

Expte. **DI-1033/2007-5**

**S/R: 1138851/2007 a.l.**

**Excmo. Sr. Alcalde-Presidente del  
Ayuntamiento de Zaragoza  
Plaza del Pilar, 18  
50001 Zaragoza**

**15 de febrero de 2008**

### **I. Antecedentes**

**Primero.-** Con fecha 28 de septiembre de 2007, se incoó expediente de oficio que quedó registrado con el número de referencia arriba indicado con motivo de la aparición en prensa sobre las barreras existentes en la nueva Estación Central de autobuses de Zaragoza. El Comité de entidades representantes de personas con discapacidad en Aragón, (en adelante CERMI) encargó la elaboración de un informe propuesta para la mejora de las condiciones de accesibilidad universal y del diseño para todas las personas en la Terminal de autobuses de Zaragoza-Delicias. Dicho informe fue presentado a la DGA antes de la terminación de las obras con la finalidad de que fueran tenidas en cuenta las necesidades de los futuros usuarios afectados por alguna discapacidad.

No obstante, terminadas las obras, CERMI ha detectado que muchas de las propuestas planteadas para la accesibilidad de la Estación no han sido atendidas

**Segundo.-** Se solicitó informe al Ayuntamiento de Zaragoza el cual contestó que *“En relación con las deficiencias en materia de supresión de barreras arquitectónicas que se ponen de manifiesto en el informe de CERMI que se adjunta, por parte de esta Dirección de Conservación y Explotación de Infraestructuras se informa lo siguiente:*

*1º -La inmensa mayoría de las deficiencias señaladas se refieren al interior del edificio en el que esta Dirección carece de competencias, entendiéndose que por ser la DGA la Administración de la que depende este edificio le corresponde a ella su eliminación.*

*2º - En relación con las deficiencias relativas a los accesos rodados hay que señalar que este Ayuntamiento de Zaragoza no ha recibido todavía estos accesos, por lo que no resulta competente para su arreglo. En todo caso debe señalarse que se entiende que la situación actual es provisional, encontrándose toda la zona en obras.*

En vista de lo alegado por el Ayuntamiento, se solicitó informe a ADIF el cual no contestó y al Gobierno de Aragón el cual remitió el siguiente informe:

*“En relación con el expediente de queja de referencia DI-1033/2007-5 del Justicia de Aragón, relativo a las razones por las que no se han tenido en cuenta las propuestas de CERMI-ARAGÓN sobre la accesibilidad en la nueva Estación Central de autobuses de Zaragoza, cúmplame informarle sobre la postura adoptada por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón, en los casos que corresponda, o en caso contrario, en quién recae la competencia para subsanar las deficiencias que se hayan detectado en la Estación Central de Autobuses de Zaragoza, siguiendo el orden de aparición en el escrito de la citada Asociación:*

*Como introducción al presente informe, es necesario recordar que la Estación Central de Autobuses de Zaragoza se encuentra integrada en la Estación Intermodal Zaragoza-Delicias, construida y explotada por la Administración General del Estado a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

*La citada Estación Central de Autobuses forma, por consiguiente, parte indivisible, en términos de propiedad y dominio público ferroviario, de la Estación Intermodal, y no ha sido hasta la formalización de la cesión de uso del inmueble e instalaciones que se dedicarán al emplazamiento de la Estación Central de Autobuses por parte del ADIF a favor de la Comunidad Autónoma de Aragón, por un período de setenta y cinco años, el momento en el que esta Administración se ha encontrado en disposición de poner en funcionamiento esta infraestructura, acondicionando, en la medida de lo posible, un espacio ya construido por el Ministerio de Fomento.*

*Por consiguiente, la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, una vez puesto a su disposición el derecho de uso de esta estación, procedió a la ejecución de un Proyecto de Obras e Instalaciones Complementarias que permitiría su adaptación al uso para el que está concebida la infraestructura, es decir; el de estación de autobuses, pudiendo intervenir sólo en elementos concretos cuya ejecución fuera materialmente posible, por ejemplo; la adaptación de la cota 203 para el establecimiento de las oficinas de la empresa explotadora, la mejora de los sistemas de detección de incendios, la instalación de sistemas de detección de CO, de obligado cumplimiento en una estación de autobuses, sistemas de climatización y renovación de aire primario en espacios que no disponían de ello, o mejora del pavimento, dotándole de regularidad y rugosidad en la zona de tránsito de autobuses, si bien no puedo hacerse nada con relación a los accesos o la comunicación entre plantas ya existentes (rampas, ascensores, escaleras manuales.. .etc), o cualquier otro elemento no previsto en el proyecto constructivo inicial pero de práctica imposibilidad una vez finalizadas las obras del edificio.*

*Por tanto, antes de proceder a la contratación de la explotación de la Estación mediante la fórmula de gestión de servicio público, la Dirección General de Transportes procedió a la contratación de las citadas obras complementarias., habiendo recibido, efectivamente, y con carácter previo, un informe propuesta para la mejora de las condiciones de accesibilidad universal y de diseño por parte de CERMI Aragón, propuestas que fueron prácticamente acogidas en su totalidad, tal y como se procederá a describir a continuación, salvo aquellas que debían ser trasladadas a una segunda fase, la de instalación de los sistemas de explotación, obra correspondiente al futuro explotador de la estación de autobuses.*

*Es necesario mencionar igualmente, que el proyecto constructivo de la Estación Intermodal cumple los requisitos que la normativa exige en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, siendo numerosas las publicaciones con carácter de “recomendaciones para el diseño” de asociaciones de diferente índole cuyo objeto es la mejora de las condiciones de accesibilidad para colectivos de movilidad reducida o discapacitados, recomendaciones por tanto que pueden ser tenidas en cuenta sin ser de obligado cumplimiento, y que se caracterizan por ser muy variables y diferentes en función del tipo de publicación que se consulte (CERMI, ONCE,.. etc).*

*A pesar de este grado de indefinición, además de libertad, a la hora de diseñar determinados elementos, el equipo redactor del proyecto constructivo de Obras e Instalaciones Complementadas de la Estación Central de Autobuses de Zaragoza, procedió a la inclusión de los siguientes elementos, a petición de la Dirección General de Transportes:*

- Colocación de 15 unidades de apoyos isquiáticos de 80cm. de altura con barra horizontal para facilitar el descanso y la espera.
- 1.750 m<sup>2</sup> de abujardado in situ de suelo de calatao para la disposición de bandas de 4 cm. con diferente rugosidad, que permitan a invidentes la diferenciación de la zona de espera y la línea de aproximación a la dársena del autobús, así como bandas en escaleras manuales.
- 11 unidades de grifos con maneta gerontológica y boca extraíble para aseos de minusválidos.
- Colocación de 225 metros de valla metálica de acero galvanizado para separación de la vía ferroviaria del andén de espera de autobuses, evitando la calda en el hueco de la vía de niños o invidentes.

*En cuanto al resto de cuestiones presentadas en el informe de CERMI Aragón, se procede a dar respuesta a los diferentes apartados, por orden de aparición:*

#### **ACCESOS A LA ESTACIÓN.**

*Se procede a enumerar las deficiencias encontradas en la glorieta que da acceso desde la Avenida de Navarra a la estación intermodal, mencionando la ausencia de semáforos sonoros o bandas de pavimento de textura y tacto diferenciador, a lo cual lo único que se puede responder, tal y como se ha indicado en la parte expositiva del presente informe, es que toda la urbanización exterior y accesos al complejo intermodal han sido competencia, bien del propio Ministerio de Fomento, bien del Ayuntamiento de Zaragoza, no habiendo tenido acceso a esta información el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón hasta su puesta en servicio ni, evidentemente, competencia, para diseñar tales accesos.*

*Lo mismo cabe decir respecto de las deficiencias encontradas en la parada de bus urbano, competencia del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, o la dificultad de encontrar autobuses urbanos adaptados en las tres líneas que llegan a al estación.*

## ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS.

*En cuanto a la necesidad de plazas de aparcamiento adaptadas reservadas, bien en el exterior, bien en el parking norte, la respuesta es exactamente la misma. La Dirección General de Transportes no tiene ninguna competencia en el diseño y gestión de las plazas exteriores o interiores a la Estación Intermodal, siendo la primera de ellas una cuestión municipal, y la segunda responsabilidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que explota sendos apartamientos subterráneos sur y norte, mediante concesiones. De hecho, no se ha permitido a esta Administración Autonómica gestionar para su propio personal de la estación de autobuses, usuarios o incluso paquetería ningún espacio particular, ni optar a la negociación de una tarifa diferente a la existente en la estación ferroviaria. Entendemos, de la misma forma que los autores de la propuesta objeto del informe, que tanto la señalización de este parking como su diseño interior podría mejorarse, y trataremos de mantener constante el esfuerzo que desde hace dos años esta Administración lleva a cabo para obtener algún resultado.*

## ATENCIÓN AL PÚBLICO.

*El informe indica que no existe personal auxiliar de apoyo para ayudar a las personas con algún tipo de dificultad. Se propone la contratación de personal de atención al público con formación específica en la Lengua de Signos o, en su defecto, la disposición de puestos con un sistema de videoconferencia que permitan conectar con un intérprete sin necesidad de que se encuentre físicamente en el edificio de la estación.*

*Se trasladará esta propuesta a la sociedad explotadora, responsable de la gestión de la estación de autobuses, si bien hay que ser conscientes de la dificultad, y coste económico imputable a los ya elevados gastos de explotación de la propia estación, sobre todo respecto de la instalación de un sistema de la envergadura del que se propone, precisamente como propuesta alternativa a la contratación de personal especializado en el lenguaje de signos, considerando que esta opción pudiera ser más fácil que el sistema de videoconferencia.*

## TAQUILLAS

*Se trasladará a la sociedad explotadora la conveniencia de reforzar la información sonora (que se ha comprobado de forma previa a la redacción del presente informe que, a pesar de lo indicado en éste, existe y funciona de forma bastante aceptable). Respecto del espacio de venta de billetes, el hecho de que se encuentre totalmente acristalado, por un lado se debe a la homogeneización con las taquillas de la estación ferroviaria, por otro, evidentemente, es una cuestión de seguridad, y los problemas detectados quedan perfectamente solventados si se evitan las interferencias con la disposición de un bucle magnético.*

*Ya se ha trasladado a la sociedad explotadora la necesidad de hacer constar, además del nombre de las compañías operadoras, los destinos que cada una ofrece.*

## ILUMINACIÓN

*Se tratará de mejorar la iluminación en la estación de autobuses de forma*

que garantice la progresiva y variable adaptación a la luz natural y que en zonas de circulación y pasillos se alcancen los 300 luxes.

## CONTRASTE Y DESLUMBRAMIENTO

Los elementos de interés se encuentran destacados en la estación con contraste cromático, en concreto color rojo, siendo éste el aceptado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con el que es necesario coordinar el aspecto exterior de la infraestructura, de conformidad con el Convenio de cesión de la estación de autobuses, en el cual el Adif se reserva el derecho de aprobar los proyectos de acondicionamiento de la estación para mantener el equilibrio y la homogeneidad con el resto del complejo arquitectónico.

Por otra parte, como se ha comentado anteriormente, con el fin de facilitar el uso de la estación por parte de invidentes, se han dispuesto bandas de diferente rugosidad y aspecto, tanto en descansillos de escaleras como en la zona de aproximación a las dársenas para su fácil detección.

## SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

Existe señalización óptica de emergencia en la estación. El resto de detalles de señalización posicional y direccional comentados en el informe, que hacen referencia a la falta de contraste con las paredes de color claro, tienen la misma argumentación que la expuesta en el punto anterior, mantener la uniformidad con el resto de la estación intermodal.

Las indicaciones de accesos en escaleras, y aseos se encuentran en sistema Braille, no así evidentemente toda la información de las empresas operadoras y los destinos que aparecen en los paneles de señalización variable, que sería prácticamente imposible de actualizar y poner en funcionamiento. No obstante, se trata de compatibilizar toda la información proporcionada en la estación de autobuses con los mensajes de megafonía.

Las puertas y muros cortina de vidrio tiene resaltadas bandas de color y contraste cromático que indican su presencia, no así la fachada norte, donde no se considera necesario al tratarse de paneles horizontales a modo de persiana, cuyos perfiles metálicos permiten perfectamente detectar su presencia y cuyas dimensiones impiden el choque frontal de una persona.

Los paneles informativos de autobuses se encuentran a la altura adecuada para evitar el choque del frontal de los autobuses que evidentemente, cuentan con un gálibo importante, y que se considera suficiente para asegurar su visibilidad por la mayor parte de los usuarios.

Se tendrán en cuenta el resto de recomendaciones aportadas en el informe, que ya han sido trasladadas al explotador de la Estación Central de Autobuses de Zaragoza.

## PUERTAS

Se analizará si existe alguna solución a la disposición de las puertas mencionada en el informe.

## MEGAFONÍA E INFORMACIÓN VISUAL

*Al igual que otros aspectos mencionados a lo largo del informe, relacionados directamente con la explotación, la instalación de todos los sistemas de información y comunicación de la Estación Central de Autobuses han sido dispuestos posteriormente a las obras ejecutadas directamente por la Dirección General de Transportes, correspondiendo su puesta a punto a la sociedad adjudicataria de la concesión del servicio público.*

*Se trasladarán a ésta las indicaciones presentes en el informe para adecuar, en la medida de lo posible y de conformidad con la legislación vigente, los sistemas instalados en la estación.*

## TELEFONÍA

*Algunos de los sistemas propuestos en el informe de CERMI-ARAGON para garantizar la atención telefónica, información de horarios u otras gestiones en la estación de autobuses, superan ampliamente lo establecido por la Ordenanza Municipal en materia de barreras de comunicación, que establece simplemente la necesidad de habilitar en los locutorios y cabinas de uso público teléfonos accesibles para personas con deficiencias auditivas. En ningún caso se establece una obligatoriedad para garantizar la atención telefónica u otras gestiones en la estación mediante mensajes cortos a través de móvil o videoconferencia, sistemas que para esta estación se consideran claramente excesivos.*

## ASCENSORES

*Los elementos mecánicos de elevación (tanto ascensores como rampas mecánicas) en la Estación Central de Autobuses forman parte del conjunto de sistemas de elevación de la Estación Intermodal y fueron instalados en la fase inicial de construcción de la estación Zaragoza Delicias por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y han sido entregados para su uso a la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, sin que ésta haya tenido oportunidad de opinar sobre el número, ubicación o funciones, o incluso actuar a posteriori.*

*Las dimensiones cumplen la normativa vigente y probablemente puedan disponerse pasamanos en todos los laterales de la cabina, sin embargo hay otros elementos que desconocemos si son susceptibles de mejora en la situación actual. No obstante cabe indicar que los ascensores son idénticos a todos los instalados en la Estación Intermodal, es decir, igual que los correspondientes a la estación ferroviaria.*

## ESCALERAS

*El argumento, como en el caso de los sistemas mecánicos de comunicación vertical, es lamentablemente el mismo.*

*La concepción, diseño y construcción de la Estación Central de Autobuses, integrada en la Estación Intermodal, ha correspondido exclusivamente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

*En algunos casos esta administración autonómica ha podido proceder a efectuar modificaciones o mejoras técnicas en el complejo de la estación, sin embargo en otros, debido a la complejidad del edificio, al elevado coste ya de su construcción (coste que ha asumido esta Administración mediante el pago de un canon anual al Ministerio de Fomento hasta cubrir el coste total contemplado en el Convenio de cesión) y sobre todo, a las fechas en las que fue definitivamente formalizada la cesión, con la presión mediática y social por poner en funcionamiento un equipamiento plenamente necesario y demandado en nuestra ciudad, justifican la imposibilidad de actuar sobre una obra acabada.*

### ASEOS PÚBLICOS

*Sin necesidad de redundar en un argumento sobradamente expuesto en este informe, indicar que los aseos cuentan con indicación en Braille de su ubicación y en aquellos adaptados a minusválidos se mejoraron las instalaciones interiores, sustituyendo los grifos existentes por otros dotados de maneta gerontológica.*

*Se solicitará la instalación de señalización de emergencia en el interior, si bien entendemos que la comunicación acústica es complementaria y accesible en estas instalaciones.*

### MOBILIARIO URBANO

*Se han dispuesto extintores, papeleras y apoyos isquiáticos en la zona de espera próxima a las dársenas por considerados de máxima utilidad y necesidad, entendiéndose que su dimensión no puede obstaculizar demasiado el paso del personal y sopesando la prioridad en la decisión, es decir; si es más importante su existencia (que en otro caso, con toda probabilidad sería demandada y exigida, bien por cumplimiento de la normativa vigente en el caso de sistemas de emergencia y extinción de incendios, bien por garantizar la limpieza y comodidad respectivamente, de los usuarios en las instalaciones de las que hacen uso), o es más conveniente su total eliminación por ocupar unos centímetros que en algunos casos están a una altura que no obstaculiza de ninguna forma el paso de los viajeros por ejemplo los extintores y en otros, aunque así sea, son claramente visibles y beneficios.*

*Insistimos en que estos apoyos isquiáticos fueron colocados a petición de CERMI Aragón y su diseño fue muy trabajado por el equipo técnico responsable de las obras complementarias de la Estación Central de Autobuses, ya que no había precedentes de este elemento en otro edificio, ni fabricación al uso, diseñándose en exclusiva para esta estación y considerando que el acero inoxidable era un acabado que armonizaba con el resto del complejo, condición siempre impuesta por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y claramente contrastado con el hormigón blanco de la pared.*

*Como conclusión a este informe, resaltar el interés y esfuerzo que ha hecho esta Comunidad Autónoma por contar con una estación de autobuses adecuada, a pesar de las circunstancias que han llevado consigo recibir una instalación ya construida, con muy escasa capacidad de intervención, tratando sin embargo de*

*mejorar sus características de forma constante y aceptando todas las sugerencias que impliquen actuaciones encaminadas a garantizar un adecuado funcionamiento.”*

## **II.- Consideraciones jurídicas**

**Único -.** Uno de los principales cometidos del Estado Social y Democrático de Derecho es el que impone el artículo 9.2 de la CE, en cuanto a la remoción de obstáculos para que la libertad e igualdad sean reales y efectivas, mandato que se desarrolla en el art. 49 del mismo Texto respecto a la plena integración social de las personas que padezcan situaciones de minusvalía; preceptos que obligan a los poderes públicos a una mayor sensibilidad para quienes padecen situaciones de minusvalía psíquica, física o sensorial garantizando la superación de las barreras de índole laboral, social o material que dificultan dicha plena integración. Con tal finalidad se dictó por las Cortes de Aragón, la Ley 3/1997, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transporte y de la Comunicación seguida por diferentes normas que responden al mismo espíritu. La Exposición de motivos de la referida Ley dispone que la posibilidad de acceso y utilización por parte de los afectados por cualquier minusvalía permanente o circunstancial, de los bienes y servicios enmarcados en los ámbitos y competencia de al Comunidad Autónoma no sólo es una reivindicación de las asociaciones relacionadas con esta problemática sino que actualmente aparece como una condición para mejorar la calidad de vida del conjunto de los ciudadanos.

Al cumplimiento de tales fines debe dirigirse la actividad administrativa de fomento de la mejora de las condiciones de existencia y libre desplazamiento de las personas en situación de minusvalía. Debe reconocerse el importante esfuerzo realizado por las Administraciones competentes para llevar a cabo tales mejoras. No obstante, y si bien ha de admitirse que ninguna necesidad pública puede ser satisfecha en su totalidad, existen unas actuaciones mínimas que sí son exigibles a los poderes públicos. Debe tenerse en cuenta que las exigencias de una mayor integración de los minusválidos en la vida social y laboral determina un incremento progresivo de las necesidades de eliminar cualquier barrera que dificulte la integración de las personas que padecen minusvalías. Por un lado, las Administraciones en el ejercicio de sus funciones y con plena y loable asunción de las mismas, se marcan objetivos de integración y establecen para ello las medidas laborales, fiscales, etc, pero por otro, el presupuesto destinado para la eliminación de las barreras que impiden dicha integración no se ajusta a las necesidades reales o, al menos, no se va actualizando a las nuevas circunstancias.

En la instrucción de este expediente, se solicitó informe al Ayuntamiento de Zaragoza y al Gobierno de Aragón.

En el informe remitido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, debe destacarse la afirmación de que el proyecto constructivo de la Estación Intermodal cumple los requisitos que la normativa exige en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, siendo numerosas las publicaciones, con carácter de recomendaciones para el diseño, de asociaciones de diferente índole cuyo objeto es la mejora de las condiciones de accesibilidad para colectivos de movilidad reducida o discapacitados, recomendaciones, por tanto, que pueden ser tenidas en cuenta sin ser de obligado cumplimiento. En consecuencia, en lo que atañe a las instalaciones del interior de la Estación, ya hayan sido ejecutadas por el Ministerio de Fomento o por el Gobierno de Aragón, con posterioridad a la entrega

efectuado por aquél a la Administración aragonesa, ningún reproche legal puede hacerse por cuanto la Estación es accesible. Cuestión distinta es la aspiración de perfeccionar la accesibilidad y facilitar en el mayor grado posible la deambulacion de todos los usuarios que puedan padecer algún tipo de incapacidad, aspiración que la sociedad debe tener para lograr una efectiva igualdad. Y de lo expresado por la DGA en su informe, podemos concluir que el Gobierno aragonés no es indiferente a esta aspiración y que, en la medida de lo posible, o bien ha tratado de subsanar las deficiencias observadas o bien ha dado traslado a las empresas explotadoras de las cuestiones que son de su competencia. Y en este sentido, es nuestro deber exhortarle para que continúe aplicando las medidas necesarias para mejorar las condiciones de vida de los discapacitados.

Ello no obstante, sí que puede mejorarse el acceso a la Estación de autobuses en el exterior. Esta Institución ya ha efectuado una Sugerencia al Ayuntamiento de Zaragoza para que se instale una parada de taxi en la misma puerta de la Estación, no a 100 metros de distancia como se encuentra en la actualidad.

Pero el acceso de los viajeros a la repetida Estación, no sólo se hace en taxi -servicio cuyo coste es muchas veces muy superior en relación con el precio de los autobuses interurbanos y no siempre disponible-, sino que muchos de aquéllos utilizan la línea de autobuses o acuden en vehículos particulares conducidos por terceras personas. Y según se nos ha informado, existe gran dificultad para encontrar un autobús de las líneas que cubren la referida Estación que esté especialmente adaptado para minusválidos lo que dificulta la utilización de este medio de servicio.

De la misma forma, no existe en la puerta de acceso a la estación una zona para que los vehículos particulares puedan estacionar de forma que su conductor pueda acompañar a un viajero aquejado de una minusvalía al interior de la estación. Bastaría con que hubiese alguna plaza reservada debidamente señalizada con tiempo máximo de permanencia de 10 ó 15 minutos para solucionar el problema.

Por último, sería conveniente adaptar los semáforos que regulan el acceso a la estación desde la Avenida de Navarra a la regulación contenida en la Ordenanza y en general a la Ley 3/1997 de 7 de abril de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación cuyo objetivo es el de garantizar a las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación física o sensorial la accesibilidad y la utilización de los bienes y servicios de la sociedad, procurando los medios para ello como son la eliminación de barreras o la utilización de las ayudas técnicas como factor de sustitución.

### **III.- Resolución**

Por todo lo anteriormente expuesto, y en uso de las facultades que me confiere la Ley 4/1985, de 27 de junio, reguladora del Justicia de Aragón, considero conveniente formular la siguiente Sugerencia:

Para que por el Ayuntamiento de Zaragoza se adapten los semáforos que regulan los cruces de acceso a la Estación Delicias con dispositivo acústico para invidentes.

Para que las líneas de autobús urbano que cubren el acceso a la Estación de Autobuses incluyan vehículos adaptados para minusválidos.

Para que se habilite en el lugar más próximo a la puerta de acceso unas plazas de aparcamiento para vehículos de personas con discapacidad en la forma expresada en el fundamento jurídico.

**EL JUSTICIA DE ARAGON**

**FERNANDO GARCÍA VICENTE**