen que estar diseñados para todos, y recoger las necesidades de todos los colectivos con dificultades de movilidad. ➤ Atender las necesidades concretas de las personas con diversidad funcional redundaría en la mejora de la calidad de vida del resto, como por ejemplo, con la instalación de ascensores en las estaciones de metro.
<p>2. Mejorar la accesibilidad al transporte público (rampas, adecuación para invidentes...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sistemas verdaderamente eficaces para incorporar la diversidad en la movilidad: sistema de acceso y desembarque eficaces, sistemas de balizas que permitan embarcar y desembarcar a las personas con movilidad reducida... ➤ Es primordial para la seguridad de las personas con diversidad funcional. ➤ Es imprescindible para garantizar la igualdad de oportunidades y los derechos de la ciudadanía. ➤ Son soluciones inclusivas de las que se beneficia toda la ciudadanía. ➤ Se entiende como urgente trabajar en la mejora de la señalización cognitiva; es básico para que determinados colectivos puedan orientarse (por colores) y puedan así utilizar el transporte público.

<p>3. Incorporar soluciones técnicas eficaces</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ Es primordial para la seguridad de las personas con diversidad funcional.➤ Son soluciones inclusivas de las que se beneficia toda la ciudadanía.➤ Mejorar las aplicaciones móviles (APP) del transporte público.➤ Mejorar la usabilidad y accesibilidad de los diferentes sistemas técnicos que se utilizan en el transporte público, como el texto de las máquinas canceladoras.➤ Se considera importante incorporar avisos auditivos, como los existentes en el metro, en el resto de transportes públicos.
--	--

4. COMPROMISOS DE LAS ORGANIZACIONES / INSTITUCIONES PARTICIPANTES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por último, se desarrolló una dinámica para **establecer compromisos y propuestas de autocorresponsabilización** de los agentes participantes para mejorar la movilidad en Bilbao:

- Las personas participantes se ofrecen a ayudar a la **formación** de los profesionales del transporte público, en cuestiones vinculadas con la accesibilidad universal y movilidad inclusiva.
- Se sugiere también participar en experiencias piloto con **dinámicas de grupo** que sirvan para **compartir conocimiento y experiencias** sobre la realidad y las necesidades concretas que tienen las personas con diversidad funcional en el ámbito de la movilidad.
- Del mismo modo, se ofrecen a aconsejar y aportar experiencia de usuaria y usuario en el **diseño de las unidades de transporte**, que ayuden a mejorar la accesibilidad del transporte público.

- Finalmente, se comprometen a seguir colaborando en la construcción del PMUS **identificando y denunciando los principales problemas** que se encuentran en el ámbito de la movilidad en Bilbao.