

PODER LEGISLATIVO

N° 15.653

PROYECTOS

N° 15.652

AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE CARTAGO PARA QUE DONE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD A LA JUNTA ADMINISTRATIVA DE LA UNIDAD PEDAGÓGICA RAFAEL HERNÁNDEZ MADRIZ

Asamblea Legislativa:

La Municipalidad del cantón Central de la provincia de Cartago está en disposición de donar el terreno de la Municipalidad ubicado en distrito II, cantón 1° de la provincia de Cartago, bajo el Sistema de Folio Real, matrícula N° 3048878-000, a la Junta Administrativa de la Unidad Pedagógica Rafael Hernández Madriz, cédula jurídica N° 3-008-084-033.

Así consta en los artículos N° 45 y 7, tomado por el Concejo Municipal de Cartago, en las sesiones ordinarias N° 87 y 91, celebradas los días 8 y 5 de los meses de julio y agosto del año 2003, acuerdo definitivamente aprobado.

El rápido crecimiento de la población estudiantil que ha experimentado el cantón Central de Cartago, obligó a constituir una serie de casas de enseñanza a lo largo del cantón, una de ellas fue la Escuela Rafael Hernández Madriz, fundada en 1954, para brindar una alternativa educativa acorde con los tiempos para los cartagineses. En el año de 1974, la establecen en la Unidad Pedagógica Rafael Hernández Madriz, centro que albergara a partir de esta fecha no solamente a niños y niñas en edad escolar, sino también a jóvenes de secundaria. Además brindan educación a niñas y niños para educación maternal y kinder.

En el curso lectivo que inicio en el año 2003, este centro educativo recibe todos los días a mil cien niñas, niños y jóvenes, quienes enfrentan los problemas de una infraestructura deteriorada por el paso del tiempo y la cual necesita una intervención urgente de parte de las autoridades educativas, las que han solicitado que los terrenos donde se encuentra la planta física pertenezca a la Junta Administrativa, es por eso que las y los regidores del Municipio de Cartago han tomado el acuerdo de solicitar la creación de una ley que les permita la donación de este terreno.

Por ello presento ante esta honorable Asamblea Legislativa, el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA, DECRETA:

AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE CARTAGO PARA QUE DONE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD A LA JUNTA ADMINISTRATIVA DE LA UNIDAD PEDAGÓGICA RAFAEL HERNÁNDEZ MADRIZ

Artículo Único.—Autorízase a la Municipalidad de Cartago, con cédula de persona jurídica N° 3-014-004208, a donar a la Junta Administrativa de la Unidad Pedagógica Rafael Hernández Madriz, cédula jurídica N° 3-008-084033, la propiedad inscrita en el Registro Público, Partido de Cartago, bajo el Sistema de Folio Real, matrícula número 48878-000, el cual se describe así: Naturaleza: para construir escuela sector El Molino, Ubicación: distrito 20, Occidental, cantón 1° de la provincia de Cartago, con número de plano catastrado número C-0003376-1952, mide seis mil ciento cuarenta y nueve metros con ochenta y ocho decímetros cuadrados, y linda al norte: con Av. 1 en medio Escolástica Hernández; al sur: Av. 3 en medio Rosa Bonilla y otro; al este: calle 15 en medio Hospicio de Huérfanos de Cartago y al oeste: con calle 17 en medio Emiliano Calderón y otros, propiedad que se encuentra libre de anotaciones ni gravámenes.

Rige a partir de su publicación.

Mario Redondo Poveda, Diputado.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

San José, 26 de julio del 2004.—1 vez.—C-16575.—(64649).

PARA EL REFACCIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN LAS MODALIDADES AUTOBÚS, MICROBÚS Y BUSETA

Asamblea Legislativa:

El transporte colectivo de personas es una actividad que por su naturaleza y fin ha sido de vital importancia para el mundo entero. Miles de personas utilizan este servicio día a día, para trasladarse a sus trabajos, lugares de estudio, vivienda, centros de diversión y otros. Dicha actividad ha sido declarada de interés público por la utilidad que tiene para la población mundial.

Por tanto, el que dicho transporte se encuentre en las mejores condiciones y pueda ser usado por la mayor cantidad de la población es una prioridad nacional. Ante esta realidad, en los últimos tiempos ha existido una imperante preocupación por elaborar programas y proyectos de ley que tengan como propósito final mejorar todo tipo de transporte público, entiéndase: autobuses, busetas, trenes y cualquier otro transporte que pueda incluirse dentro de este rango.

El proyecto que hoy nos ocupa versa sobre el transporte de autobuses, busetas y microbuses y específicamente su misión es proporcionarles a los concesionarios autobuseros, la posibilidad de que puedan refaccionar sus unidades de transporte mejorándoles las condiciones de infraestructura y maquinaria, para ofrecerle al usuario un servicio de mayor calidad.

Para lograr ello, se propone como objetivo central del mismo, el que la práctica de refaccionamiento de autobuses, busetas y microbuses, pueda convertirse en una práctica válida para los concesionarios de las diferentes rutas nacionales, consiguiendo con ello alargar la vida útil de las unidades de transporte remunerado de personas, en su modalidad de servicio urbano o interurbano, así como transportes especiales.

Actualmente, los concesionarios de autobuses sufren serios problemas con muchas de sus unidades de transporte, debido a que en este momento no existe una alternativa gubernamental que les permita “refaccionar sus autobuses” de manera tal, que dicha refracción les sea tomada en cuenta, tanto en la vida útil de esas unidades de transporte, así como en la fijación de tarifas o en el modelo tarifario, por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

Por lo anteriormente expuesto, he decidido presentar el siguiente proyecto de ley, que vendría a ofrecer una opción viable para los concesionarios de autobuses, permitiéndoles refaccionar sus unidades de transporte, logrando con ello que estos empresarios puedan bajar los costos de operación, debido a que en la situación actual, los mismos, se ven obligados a someterse a endeudamientos bancarios sumamente costosos para poder adquirir autobuses nuevos y con ello cumplir con las exigencias por parte, tanto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como por la ARESEP.

Adicionalmente, el incentivar proyectos de esta índole nos permitiría ofrecerle al usuario un servicio de más alta calidad y eficiencia, que ocasionaría consecuentemente que más personas se hagan usuarios de este transporte colectivo público.

El mejorarle las condiciones a todo nivel a los concesionarios autobuseros podría entre otras cosas; aminorar la contaminación ambiental, reducir el congestionamiento de vías y generar un ahorro sustancial en combustible, al promover que muchos ciudadanos que utilizan sus vehículos propios puedan hacerse nuevos usuarios de este transporte colectivo público y lo más importante aún, sería el que los incrementos de tarifa en el servicio serían menores y más graduales.

Por otra parte, esta iniciativa de ley, ocasionaría ventajas sustanciales al generar nuevos puestos de trabajo para los profesionales y técnicos en el área de ingeniería mecánica, ingeniería eléctrica y técnicos en el área metal mecánica y mecánica automotriz. De esta manera se estarían beneficiando instituciones como: el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ICTR) y los Colegios Técnicos Vocacionales tales como: COVAO, el Colegio Técnico Vocacional de Heredia y el Colegio Don Bosco.

Además, este expediente sin duda vendría a posibilitar que los concesionarios de las unidades de transporte público al refaccionar los autobuses, microbuses y busetas puedan hacer las enmiendas que requieren las unidades de transporte para las personas con discapacidad, lográndose con ello, cumplir con las exigencias propuestas en la Ley N° 7600.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA, DECRETA:

PARA EL REFACCIONAMIENTO DE VEHÍCULOS
DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS
EN LAS MODALIDADES AUTOBÚS,
MICROBÚS Y BUSETA

Artículo 1°—Entiéndase por refaccionamiento de un vehículo de transporte remunerado de personas en las modalidades de microbús, buseta y autobús, el proceso de renovaciones y reparaciones mayores, que restablezcan las condiciones de funcionamiento, de seguridad, comodidad y estética de la unidad, hasta obtener un nivel óptimo de estas condiciones.

Artículo 2°—Para los efectos de esta Ley, se consideran tres grupos de componentes.

- a) Carrocería
- b) Generación y transporte de potencia
- c) Otros componentes

El proceso de refaccionamiento de estos tres grupos comprenderá las siguientes operaciones:

- a) Carrocería:
 - a.1 Revisar minuciosamente las estructuras de piso, de techo, laterales, frontal, trasera y de valijeros. Se deberá sustituir con elementos originales o equivalentes, todas aquellas partes que presenten síntomas de fatiga, deformaciones, corrosión y oxidación.
 - a.2 Revisar minuciosamente los laminados de techo y su ventilación, laterales izquierdo y derecho, frente delantero, frente trasero y valijeros. Se deberá sustituir por láminas nuevas todas las áreas que presenten deformaciones y síntomas de corrosión u oxidación. Se deberá prestar especial atención a los componentes del piso, ya sean láminas de hierro o aluminio, cobertor de piso, etc. Sustituir todo el piso cuando el daño en este sea superior o igual a una cuarta parte de su área; el pasillo debe quedar libre de abultamientos y superficies sobresalientes que impidan el libre caminar seguro de los usuarios. Si existieran tapas de acceso en el piso, estas deberán quedar a nivel y no deberán quedar salientes.
 - a.3 Revisar minuciosamente todas las ventanas y parabrisas delantero y trasero. Se deberán reemplazar todos los cristales y empaques que presenten signos de deterioro. Los cristales de reemplazo deberán ser de seguridad (temperado o laminado).
 - a.4 Revisar minuciosamente todas las estructuras, fijaciones y butacas de asiento. Las fijaciones y butacas serán fijadas por medio de tornillos y no soldadas. En los asientos se sustituirá la tapicería de aquellos que presentan roturas, y en los sólidos (de fibras u otros materiales) se reemplazarán o repararán los que presenten daños. Se exigirá sustituir aquellas estructuras que presenten signos de fatiga, deformaciones, corrosión u oxidación.
 - a.5 Revisar minuciosamente las puertas de acceso y el funcionamiento de sus mecanismos de cierre y apertura. Se reemplazarán todos los cristales, empaques y elementos mecánicos que presenten desperfectos. Los cristales de reemplazo deberán ser de seguridad (temperado o laminado).
 - a.6 Revisar minuciosamente el estado de los parachoques y/o defensas delantero y trasero. Estos deberán estar en óptimas condiciones estructurales.
 - a.7 Revisar minuciosamente el estado de los tubos pasamanos y canceles y las agarraderas de acceso, procediendo a reemplazar o reparar todo lo que presente desperfectos. Los tubos pasamanos, los canceles y las agarraderas se fijarán por medio de tornillos, además, se exigirá que no presenten bordes salientes, tuberías sin terminales o cualquier tipo de agente agresivo. Deberán ser de materia no corrosivo u oxidado y estar libres de pintura.
 - a.8 Revisar minuciosamente todos los componentes eléctricos, electromecánicos y electrónicos, así como los arneses de la instalación eléctrica. Se deberá sustituir por elementos nuevos todos aquellos deteriorados y obsoletos, para garantizar la operación eficiente de todos los sistemas eléctricos y de indicación de funcionamiento. Deberán instalarse en todos aquellos lugares que lo requieran, los blindajes, forros y/o hules de protección para evitar el deterioro del sistema eléctrico por roces con la estructura.
 - a.9 Revisar minuciosamente las pinturas exteriores e interiores de todo el vehículo. Se deberá exigir remover totalmente la pintura vieja en todas las áreas con signos de corrosión y/u oxidación o deterioro evidente. Se exigirá la aplicación de pintura anticorrosiva en todas las partes metálicas expuestas o no expuestas del chasis y carrocerías.

b) Generación y transmisión de potencia:

- b.1. Revisar y medir el cuerpo principal (bloque) del motor, incluyendo cilindros, pistones, bielas, cigüeñal, válvulas y otros. Se sustituirá con componentes nuevos o usados en excelente estado, toda pieza o mecanismo que presenta un desgaste tal que haga imposible su reconstrucción o que haya sobrepasado su vida útil o presenta características de máximo desgaste permisible. El resultado final deberá ser muy cercano al de un motor nuevo.
- b.2. Revisar minuciosamente en los motores de diesel, la bomba de inyección, los inyectores y todos los otros componentes del sistema de alimentación. Se procederá a reemplazar con componentes nuevos o usados en excelente estado, todo aquel elemento desgastado y el resultado final será muy cercano al de un sistema nuevo. En los motores gasolina se exigirá instalar un carburador, distribuidor, bomba y cables nuevos como mínimo. Las emanaciones de humo y gases de escape de los motores tanto diesel como gasolina, deberán quedar dentro de las normas indicadas en la Ley de Tránsito vigente.
- b.3. Revisar minuciosamente el alternador, el arrancador y todo el sistema electromecánico, procediendo a reemplazar con componentes nuevos o poco usados en excelente estado, toda pieza o mecanismo que presenta un desgaste tal que haga imposible su reconstrucción o buen funcionamiento. El resultado final será muy cercano al de los sistemas nuevos.
- b.4. Revisar minuciosamente el embrague, la caja de velocidades, barras de transmisión, diferencial, ejes y otros elementos del sistema de transmisión de la potencia. Se reemplazará por componentes nuevos o usados en excelente estado, todo elemento que presenta un desgaste tal que haga imposible su reconstrucción. El resultado final será muy cercano al de los sistemas nuevos.
- b.5. Revisar minuciosamente la bomba de trasiego, el tanque, las tuberías, filtros y otros componentes del sistema de almacenamiento y trasiego del combustible. Se reemplazará por componentes nuevos todos aquellos elementos que presenten desgaste o desperfectos anormales que impidan su reconstrucción. El resultado final será muy cercano al de los sistemas nuevos.

c) Otros componentes

- c.1. Revisar minuciosamente todo el sistema de dirección, incluyendo columna, caja, barras, rótulas y demás componentes. Se reemplazará por componentes nuevos o usados en excelentes condiciones, todas aquellas piezas o mecanismos que presenten un desgaste tal que haga imposible su reconstrucción. El resultado final será muy cercano al sistema de dirección nuevo y en tal forma que el alineamiento de las ruedas quede dentro de las especificaciones de fábrica. Es obligatorio el tramado del vehículo antes de la entrega del informe del profesional en el que constará el resultado de la puntuación.
- c.2. Revisar minuciosamente todo el sistema de suspensión, incluyendo los soportes con sus pasadores y cojinetes, los resortes, amortiguadores, barras estabilizadores y otros elementos. Se exigirá reemplazar con componentes nuevos, toda pieza que presente signos de desgaste. El resultado final deberá ser muy cercano al de un sistema de suspensión nuevo.
- c.3. Revisar minuciosamente el sistema de frenos, incluyendo tambores, fibras, bombas, tuberías, cilindros, entrapes, tanques, compresor y otros elementos. Se exigirá reemplazar con componentes nuevos o usados en excelente estado toda pieza o mecanismo que presente un desgaste tal, que haga imposible su reconstrucción. El resultado final será muy cercano al de un sistema de frenos nuevo. Se deberá prestar especial atención a los sistemas de tuberías hidráulicos y de frenos de aire que presenten signos de corrosión u oxidación, para que sean sustituidos por nuevos.
- c.4. Revisar el sistema de escape y cambiarlo por uno nuevo en caso de que el que está instalado no se encuentre en óptimas condiciones.
- c.5. Revisar minuciosamente los largeros y travesaños del chasis.

Artículo 3°—Para garantizar una alta calidad y profesionalismo en los trabajos de refaccionamiento, el propietario de la unidad contratará de previo y por su cuenta, los servicios de supervisión de un ingeniero mecánico, preferiblemente especializado en el área automotriz y con un mínimo de tres años de experiencia. Debe estar incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos y estar debidamente habilitado para ejercer la profesión.

El ingeniero deberá, apoyado por una tabla de verificación de medidas, dimensiones y tolerancias, para los principales componentes y grupos mecánicos según el formato vigente que suministre y/o autorice

la Dirección General de Transporte Público, planificar, inspeccionar y aprobar todo el proceso de refaccionamiento y rendir los informes correspondientes al Consejo de Transporte Público.

Artículo 4°—El ingeniero mecánico responsable de la refacción, presentará en su informe final un detalle completo de sus trabajos realizados en el período de la refacción, montos comprobados de las inversiones y los resultados de la inspección final, expresados en una calificación numérica hecha con la tabla que se detalla en el artículo 6. Este informe tendrá el carácter de declaración jurada y deberá acompañarse de toda la documentación relativa a los trabajos efectuados, tales como; factura, listas de repuestos, garantías escritas de talleres, agregando formularios especiales como hojas de medición de motor, tramado, etc.

Artículo 5°—Los trabajos de refacción se clasificarán en dos categorías:

- Renovación total, que implica el empleo de piezas o mecanismos 100% nuevos, en cada renglón de la tabla de este artículo.
- Reconstrucción, que significa una óptima combinación de elementos nuevos y usados en excelente estado, de manera que el resultado sea un nivel óptimo de funcionamiento, seguridad, comodidad y estética.

El refaccionamiento de una unidad podrá combinar las dos categorías y deberá obtener una calificación mínima de 50 puntos, de acuerdo con los puntajes establecidos en la tabla contenida en el artículo 10 de este Reglamento, para lograr aumentar su vida útil de conformidad con las opciones descritas en el artículo siguiente.

Artículo 6°—La vida útil de un autobús la establecerá la Comisión Técnica de Transportes, de acuerdo con los criterios técnicos vigentes, para lo cual se tomará en consideración, entre otros, el año de fabricación del vehículo, el tipo y condiciones de la ruta, frecuencia de servicio, recorrido en Km. u horas de operación. Puede ser prorrogada por medio del refaccionamiento, por una única vez, de la siguiente manera:

- Puntaje igual o mayor a 50 puntos, pero menor a 60 puntos, se prorrogará la vida útil por un año y seis meses más, según tabla del artículo 5.
- Puntaje igual o mayor a 60 puntos, pero menor a 70 puntos, se prorrogará la vida útil por tres años más, según tabla del artículo 5.
- Puntaje igual o mayor a 70 puntos, se prorrogará la vida útil por cinco años más según tabla del artículo 5.

Artículo 7°—Antes de iniciar los trabajos de refaccionamiento, el propietario deberá solicitar una autorización al Consejo de Transporte Público, indicando en su solicitud su nombre y datos generales de ley, los datos del vehículo, el nombre del ingeniero mecánico contratado y el plan de refaccionamiento de la unidad.

El Consejo de Transporte Público procederá a abrir un expediente de refaccionamiento con número consecutivo y cuando corresponda, autorizará la iniciación de los trabajos.

Artículo 8°—Durante el proceso de refaccionamiento, la unidad deberá ser sustituida por otra, de manera que no se reduzca el número de las que prestan servicio en la ruta asignada. Para ello, el Consejo de Transporte Público otorgará un permiso temporal a aquella unidad que esté sustituyendo a la que está en refaccionamiento y la sustituida no deberá pertenecer a una ruta existente en operación.

Artículo 9°—La Dirección General de Transporte Público, por medio de sus funcionarios técnicos en la materia, podrá verificar los trabajos de refaccionamiento y documentación respectiva de toda unidad en cualquier fase en que estos se encuentren. Asimismo, durante el proceso de refaccionamiento, el dueño de la unidad deberá informar de su ubicación exacta, cada vez que el Consejo de Transporte Público lo solicite, para las respectivas inspecciones. En caso de no contar con la respectiva información, la Comisión podrá suspender el trámite de refaccionamiento y con ello no dar el beneficio que este derecho confiere, según el artículo 6.

Artículo 10.—Las inversiones efectuadas por los concesionarios autobuseros durante todo el proceso de la refacción, deberán ser consideradas en el modelo tarifario, que aplicará la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), para cada una de las rutas existentes en el país.

Artículo 11.—Para los efectos de prorrogar la vida útil del vehículo, en los términos de los artículos 5 párrafo final y 6 de este Reglamento, se tomarán en consideración los siguientes conceptos:

Tabla de puntaje para la evaluación:

A) CARROCERÍA	Renovación total de componentes	Reconstrucción de Componentes
1. Laminados del techo y laterales externo e interno, incluyendo ventanas.	23.0	23.0
2. Conchas y parabrisas delantero y trasero.	2.0	2.0
3. Asientos y su estructura	6.0	2.0

A) CARROCERÍA	Renovación total de componentes	Reconstrucción de Componentes
. Piso, alfombras y gradas	4.0	3.0
5. Mueble delantero y panel de instrumentos	1.0	1.0
6. Pintura exterior e interior, incluyendo anticorrosiva del chasis	8.0	6.0
7. Puertas de acceso, portezuelas y parachoques	1.0	1.0
8. Instalación eléctrica y accesorios	3.0	3.0
9. Tubos pasamanos, cancelos y agarraderas de acceso	0.5	0.5
B) GENERACIÓN DE POTENCIA		
1. Motor, incluye bloque, cilindros, pistones, bielas, cárter, cigüeñal y otros	13.0	5.0
2. Sistema de inyección o encendido (diesel o gasolina)	4.0	1.0
3. Arrancador y alternador	2.0	1.5
4. Bomba auxiliar, tanque y tuberías de combustible	1.5	0.5
5. Embrague y barras de transmisión	2.5	1.0
6. Caja de velocidades	5.0	2.0
7. Eje trasero, incluye diferencial y semiejes	4.0	2.0
C) OTROS COMPONENTES DEL CHASIS	Renovación total de componentes	Reconstrucción de Componentes
1. Sistema de dirección y eje delantero	3.0	1.0
2. Sistema de suspensión, incluye soportes, amortiguadores, resortes y/o suspensión neumática	2.0	2.0
3. Tambores y fibras de freno	2.0	1.0
4. Cilindros o emtranques, bombas, tuberías	1.5	1.0
5. Compresor, tanques y tuberías de aire	1.5	0.5
6. Tubo de escape y silenciador	1.5	1.0
7. Frenos adicionales como freno de motor, retardador electromagnético o hidráulico	8.0	2.0
	100	60

Artículo 12.—Derógase el decreto N° 29743-MOPT del 20 de agosto del 2001.

Artículo 13.—Rige a partir de su publicación.

Juan José Vargas Fallas, Diputado.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

San José, 26 de julio del 2004.—1 vez.—C-125565.—(64650).

N° 15.654

LEY DE COMBATE A LA VIOLENCIA EN EL DEPORTE

Asamblea Legislativa:

El tema de la violencia frente al sector juventud y, específicamente, el problema de la violencia en el deporte, ha adquirido una gran relevancia en la agenda política nacional de los últimos tiempos. Por un lado, el problema de las llamadas "maras" o pandillas violentas en Centroamérica y su posible efecto en Costa Rica en el mediano plazo; y por el otro, la violencia real que se ha suscitado en los últimos años alrededor de las llamadas "barras" del fútbol nacional, constituyen los acicates fundamentales de esta preocupación.

El deporte en general y específicamente el fútbol, deporte Rey en nuestra nación, constituyen un fenómeno social que va más allá de la simple práctica del deporte. El fútbol, por ejemplo, es todo un acontecimiento social que incluso expresa formas de expresión histórico-culturales, tales como las relaciones internacionales. Galeano sostiene que, de hecho, el fútbol entre naciones representa simbólicamente una situación bélica;

"...el fútbol es todo un fenómeno social y simbólico. Para él, deportes como el fútbol practicados entre Estados-Nación, esconde subrepticamente una guerra. En estas contiendas, los locutores invocan un lenguaje de tipo militar." (1)

La violencia en el deporte debe analizarse perspectiva integral. La solución represiva no es la más adecuada para resolver la problemática y, más bien, se debe combinar con la acción preventiva orientada a infundir en la mente de los jóvenes un rechazo hacia la violencia y a concebir el deporte como un encuentro socializante entre seres racionales, que implique la generación de valores positivos. Para eso, es fundamental generar en la opinión pública la necesidad del juego limpio en el deporte, dirigiendo la atención a padres, educadores, jóvenes, medios de comunicación y protagonistas del área deportiva.

Es importante estimular la práctica del deporte como agente educativo al servicio de la sociedad, a la vez que se ejerza una permanente vigilancia sobre el deporte competitivo con el fin de preservar los principios que forman parte de su esencia. El deporte es, en lo fundamental, un holograma de la sociedad que lo genera, por tanto, las manifestaciones de violencia expresan rasgos estructurales de esa sociedad. Al respecto, y en cuanto a la violencia en los estadios, Muñoz señala que;

1 Marín Hernández, Juan José y Carvajal Alvarado, Guillermo; La Historia y la Geografía: dos perspectivas para entender mejor el fútbol, Revista Digital www.efdeportes.com, Buenos Aires Año 7. N° 43, Diciembre del 2001, pp 2-3.

“...posiblemente no estemos de acuerdo en lo que sucede adentro y afuera de los estadios, pero es evidente que lo único que tenemos ahí es la manifestación más clara de toda una sociedad que requiere replantearse mucho más cosas.”⁽²⁾

Desde esta óptica, el presente proyecto de ley busca crear una comisión para la prevención, control y erradicación de la violencia en el deporte, de alto nivel, que fomente una cultura deportiva constructiva, por medio de la coordinación de políticas de combate a la violencia en el deporte que incluyen, incluso, la posibilidad de aplicar multas sobre personas y organizaciones que sean responsables de actos de violencia en el deporte, debido a la aplicación inadecuada de medidas de seguridad y prevención.

Además, el proyecto propone una regulación penal más específica al fenómeno deportivo, que incluye la incorporación de penas accesorias a las propias, relativas a los delitos comunes, como agravantes ante el hecho de que los delitos señalados se comentan en entornos deportivos. Esta iniciativa, hace énfasis en la recuperación del placer, de la recreación y de la competencia deportiva asentada sobre una base ética de sana competencia y solidaridad, es decir, de devolverle al deporte su condición de irremplazable agente educativo e integrador de toda la sociedad.

Por lo anterior, presentamos a la consideración de las señoras diputadas y los señores diputados, el presente proyecto de ley, el cual dedicamos a la memoria del joven Adrián José Segura Alvarado, quien falleció a la edad de diecinueve años, el 17 de octubre del año 2000, como consecuencia de la violencia del deporte, específicamente, de las barras del fútbol nacional.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA, DECRETA:

LEY DE COMBATE A LA VIOLENCIA EN EL DEPORTE

Artículo 1°—Créase la Comisión para la prevención, control y erradicación de la violencia en el deporte, organismo que funcionará en el ámbito del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes que se integrará de la siguiente forma:

- El viceministro de Juventud, que lo presidirá.
- El viceministro de Seguridad Pública o su representante.
- El viceministro de Educación o su representante.
- El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense del Deporte.
- Un representante de la Federación Costarricense de Fútbol.

Artículo 2°—Los miembros de la Comisión durarán cuatro años en sus funciones, y no cesarán en las mismas hasta que estén designados quienes les sucedan en su cargo.

Artículo 3°—Los cometidos de la Comisión serán el estudio, prevención, control y erradicación de la violencia en el deporte.

Artículo 4°—Serán atribuciones de la Comisión:

- a) Elaborar un reglamento general de seguridad para los espectáculos deportivos, el que deberá contar con el refrendo del Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte y del Ministerio de Seguridad Pública.
- b) Orientar y recomendar a las federaciones, clubes deportivos y asociaciones, para la organización de aquellos espectáculos en los que se prevea la posibilidad de actos violentos.
- c) Manifestarse sobre los asuntos que le sean solicitados por las instituciones estatales y privadas competentes, en materia de espectáculos deportivos, especialmente las relativas a la seguridad.
- d) Instar a las federaciones y asociaciones deportivas a incorporar normas y reglamentos para recoger en los regímenes disciplinarios las normas concernientes a la prevención y erradicación de la violencia en el deporte. La Comisión reglamentará los controles en los espectáculos deportivos en lo relativo al ingreso de personas.
- e) Realizar estudios e informes sobre las causas y efectos de la violencia en el deporte, así como encuestas en esta materia.
- f) Promover e impulsar acciones educativas y de prevención de la violencia en el deporte.
- g) Promover y realizar campañas de colaboración ciudadana para controlar y erradicar la violencia en el deporte.

Artículo 5°—El Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte brindará a la Comisión la infraestructura locativa, técnica y operativa necesaria para su funcionamiento, así como el personal requerido a igual fin.

Artículo 6°—Las asociaciones y federaciones deportivas deberán constituir comisiones en su seno, a fin de facilitar información a los espectadores, contribuir a la prevención de riesgos y facilitar el correcto desarrollo de los espectáculos.

La Comisión para la prevención, control y erradicación de la violencia en el deporte, propondrá el marco de actuación de dichas agrupaciones, las funciones que podrán serles encomendadas, sus sistemas de identificación, derechos y obligaciones, formación, perfeccionamiento y procedimiento de admisión en las mismas.

Artículo 7°—Las personas físicas y jurídicas que organicen pruebas, competencias o espectáculos deportivos, así como los clubes que participen en ellas, podrán ser responsables por los daños o desórdenes que sean autores o promotores los partidarios o simpatizantes de los clubes participantes, según lo establezca en cada caso la Comisión, sin perjuicio de las responsabilidades penales o civiles en que puedan incurrir.

Las sanciones serán pecuniarias y serán aplicadas por la Comisión en un procedimiento sumario, previa audiencia a la persona o institución inculpada, a fin de que pueda articular su defensa y presentar sus descargos en un plazo de diez días hábiles. Las sanciones consistirán en multas que van desde medio salario base a 20 salarios base, según la definición establecida en la Ley N° 7337, y en caso de incumplimiento, las mismas constituirán título ejecutivo.

Artículo 8°—El resultado de lo recaudado por concepto de multas, se girará al funcionamiento del Instituto Costarricense del Deporte.

Artículo 9°—Las federaciones y asociaciones deportivas, deberán comunicar a la Comisión, con diez días de antelación, la identificación de los encuentros considerados de riesgo, así como instar a los clubes al reforzamiento de las medidas de seguridad, que comprenderán como mínimo:

- a) Sistema de venta de entradas adecuado.
- b) Separación de aficionados rivales en zonas distintas del escenario.
- c) Control de acceso para el estricto cumplimiento de las prohibiciones existentes.
- d) Regulación de la salida de los aficionados rivales.

Sin perjuicio de lo enunciado, la calificación de riesgo del espectáculo corresponde exclusivamente y en todos los casos a la autoridad policial, quien adoptará las previsiones que estime pertinentes.

Artículo 10.—Prohíbese la introducción y exhibición en espectáculos deportivos de pancartas, símbolos, emblemas o leyendas que impliquen una incitación a la violencia. Los organizadores del espectáculo deberán hacerlos retirar en forma inmediata, a cuyo fin requerirán la colaboración de la autoridad policial a cargo de la coordinación y dirección de la seguridad, así como de los cuerpos de seguridad privados que existieren al efecto.

Prohíbese la introducción, en las instalaciones en que se realicen espectáculos deportivos, de toda clase de armas u objetos que puedan ser utilizados como tales. Dichos objetos serán decomisados por la autoridad policial.

Artículo 11.—Prohíbese la introducción de cohetes, bombas, bengalas o fuegos de artificios en las instalaciones en que se celebren espectáculos deportivos. La detección de los mismos será objeto de decomiso por parte de la autoridad policial. No obstante lo anterior, los clubes y organizaciones deportivas, podrán hacer uso de este tipo de artificios, para beneficio del espectáculo, respetando las normas de seguridad propias para esta clase de actividades.

Artículo 12.—El que cometiere alguno de los delitos previstos en las leyes penales vigentes, con motivo o en ocasión de una competencia deportiva, será castigado, además, de la pena que corresponda, con la pena accesoria de prohibición de concurrir a cualquier espectáculo deportivo y acercarse en un radio mínimo de 500 metros a la redonda del lugar en el que se celebre dicho espectáculo, por un plazo proporcional al delito que se le impute, según el juez competente lo determine.

La condición de dirigente deportivo, jugador, árbitro o miembro del cuerpo técnico del autor de la conducta, además, de la pena accesoria referida, implicará un agravamiento de la pena principal que se elevará de la mitad a dos tercios.

Artículo 13.—La presente Ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo en un plazo de noventa días a partir de su promulgación.

Rige a partir de su publicación.

Carlos Avendaño Calvo, Federico Vargas Ulloa, Diputados.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Sociales.

San José, 26 de julio del 2004.—1 vez.—C-55845.—(64651).

RÉGIMEN MUNICIPAL

MUNICIPALIDAD DE GOLFITO

La Municipalidad del cantón de Golfito avisa que mediante capítulo tercero, artículo décimo, aparte c), de la sesión ordinaria número nueve celebrada por el Concejo Municipal de Golfito el día lunes dieciséis de agosto del año dos mil cuatro, a las quince horas con treinta minutos, ACUERDA:

CAPÍTULO TERCERO

Asuntos del Alcalde

Artículo Décimo, aparte c)

- c. Por otro lado quiero solicitarle a este Honorable Concejo que tome si a bien lo tiene... que tome el acuerdo de trasladar la fecha de la Audiencia Pública de Isla Grande por la siguiente razón: **por razones meramente presupuestarias nos fue imposible publicar el edicto de esta Audiencia Pública para el veintiséis de agosto, 2004.**

Escuchada la ponencia del señor Alcalde y a efecto de cumplir con todos los requisitos al respecto, el Concejo Municipal de Golfito, por unanimidad de votos **acuerda:** convocar a **Audiencia Pública** a todos los vecinos del cantón de Golfito para conocer el Plan Regulador de la Caleta Central de Isla Grande, sita en el cantón de Golfito, provincia Puntarenas, ubicado entre las coordenadas Lambert Costa Rica Sur; 285.475N - 554.900E; 284.875N - 555.680E; según Hoja Cartográfica 3541 I, escala 1:50000 del Instituto Geográfico Nacional. Comprende el sector delimitado por los mojones del N° 88 al N° 120 en orden consecutivo, de acuerdo con lámina PR 11/12 correspondiente a la propuesta de usos de suelo, escala 1:2500 y elaborada por la Empresa TAASA Arquitectura y Oikos Bio Consultores S. A.

Dicha **Audiencia** se fijó para el día **catorce de setiembre del año dos mil cuatro**; a las nueve de la mañana en el salón de sesiones de esta Municipalidad. Publíquese en el Diario Oficial *La Gaceta* y diarios de circulación nacional.

Golfito, 18 de agosto del 2004.—Nidia Galeano Guevara, Secretaria Concejo Municipal de Golfito.—1 vez.—(64801).

² Muñoz Guillén, Jorge; Sobre la violencia en los estadios. Un enfoque, www.tiquicia.com, Quincena 2, Noviembre del 2000, pp 3.