18845-15

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para establecer el uso preferente del asiento del copiloto en el transporte menor de pasajeros para personas con movilidad reducida

SESIÓN N° 88

FECHA 04-11-2026

☒ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☒ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☒ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA ESTABLECER MEDIDAS DE INCLUSIÓN EN EL TRANSPORTE MENOR DE PASAJEROS

I. Idea matriz

Establecer medidas de inclusión para personas con movilidad reducida y discapacidad en el transporte público menor.

II. Fundamentos

1. El taxi colectivo: un transporte cotidiano sin reglas de accesibilidad

El transporte público menor, y en particular el taxi colectivo, constituye un medio de traslado masivo y cotidiano para miles de personas en las ciudades y localidades del país. En numerosas comunas intermedias, rurales y periféricas (como muchas de las que integran el Distrito N° 6 de la Región de Valparaíso) el colectivo es el principal, y a veces el único, medio de transporte público disponible para llegar al consultorio, al hospital, al trabajo, al establecimiento educacional o a los servicios públicos.

Sin embargo, mientras los buses, el metro y los trenes cuentan desde hace más de una década con asientos preferentes obligatorios y señalizados, el taxi colectivo permanece al margen de toda regla en esta materia. Hoy el orden de ocupación de los asientos al interior de estos vehículos no está regulado por la ley y queda entregado a la costumbre, al criterio de cada conductor y a la buena disposición de los pasajeros. El resultado son situaciones de inequidad, incomodidad e incluso

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE IA USO PARCIAL DE HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL CON REVISIÓN, VALIDACIÓN Y RESPONSABILIDAD HUMANA INTEGRAL

Se declara que el presente documento fue elaborado con uso parcial de herramientas de inteligencia artificial como apoyo, existiendo revisión, validación y responsabilidad humana integral sobre su contenido.

riesgo para personas mayores, personas con discapacidad, mujeres embarazadas y otros usuarios que requieren condiciones especiales de accesibilidad y seguridad, y conductores que carecen de respaldo normativo para pedir a un pasajero que ceda su lugar.

2. Por qué el asiento delantero: accesibilidad, seguridad e inclusión

En un taxi colectivo, el asiento delantero no es un asiento cualquiera: en la práctica es el único lugar verdaderamente accesible del vehículo. Cuenta con un acceso individual y directo desde la vereda, mayor espacio para las piernas, un cinturón de seguridad propio y contacto inmediato con el conductor para indicar el lugar de bajada. Los asientos traseros, en cambio, suelen ser compartidos por tres pasajeros, exigen agacharse, girar el cuerpo y desplazarse lateralmente sobre el asiento, y obligan a quien queda al centro a esperar que los demás desciendan.

Para una persona con dolor articular, para quien utiliza bastón, muletas o andador, para quien debe trasladarse desde una silla de ruedas, para una mujer en avanzado estado de embarazo o para una persona convaleciente, esa diferencia no es una cuestión de comodidad, sino la condición que determina si puede o no utilizar el transporte público de manera autónoma y segura. Subir y bajar del asiento trasero supone un riesgo real de caídas y lesiones, además de un esfuerzo físico que muchas personas simplemente no pueden realizar.

Esta mirada es coherente con el modelo social de la discapacidad que inspira nuestra legislación, conforme al cual la discapacidad no reside únicamente en la persona, sino que surge de la interacción entre sus condiciones de salud y las barreras del entorno que impiden su participación plena y efectiva en igualdad de condiciones.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
03-11-2026
10:30
VIRTUAL

con las demás[1]. Una barrera tan cotidiana como la imposibilidad de acceder al único asiento cómodo de un colectivo se traduce, en los hechos, en horas médicas perdidas, trámites postergados, dependencia de terceros y aislamiento social. Garantizar el uso preferente del asiento delantero es, por tanto, una medida concreta de inclusión: remueve una barrera sin costo fiscal y con un impacto directo en la autonomía de las personas.

La magnitud de la población beneficiada refuerza esta necesidad. De acuerdo con el III Estudio Nacional de la Discapacidad, realizado en 2022 por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia y el Servicio Nacional de la Discapacidad, el 17,6% de la población adulta del país (más de 2,7 millones de personas) se encuentra en situación de discapacidad, proporción que alcanza el 32,6% en los tramos de mayor edad[2]. A ello se suma el acelerado envejecimiento de la población: según el Censo 2024, las personas de 65 años o más representan ya el 14% de la población nacional, y el índice de envejecimiento llegó a 79 personas mayores por cada 100 menores de 15 años, frente a 56,9 en 2017[3]. Un país que envejece necesita un transporte público pensado también para quienes tienen mayores dificultades para desplazarse.

Finalmente, el asiento preferente cumple una función pedagógica y cultural. Así como en buses y trenes la señalización ha instalado progresivamente un hábito de respeto y cesión del asiento, una regla clara y visible en los taxis colectivos permite que la cortesía deje de depender del azar y se transforme en un estándar compartido

[1]Así lo establece el preámbulo, letra e), y el artículo 1° de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas. Texto disponible en: https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

[2]Sobre esto ver más en: https://www.camara.cl/cms/noticias/2023/08/22/desarrollo-social-conocio-alcances-del-iii-estudio-nacional-de-la-discapacidad/

[3]Sobre esto ver más en: https://www.df.cl/economia-y-politica/pais/chile-mas-viejo-por-cada-100-ninos-hay-79-personas-de-mas-de-65-anos-y-en

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

por conductores y pasajeros, evitando conflictos y dotando al conductor de una base legal para solicitar que el asiento sea cedido.

3. Marco normativo vigente y vacío legal

La Constitución Política de la República dispone en su artículo 1° que el Estado está al servicio de la persona humana y que es su deber asegurar el derecho de las personas a participar con igualdad de oportunidades en la vida nacional, y en su artículo 19 N° 2 asegura a todas las personas la igualdad ante la ley[4].

En desarrollo de esos principios, la Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, dispone en su artículo 30 que "*Todos los medios de transporte público deberán contar con la señalización, asientos y espacios suficientes, de fácil acceso*", cuyas características, según cada medio de transporte, deben ser establecidas por reglamento[5]. La ley habla, en consecuencia, de todos los medios de transporte público.

No obstante, el reglamento dictado en cumplimiento de dicha norma (el Decreto Supremo N° 142, de 2010, del entonces Ministerio de Planificación) define en su artículo 2° como medios de transporte público, para sus efectos, únicamente a los buses y minibuses de locomoción colectiva urbana, interurbana o rural, al metro y ferrocarriles suburbanos, a los trenes y a ciertas naves, y es solo respecto de ellos que su artículo 4° ordena reservar el diez por ciento de los asientos para el uso preferente

[4]Artículos 1° y 19 N° 2 de la Constitución Política de la República, disponible en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=242302

[5]Artículo 30, inciso segundo, de la Ley N° 20.422, disponible en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1010903

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

de personas con discapacidad o movilidad reducida[6]. El taxi colectivo quedó, así, fuera del estándar de accesibilidad que la propia ley quiso universal.

Por su parte, la Ley N° 18.290, de Tránsito, regula en su Título VI el transporte público de pasajeros y, en el párrafo 2° de dicho título, titulado "De los pasajeros de vehículos de locomoción colectiva", su artículo 88 establece las obligaciones de los pasajeros (pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento y abstenerse de actos que impidan el normal desempeño del conductor), sin contener regla alguna sobre el uso preferente de asientos[7].

Existe, en definitiva, un vacío regulatorio específico respecto del uso del asiento delantero en los taxis colectivos, que debe ser abordado mediante una regla clara y sencilla que: a) reconozca la necesidad de accesibilidad y seguridad de ciertos grupos de usuarios; b) establezca una preferencia de uso del asiento delantero en su favor; y c) obligue a los demás pasajeros a cederlo cuando sea requerido por una persona perteneciente a dichos grupos, sin impedir al conductor organizar la prestación del servicio de manera eficiente y segura.

4. Compromisos internacionales del Estado de Chile

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada por Chile y promulgada mediante el Decreto Supremo N° 201, de 2008, del Ministerio de Relaciones Exteriores, obliga a los Estados Partes, en su artículo 9, a adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad al transporte en igualdad de condiciones con las demás y, en su artículo 20, a adoptar

[6]Artículos 2° y 4° del Decreto Supremo N° 142, de 2010, del Ministerio de Planificación, que aprueba el reglamento de la Ley N° 20.422 en materia de transporte público de pasajeros, disponible en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1027577

[7]Artículos 88 y 201 del texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de Tránsito, fijado por el DFL N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, disponible en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

medidas efectivas para asegurar su movilidad personal con la mayor independencia posible[8].

A su vez, la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, ratificada por Chile y promulgada mediante el Decreto Supremo N° 162, de 2017, del Ministerio de Relaciones Exteriores, reconoce en su artículo 26 el derecho de la persona mayor a la accesibilidad y a la movilidad personal, comprometiendo a los Estados a asegurar su acceso, en igualdad de condiciones, al transporte[9]. La presente iniciativa constituye una forma concreta y de bajo costo de dar cumplimiento a ambos compromisos en el transporte público menor.

5. La experiencia de "Colectivo Amigo" en Quillota

La viabilidad de esta propuesta no es teórica: ha sido probada en terreno por los propios conductores. En abril de 2018, la línea de taxis colectivos Acontacol de la comuna de Quillota, Región de Valparaíso, puso en marcha de manera voluntaria el programa "Colectivo Amigo", que reservó el asiento delantero de sus vehículos para personas con movilidad reducida, personas en situación de discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y personas que viajan con coche de niño, identificando los vehículos adheridos con un sello visible en su parte frontal[10]. La iniciativa partió con cerca de 40 vehículos de dicha línea[11].

---

[8]Artículos 9 y 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, disponible en: https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

[9]Artículo 26 de la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, disponible en: https://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.asp

[10]Sobre esto ver más en: https://www.observador.cl/colectivo-amigo-inclusion-quillota/

[11]Sobre esto ver más en: https://www.masnoticia.cl/2018/04/10/quillota-con-40-vehiculos-de-la-linea-aconcatol-partio-transporte-inclusivo-colectivo-amigo/

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

En abril de 2023, la agrupación que reúne a cinco líneas de taxis colectivos de la provincia presentó la iniciativa al Delegado Presidencial Provincial de Quillota, planteando expresamente que los colectivos cuenten con un asiento preferente tal como ocurre en la locomoción mayor, junto con capacitación en inclusión para los conductores, distintivos azules con la leyenda "Colectivo Amigo" y la necesidad de una modificación legal que extendiera las exigencias de accesibilidad de la Ley N° 20.422 a este tipo de vehículos[12].

En julio de 2023, con el apoyo de la Municipalidad de Quillota y de su Oficina de Inclusión, el programa se extendió a más de 400 taxis colectivos pertenecientes a cuatro líneas (Acontacol, Los Independientes, Santa Teresita-4 de Octubre y L7 La Palma-Santa Olivia), que incorporaron adhesivos en el parabrisas visibles a más de veinte metros, el compromiso de los conductores de detenerse y asistir a pasajeros con discapacidad, y talleres de sensibilización para los operadores. Desde entonces, sus impulsores han planteado como objetivos la consagración legal del asiento preferente y el apoyo estatal a la iniciativa[13]. En septiembre de 2024 los representantes del gremio reiteraron públicamente su aspiración de que "Colectivo Amigo" fuera reconocido dentro del marco legal de inclusión[14], y en 2025 la experiencia se complementó con la entrega de talonarios gratuitos de viaje para personas con discapacidad y movilidad reducida, en conjunto con el municipio[15].

---

[12]Sobre esto ver más en: https://dppquillota.dpp.gob.cl/2023/04/03/agrupacion-de-taxi-colectivo-de-quillota-presento-iniciativa-de-inclusion-colectivo-amigo-al-delegado-presidencial-de-la-provincia/

[13]Sobre esto ver más en: https://www.observador.cl/proyecto-pionero-en-quillota-brinda-traslado-amigable-a-personas-con-discapacidad/

[14]Sobre esto ver más en: https://www.soychile.cl/quillota/sociedad/2024/09/27/878285/proyecto-colectivo-amigo-inclusion-quillota.html

[15]Sobre esto ver más en: https://g5noticias.cl/2025/07/31/municipalidad-de-quillota-y-agrupaciones-de-taxi-colectivo-se-unen-para-la-entrega-de-talonarios-gratuitos-que-benefician-a-personas-con-discapacidad/

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 03-11-2026 10:30 VIRTUAL

La experiencia de Quillota deja tres lecciones. Primero, que la medida es plenamente compatible con la operación del servicio: cientos de colectivos la han aplicado durante años sin afectar su funcionamiento. Segundo, que su costo es mínimo, pues se reduce a la señalización del asiento y a la disposición del conductor. Y tercero, que mientras dependa solo de la voluntad de cada línea o de cada municipio, su alcance será necesariamente parcial y frágil: un pasajero puede negarse a ceder el asiento y el conductor no cuenta con una norma que lo respalde. Fueron los propios conductores de Quillota quienes pidieron que su iniciativa se transformara en ley. Este proyecto recoge esa demanda y busca extender a todo el país una buena práctica nacida desde el territorio.

Por tanto, los Parlamentarios y Parlamentarias abajo firmantes venimos a someter a esta Honorable Cámara de Diputados y Diputadas, el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito:

1) Agréguese en el artículo 88, a continuación de su inciso final, los siguientes incisos nuevos:

> "En los vehículos que presten servicios de transporte público remunerado de pasajeros en la modalidad de taxi colectivo, el asiento delantero destinado a pasajeros será de uso preferente para personas con discapacidad, y las personas que, por su condición de salud o movilidad reducida, requieran de dicho lugar para viajar con mayor seguridad o comodidad.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
03-11-2026
10:30
VIRTUAL

El propietario y el conductor del vehículo deberán mantener dicho asiento debidamente identificado como asiento preferente. Un reglamento podrá determinar el distintivo destinado a tal efecto.

El uso preferente no impedirá que el asiento sea ocupado por otro pasajero cuando ninguna de las personas beneficiarias de la preferencia lo requiera. Con todo, el pasajero que lo ocupe deberá cederlo cuando sea requerido por alguna de ellas, correspondiendo al conductor velar por el cumplimiento de esta obligación.".

H.D Cristián Mella Andaur
DISTRITO N°6, REGIÓN DE VALPARAÍSO

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
03-11-2026
10:30
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CHRISTIAN MELLA A.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. IRACI HASSLER J.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FELIPE CAMAÑO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MARCELA HERNANDO P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. PATRICIO PINILLA V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE DIAZ I.

