INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO CON OBJETO DE AUMENTAR LAS SANCIONES POR NO USAR EL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL Y POR TRASLADO DE MENORES DE 12 AÑOS EN ASIENTOS DELANTEROS

BOLETÍN N°16.397-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre el proyecto de ley, de origen en una moción, en primer trámite constitucional y con urgencia calificada de “simple”, copatrocinada por los congresistas y excongresistas Sergio Bobadilla, Fernando Bórquez, Álvaro Carter, Juan Antonio Coloma, Eduardo Cornejo, Cristian Labbé, Cristóbal Martínez, Cristhian Moreira, Natalia Romero y Flor Weisse (A), que modifica la ley de tránsito con objeto de aumentar las sanciones por no usar el sistema de retención infantil y por traslado de menores de 12 años en asientos delanteros.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

El presente proyecto modifica la ley de Tránsito con objeto de aumentar las sanciones asociadas al no uso del sistema de retención infantil y al traslado de menores de 12 años en asientos delanteros. Actualmente estas conductas son castigadas como infracciones gravísimas, lo que implica una multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales además de la suspensión de licencia de conducir entre 5 y 45 días.

Mediante esta iniciativa se pretende aumentar la multa a una suma que varíe entre las 3 y 6 unidades tributarias mensuales además de la suspensión de licencia de conducir entre 30 y 45 días.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- <u>EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.</u>

<u>VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS NATALIA ROMERO Y NATHALIE CASTILLO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CRISTIÁN MENCHACA, CARLOS BIANCHI, FRANCISCO CRISÓSTOMO, LEANDRO KUNSTMANN Y RENÉ MANUEL GARCÍA.</u>

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR CRISTIÁN MENCHACA PINOCHET.

****

La Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Subsecretario de Transportes, don Martín Mackenna Rueda, del señor Prefecto de la Prefectura de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Carabineros de Chile, SIAT, Teniente Coronel Juan Eduardo Paredes Acevedo, del señor Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET, don Alberto Escobar Poblete, y de la señora Presidenta de la Fundación Emilia, doña Carolina Figueroa Cerna.

****

II.- <u>ANTECEDENTES</u>.

Se indica en la iniciativa de ley:

1. ANTECEDENTES:

El aumento del tránsito vial que se ha registrado durante los últimos años ha implicado la introducción de una serie de políticas públicas destinadas mejorar el sistema de vialidad, y uno de los focos más importantes ha sido mejorar los estándares de la seguridad vial.

Sin embargo, las cifras registradas durante el último tiempo evidencian un incremento en los accidentes de tránsito. De acuerdo al Observatorio de Seguridad Vial llevado a cabo por la Comisión Nacional de Tránsito Vial, durante 2022 ocurrieron 86.050 siniestros de tránsito y 1.745 personas perdieron la vida, cifra que aumentó un 3,4% en relación a las personas fallecidas en 2021.[1]

La seguridad vial está orientada a reducir los riesgos que se producen normalmente en el transporte terrestre, todo con el fin de resguardar la integridad de las personas.

Lamentablemente, entre los países de la OCDE, Chile cuenta con las peores cifras en esta materia, el costo anual de la inseguridad equivale a un 2,2% del PIB y produce entre otras cosas,

---

1 *"Observatorio de Seguridad Vial"*. Conaset. Disponible en: https://www.conaset.cl/programa/observatorio- datos-estadistica/

el fallecimiento de más de 5 personas a diario en promedio. [2] Actualmente, nuestra legislación contiene exigencias respecto a la seguridad vial de niños y niñas, pues los menores de 8 años, inclusive, o que se encuentren por debajo de los 135 centímetros de estatura, deben ser trasladados en sistemas de retención infantil, y a su vez, se prohíbe que los menores de 12 años puedan trasladarse en los asientos delanteros de los vehículos.

Lamentablemente, si bien el total de niños lesionados en accidentes de tránsito se ha mantenido a la baja durante los últimos años, el último informe de Conaset indica que hay un aumento en la cifra de fallecidos y con consecuencias graves en tales accidentes, siendo una de las principales causas de muerte en menores de 14 años. Sólo en 2023, 2.952 personas de dicho rango etario resultaron lesionadas por siniestros de tránsito, 262 quedaron en estado de gravedad y 36 fallecieron. Expertos en el ámbito a tratar estiman que ha habido un retroceso en la utilización de sillas para niños[3], lo cual podría ser una causal que explique el aumento de víctimas menores de 14 en accidentes de tránsito.

III.- <u>INTERVENCIONES</u>.

Expuso el Prefecto de la Prefectura de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Carabineros de Chile, SIAT, Teniente Coronel Juan Eduardo Paredes Acevedo.

El invitado, en representación de Carabineros de Chile, señaló que la institución desarrolla investigaciones de accidentes de tránsito por requerimiento del Ministerio Público o de los tribunales de justicia, con el objeto de determinar las causas y circunstancias en que estos ocurren, mediante la recopilación de antecedentes y elaboración de informes técnicos que contribuyan a la administración de justicia.

Indicó que, para Carabineros, los accidentes de tránsito con participación de menores de edad constituyen situaciones especialmente complejas, considerando que los niños y niñas no tienen responsabilidad en la forma en que son transportados, recayendo dicha responsabilidad en los conductores y adultos a cargo de su cuidado.

Explicó que Carabineros cuenta con un Departamento de Análisis Criminal encargado de registrar y almacenar las denuncias efectuadas a nivel nacional, incluyendo aquellas relacionadas con infracciones vinculadas al no uso de sistemas de retención infantil. Señaló que estas infracciones se clasifican en distintas categorías, tales como transportar menores sin silla infantil, trasladar menores en asientos delanteros o no utilizar sistemas de retención adecuados según peso y talla.

Asimismo, informó que las regiones con mayor número de infracciones asociadas al incumplimiento de estas normas

---

2 *"Seguridad Vial"*. Dirección de Vialidad, ministerio de Obras Públicas. Disponible en: https://vialidad.mop.gob.cl/areasdevialidad/seguridadvial/Paginas/default.aspx

3 Mathieu, M. (24.10.2023). Menores fallecidos y con consecuencias graves en accidentes van al alza: alertan por disminución en uso de silla para niños. El Mercurio.

corresponden a la Región Metropolitana, Valparaíso, Los Lagos y otras zonas del país, considerando cifras registradas entre enero y diciembre de 2025 y hasta abril del año en curso.

En relación con la accidentabilidad, señaló que durante los años 2023, 2024 y 2025 se registró un aumento significativo de accidentes de tránsito con participación de menores de nueve años, así como un incremento en la cantidad de menores fallecidos producto de estos hechos. Indicó que las principales causas corresponden a conducción no atenta a las condiciones del tránsito, desobediencia de señales de tránsito, conducción en estado de ebriedad y falta de distancia prudente entre vehículos.

Asimismo, hizo referencia a un estudio desarrollado el año 2024 por DataVoz para CONASET, el cual concluyó que una alta proporción de conductores que transportan menores de edad lo hacen sin utilizar sistemas de retención infantil, siendo las regiones de Arica, Aysén y Magallanes aquellas con mayores índices de incumplimiento.

El invitado señaló que, pese a los avances normativos y las campañas de prevención realizadas, persiste una baja conciencia respecto de las consecuencias que puede generar un accidente de tránsito y la importancia del uso adecuado de sistemas de retención infantil.

En ese contexto, expuso experiencias comparadas de otros países, destacando el caso de Suecia, donde se han implementado medidas de fiscalización intensiva y programas de educación obligatoria para padres, obteniendo bajas tasas de mortalidad infantil en accidentes de tránsito. Asimismo, mencionó el caso de España, donde se aplican multas y sanciones diferenciadas según el incumplimiento en el uso correcto de sistemas de retención infantil, lo que ha permitido reducir sostenidamente la cantidad de lesionados graves.

Finalmente, señaló que, en Chile, pese a existir avances legislativos, aún persisten debilidades en el cumplimiento efectivo de las normas y en la fiscalización permanente, reiterando que para Carabineros los accidentes de tránsito con participación de menores no constituyen simples estadísticas, sino hechos especialmente lamentables en los que las víctimas infantiles no tienen responsabilidad alguna.

El diputado Achurra consultó sobre la capacidad de fiscalización.

La diputada Castillo manifestó su preocupación respecto de que muchas veces se impulsen proyectos de ley sin haber desarrollado previamente suficientes acciones de promoción y prevención en las materias que buscan regular. Señaló que, en casos como el debatido por la comisión, las problemáticas vinculadas a seguridad vial y protección de niños y niñas suelen permanecer invisibilizadas mientras no ocurre un accidente o un hecho de alta conmoción pública.

Indicó que, lamentablemente, solo cuando se producen accidentes graves, especialmente aquellos que involucran a niños, niñas o adolescentes con riesgo vital o resultado de muerte, estas materias logran instalarse en la opinión pública, en la agenda política y en la discusión legislativa.

En ese contexto, señaló que sería importante conocer posteriormente la opinión y el trabajo desarrollado por organismos

como el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), particularmente respecto de cómo se equilibra la labor de fiscalización desarrollada por Carabineros y los fiscalizadores ministeriales.

Asimismo, coincidió en que existe una debilidad estructural en materia de fiscalización en el país, precisando que ello no dice relación con la calidad de los funcionarios públicos, sino con la insuficiencia de personal y recursos destinados a dichas labores.

Finalmente, planteó la necesidad de dejar instalada la discusión respecto de las acciones de prevención y promoción que se están desarrollando en estas materias, consultando específicamente cuáles son las estrategias y motivaciones del Gobierno para fomentar el cumplimiento de la normativa por parte de la ciudadanía, considerando que muchas veces las personas solo toman conciencia de estos riesgos luego de enfrentar sanciones o accidentes graves.

El diputado Menchaca hizo referencia a la necesidad de apoyar a Carabineros en sus funciones y que todos los sectores se unan en esa tarea, ya que cada vez hay menos carabineros para todas las funciones que cumplen, de manera que unirse en el apoyo que se les brinda, es una forma de que existan cada vez más interesados por ingresar a la institución.

El teniente coronel Paredes señaló que las labores de fiscalización nunca serán suficientes si no existe también una adecuada toma de conciencia por parte de la ciudadanía respecto de la importancia de cumplir las normas de tránsito y seguridad vial. Indicó que resulta imposible contar con presencia policial en cada esquina o vía del país realizando controles permanentes y reconoció que Carabineros enfrenta limitaciones de dotación, señalando que la institución requiere una mayor cantidad de funcionarios para poder desarrollar de manera más amplia este tipo de fiscalizaciones y procedimientos.

No obstante, precisó que sí se realizan controles de tránsito de manera permanente y que estos no se limitan exclusivamente a verificar el uso de sistemas de retención infantil, sino que contemplan una fiscalización integral. Explicó que en dichos controles se revisa el estado físico del conductor, las condiciones mecánicas del vehículo, el cumplimiento de las normas de transporte de menores de edad y otras exigencias reglamentarias.

Asimismo, indicó que cuando durante una fiscalización se detectan infracciones graves o situaciones como conducción en estado de ebriedad, los procedimientos asociados requieren una importante cantidad de tiempo, incluyendo diligencias como alcoholemias, constatación de lesiones y otras actuaciones, lo que reduce la disponibilidad del personal policial para continuar desarrollando nuevos controles durante el mismo turno.

Respecto de las cifras específicas consultadas durante la sesión, señaló no contar con ellas en ese momento, comprometiéndose a remitir la información posteriormente a la comisión mediante oficio.

En relación con las medidas de prevención, sostuvo que el principal elemento preventivo debe ser la educación. Indicó que resulta necesario fortalecer la formación desde los establecimientos

educacionales, enseñando tempranamente las obligaciones y responsabilidades de peatones, conductores y pasajeros en el espacio vial.

Recordó que anteriormente existían con mayor fuerza iniciativas de educación cívica y brigadas de tránsito escolares, las cuales contribuían a generar conciencia y formación preventiva desde edades tempranas. En ese sentido, señaló que el conocimiento adecuado de las normas de tránsito y de las medidas de seguridad permite prevenir accidentes y disminuir conductas de riesgo, destacando que, si las personas no saben cómo cruzar correctamente una calle o cómo transportar adecuadamente a un menor de edad, existe una alta probabilidad de que actúen incorrectamente en situaciones reales.

El diputado Achurra consultó si la oportunidad de fiscalizar a propósito de la dotación, a propósito del aumento del parque automotriz, ¿ha disminuido? ¿Hay menos capacidad de controlar en relación con el per cápita de la población?

El señor Paredes señaló que el parque vehicular ha aumentado de manera considerable en los últimos años, mientras que la cantidad de funcionarios de Carabineros se ha mantenido igual o incluso ha disminuido. Agregó que, paralelamente, también han aumentado las incivilidades y las dificultades asociadas al trabajo policial.

Indicó que actualmente los procedimientos policiales presentan mayores niveles de complejidad que en el pasado, señalando que la detención o fiscalización de una persona ya no implica únicamente adoptar el procedimiento y efectuar el traslado correspondiente, sino que muchas veces supone enfrentar situaciones conflictivas con terceros, incluso en controles vehiculares rutinarios.

En ese contexto, manifestó que resulta necesario fortalecer el uso de herramientas tecnológicas que permitan complementar las labores de fiscalización y suplir parcialmente la falta de dotación policial. Señaló que sistemas tecnológicos asociados, por ejemplo, al control de velocidad u otros mecanismos automatizados podrían contribuir a mejorar la capacidad de control, permitiendo además destinar personal policial a otras funciones operativas.

Finalmente, reiteró que, a juicio de la institución, se requiere contar con una mayor cantidad de carabineros para responder adecuadamente a las necesidades de fiscalización y seguridad existentes en el país.

Expuso el secretario ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET, señor Alberto Escobar Poblete, quien indicó que el objetivo de su presentación era contextualizar la importancia del traslado seguro de niños pasajeros en vehículos motorizados, destacando que los menores de edad dependen completamente de los adultos responsables para su protección durante el transporte.

Añadió que los siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte externa en niños entre 1 y 14 años, superada únicamente por causas biológicas o de salud, lo que —a su juicio— obliga a una profunda reflexión respecto de la necesidad de fortalecer las medidas de prevención y seguridad vial infantil.

Asimismo, explicó que, al analizar las causas de fallecimiento por grupos etarios, los siniestros viales aparecen sistemáticamente entre las principales causas de muerte en niños de 1 a 4 años, de 5 a 9 años y de 10 a 14 años, razón por la cual estimó indispensable reforzar el uso obligatorio de sistemas de retención infantil.

Agregó que la mayoría de los niños fallecidos en accidentes de tránsito corresponde a menores que eran trasladados en vehículos particulares, muchas veces por sus propios padres, apoderados o familiares, mientras que los niveles de siniestralidad son considerablemente menores en el transporte público o escolar, por tratarse de sistemas más regulados. En ese contexto, destacó la importancia de fortalecer la fiscalización y endurecer las exigencias legales relativas al transporte de menores.

Asimismo, indicó que durante el año 2025 se registraron 20 niños fallecidos en siniestros viales, señalando que ninguna muerte infantil puede considerarse una cifra menor, especialmente considerando que los menores no tienen capacidad de decisión respecto de las condiciones en que son transportados.

Expuso además casos concretos en los cuales el uso de sistemas de retención infantil permitió salvar la vida de menores involucrados en accidentes graves ocurridos en María Pinto y en la cuesta Lo Orozco, donde los padres fallecieron pero los niños sobrevivieron gracias al uso adecuado de sillas de seguridad.

El invitado explicó que las sillas de retención infantil funcionan como un verdadero “exoesqueleto” protector para los niños pequeños, resguardando especialmente zonas sensibles como cabeza, cuello, tórax y abdomen. Indicó que los menores presentan una alta vulnerabilidad física debido a que su musculatura y estructura ósea aún se encuentran en desarrollo, precisando que, en los lactantes, cerca del 40% del peso corporal se concentra en la cabeza, lo que explica la necesidad de trasladarlos en sentido contrario al desplazamiento del vehículo.

Asimismo, señaló que el 77,4% de las lesiones graves en accidentes infantiles afectan órganos vitales o zonas neurológicas, razón por la cual el uso de sistemas de retención resulta fundamental para prevenir fallecimientos y secuelas permanentes.

En cuanto al uso de sistemas de retención infantil en Chile, indicó que el país experimentó un aumento significativo luego de las modificaciones legales implementadas en 2017, alcanzando un 49% de utilización. Sin embargo, señaló que posteriormente se produjo una disminución, registrándose un 33% de uso en 2021 y un 35% en 2024, cifras que consideró insuficientes considerando que las metas internacionales superan el 70%.

Finalmente, sostuvo que resulta necesario aumentar la fiscalización y fortalecer las sanciones asociadas al incumplimiento de estas medidas de seguridad, destacando que el uso de sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad disminuye considerablemente la probabilidad de muerte o lesiones graves, al proteger las partes más resistentes del cuerpo, evitar la expulsión de los ocupantes desde el vehículo y reducir los efectos de la desaceleración durante un impacto.

El diputado Kunstmann señaló que los sistemas de retención infantil efectivamente salvan vidas, cuestión que —indicó—

quedó demostrada en los antecedentes y cifras expuestas durante la sesión.

No obstante, manifestó preocupación respecto del amplio desconocimiento existente en la ciudadanía sobre las exigencias técnicas asociadas a estos sistemas, especialmente en relación con tallas, pesos, tipos de fijación y criterios adecuados para elegir correctamente una silla o un alzador infantil. Indicó que se trata de materias complejas que requieren información más clara y accesible para las familias.

Asimismo, planteó dudas respecto de otros sistemas de retención utilizados en distintos medios de transporte, particularmente en furgones escolares y buses intercomunales, consultando cuáles son las exigencias aplicables en esos casos y si corresponde que las familias deban transportar sus propias sillas infantiles cuando viajan en buses de transporte interurbano.

Sostuvo que, más allá de aumentar multas o establecer sanciones como suspensión de licencias de conducir —medidas que, según la experiencia comparada expuesta, han demostrado efectividad en otros países—, resulta fundamental fortalecer las campañas de información y educación ciudadana.

En ese contexto, consultó qué acciones concretas están desarrollando la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y el Ministerio respectivo para informar adecuadamente a la ciudadanía sobre el correcto uso de los sistemas de retención infantil. Manifestó preocupación por las cifras presentadas, señalando que el uso de estos sistemas ha disminuido considerablemente desde el año 2017 y que actualmente el país se encuentra muy por debajo de las metas esperadas.

Asimismo, reconoció que durante los años posteriores al estallido social y durante la pandemia existió una disminución de las labores de fiscalización, aunque señaló que posteriormente se ha observado un mayor despliegue policial en las calles.

Finalmente, insistió en la necesidad de fortalecer la educación y difusión pública sobre esta materia, tanto en establecimientos educacionales como mediante material informativo accesible para las familias, no solo en formato digital sino también físico. Señaló que existe mucha desinformación entre la ciudadanía y reiteró que los sistemas de retención infantil constituyen efectivamente un elemento que salva vidas.

El diputado Menchaca sugirió que la fiscalización podría realizarla el Ministerio de Transportes, de manera de aliviar la carga a Carabineros de Chile en esta materia. En ese mismo sentido opinó el diputado García.

La diputada Castillo señaló que el componente fiscalizador constituye una deuda importante del Estado en la implementación de políticas públicas y normas legales. Indicó que esta problemática no se limita únicamente a la materia debatida en la comisión, sino que se replica en diversas áreas de la administración pública, debido principalmente a la insuficiencia de funcionarios y funcionarias destinados a labores de fiscalización.

Destacó que esta situación resulta especialmente relevante en materias vinculadas a seguridad vial, considerando el

impacto que los siniestros de tránsito generan tanto en la red asistencial como en las familias y en la vida de las personas afectadas. En ese sentido, señaló que se trata de una materia particularmente sensible y de alta relevancia pública.

Asimismo, propuso, por intermedio de la presidencia, oficiar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), con el objeto de conocer la dotación de fiscalizadores y fiscalizadoras con que cuenta actualmente el Estado para labores de control vial y fiscalización en carreteras.

Indicó que muchas veces estos funcionarios son visibilizados únicamente en períodos de alta circulación o contingencia, especialmente durante festividades o fechas de mayor flujo vehicular, cuando los medios de comunicación exhiben controles asociados a permisos de circulación u otras fiscalizaciones. Sin embargo, advirtió que existe una merma importante de personal destinado a estas funciones durante el resto del año.

Finalmente, señaló que las fechas de alta movilidad, como Año Nuevo, Navidad o Fiestas Patrias, suelen concentrar mayores índices de accidentabilidad y siniestros viales, lo que refuerza la necesidad de contar con una capacidad permanente y suficiente de fiscalización por parte del Estado.

El señor Escobar señaló que la obligación de utilizar sistemas de retención infantil establecida en el artículo 75 de la Ley de Tránsito aplica únicamente a vehículos particulares, debido a que son estos los que pueden equiparse adecuadamente con este tipo de dispositivos.

Explicó que, en el caso de buses y transporte público en general, resultaría extremadamente complejo para las empresas de transporte disponer de sillas infantiles adaptadas a los distintos pesos y tallas de los pasajeros menores de edad. Indicó que ello implicaría, por ejemplo, contar previamente con información detallada respecto de los niños que viajarán en cada trayecto y disponer de múltiples modelos de sistemas de retención infantil, lo que calificó como una situación difícilmente administrable.

En ese contexto, señaló que lo deseable sería que los propios padres transportaran e instalaran las sillas de seguridad de sus hijos en este tipo de viajes, práctica que —indicó— es promovida por algunas empresas de transporte. Sin embargo, precisó que la legislación vigente no contempla la obligación de contar con sistemas de retención infantil en buses, taxis ni colectivos.

Asimismo, indicó que en Chile existen más de 465 modelos distintos de sillas infantiles, cifra considerablemente superior a la existente en otros países como Gran Bretaña o Estados Unidos. Señaló que ello también complejiza la correcta instalación y adaptación de estos dispositivos a distintos tipos de vehículos, razón por la cual normalmente se requiere que las sillas permanezcan instaladas de manera permanente en un mismo automóvil.

Respecto de las campañas de difusión, informó que la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) desarrolla permanentemente a nivel nacional el programa “Revisa tu silla”, orientado

a promover el correcto uso de sistemas de retención infantil. Asimismo, indicó que actualmente existe un plan piloto en la Región del Maule destinado a capacitar tanto a personal de salud como a funcionarios del ámbito educacional en estas materias.

Agregó que, si bien reconoce que dichas iniciativas pueden resultar aún insuficientes, se continúa trabajando en fortalecerlas. En ese sentido, destacó que la página web de CONASET dispone incluso de herramientas como un calculador de peso y talla, que permite orientar a las familias respecto del tipo de silla adecuada para cada niño.

En relación con la fiscalización en terminales de transporte, señaló que dicha labor corresponde principalmente a la División de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, indicando que efectivamente se desarrollan controles en esta materia. Precisó que, en el caso del transporte privado, las fiscalizaciones relativas al uso de sistemas de retención infantil se realizan únicamente cuando se detecta el traslado de menores de edad.

Finalmente, respecto de las consultas sobre prevención y promoción, señaló que CONASET desarrolla esfuerzos permanentes a nivel nacional mediante trabajo con establecimientos educacionales, padres y apoderados y municipalidades, a través de programas educativos y campañas de difusión. No obstante, reconoció que el alcance de estas iniciativas también depende de la disponibilidad de recursos.

Expuso el Subsecretario de Transportes, señor Martín Mackenna Rueda, quien señaló que la iniciativa se encuentra plenamente alineada con los objetivos de seguridad vial impulsados por el Ejecutivo y con las prioridades legislativas presentadas previamente ante la Comisión.

Indicó que el proyecto pone especial atención en la protección de niños, niñas y adolescentes, quienes constituyen uno de los grupos más vulnerables frente a los siniestros de tránsito.

Explicó que la siniestralidad vial constituye una de las principales causas externas de muerte en menores de edad y que una proporción significativa de las lesiones graves afecta órganos neurológicos y vitales.

Destacó que la evidencia internacional demuestra que los sistemas de retención infantil permiten reducir entre un 50% y un 80% el riesgo de lesiones mortales o graves en caso de accidente.

No obstante, advirtió una disminución progresiva en el uso de estos dispositivos durante los últimos años, señalando que estudios desarrollados por CONASET muestran una reducción relevante en los niveles de utilización efectiva por parte de los conductores.

Informó que el Ministerio ha reforzado las acciones de fiscalización respecto de esta materia, incrementando el número de controles y sanciones cursadas por incumplimiento de la normativa vigente.

Explicó que la iniciativa contempla dos modificaciones principales. La primera consiste en aumentar el rango de las multas aplicables a quienes incumplan las obligaciones relacionadas con sistemas de retención infantil, elevando las sanciones actualmente

contempladas en la legislación. La segunda medida corresponde al aumento del período mínimo de suspensión de licencia aplicable a los infractores, fortaleciendo el efecto disuasivo de la norma.

Manifestó que el Ejecutivo comparte plenamente el objetivo de endurecer las sanciones, considerando que la conducta sancionada pone en riesgo directo la vida e integridad física de niños y niñas.

No obstante, formuló una observación de técnica legislativa destinada a mejorar la ubicación sistemática de las modificaciones dentro de la Ley de Tránsito, sin alterar el fondo de la propuesta.

Indicó que dicha sugerencia sería remitida formalmente a la Comisión para su análisis durante la tramitación legislativa.

El Subsecretario informó que, paralelamente a la discusión legislativa, el Ministerio continúa desarrollando programas de promoción y educación sobre el uso correcto de sistemas de retención infantil.

Destacó particularmente el programa "Revisa tu Silla", iniciativa que busca capacitar a profesionales, funcionarios municipales, personal de salud y trabajadores del comercio especializado para orientar adecuadamente a las familias respecto de la instalación y utilización de estos dispositivos.

Indicó que existe una red de monitores certificados a nivel nacional, capacitados bajo estándares internacionales, que colaboran en la difusión de buenas prácticas de seguridad vial infantil.

Asimismo, señaló que la autoridad mantiene campañas permanentes de educación y concientización destinadas a promover el uso correcto de los sistemas de retención, incluso más allá de las exigencias mínimas establecidas por la legislación vigente.

Explicó que la recomendación técnica considera variables como edad, peso y estatura de los menores para determinar el sistema más adecuado en cada caso.

En una materia distinta, la diputada Marlene Pérez aprovechó la presencia de las autoridades para reiterar la preocupación existente en la Región del Biobío respecto del estado de avance de diversos proyectos hospitalarios.

Recordó las gestiones efectuadas previamente ante el Ministerio y solicitó que, en futuras sesiones, concurran representantes del Ministerio de Salud, del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección General de Concesiones para informar sobre el estado de los procesos licitatorios y de adjudicación vinculados a la infraestructura hospitalaria de la región.

Señaló que existe inquietud entre las autoridades locales y la ciudadanía respecto de los plazos comprometidos para la ejecución de dichas obras.

Expuso su autora, la diputada Flor Weisse Novoa.

La diputada autora del proyecto agradeció la disposición del Ejecutivo para respaldar la iniciativa y destacó que su

origen responde a una preocupación creciente por la seguridad de niños, niñas y adolescentes en el tránsito.

Señaló que, pese a los avances normativos alcanzados en los últimos años, persisten conductas de riesgo que continúan poniendo en peligro la integridad física de menores de edad, particularmente aquellas relacionadas con el traslado sin sistemas de retención adecuados o en lugares del vehículo no autorizados por la normativa vigente.

Manifestó que la finalidad principal del proyecto es fortalecer el carácter preventivo de la legislación mediante sanciones más efectivas, capaces de generar cambios de comportamiento en los conductores.

Indicó que la iniciativa no persigue fines recaudatorios, sino que busca proteger la vida y seguridad de los menores, reforzando el cumplimiento de normas cuya eficacia se encuentra ampliamente respaldada por evidencia técnica y científica.

Asimismo, valoró el trabajo desarrollado por CONASET y por el Ministerio de Transportes en materia de educación vial y prevención de accidentes.

El secretario ejecutivo de CONASET, señor Alberto Escobar destacó la relevancia de los sistemas de retención infantil como una de las herramientas más efectivas para reducir lesiones graves y fallecimientos en accidentes de tránsito.

Explicó que la evidencia internacional demuestra que los menores constituyen uno de los grupos más vulnerables frente a colisiones y otros siniestros viales, razón por la cual los estándares internacionales han evolucionado progresivamente hacia mayores exigencias de protección.

Indicó que la utilización correcta de sistemas de retención adecuados para la edad, peso y estatura de los menores constituye un factor determinante para disminuir la gravedad de las lesiones.

Asimismo, destacó que el desafío actual no se limita únicamente a la existencia de normas legales, sino también a promover una cultura de seguridad vial que permita una adopción más amplia y sostenida de estas medidas de protección.

En este sentido, valoró las campañas de educación y capacitación que se desarrollan a nivel nacional, enfatizando la necesidad de fortalecer la concientización ciudadana.

Durante el intercambio de opiniones, diversos integrantes de la Comisión abordaron la necesidad de analizar la proporcionalidad de las sanciones contempladas en la legislación.

Se planteó la conveniencia de evaluar si distintos niveles de incumplimiento debieran tener tratamientos sancionatorios diferenciados, considerando factores tales como la edad del menor, el tipo de infracción cometida y el nivel de riesgo efectivamente generado.

Al respecto, los representantes del Ejecutivo señalaron que la finalidad principal de la propuesta es reforzar el carácter preventivo de la normativa y transmitir una señal clara respecto de la gravedad de las conductas que ponen en riesgo la seguridad de niños y niñas.

No obstante, manifestaron disposición a analizar durante la discusión particular las observaciones formuladas por los integrantes de la Comisión.

Los participantes coincidieron en que el aumento de las sanciones debe complementarse con estrategias permanentes de educación, difusión y fiscalización.

Se destacó la importancia de reforzar el conocimiento ciudadano respecto del uso adecuado de los sistemas de retención infantil, especialmente considerando que muchos errores se producen por desconocimiento de los requisitos técnicos asociados a la edad, peso o estatura de los menores.

Asimismo, se señaló que una adecuada fiscalización constituye un elemento indispensable para garantizar la efectividad de la normativa y promover cambios sostenibles en la conducta de los usuarios de las vías.

El Subsecretario de Transportes reiteró el respaldo del Ejecutivo al objetivo central del proyecto.

Manifestó que el Gobierno comparte plenamente la necesidad de fortalecer la protección de niños y niñas en el tránsito y que la propuesta se encuentra alineada con las políticas públicas de seguridad vial impulsadas por la administración.

Asimismo, confirmó que el Ministerio remitirá a la Comisión observaciones de técnica legislativa destinadas a perfeccionar la redacción del articulado sin alterar el contenido sustantivo de la iniciativa.

Indicó que dichas observaciones buscan facilitar la aplicación e interpretación futura de la norma dentro de la estructura general de la Ley de Tránsito.

Expuso la señora Carolina Figueroa Cerna, Presidenta de la Fundación Emilia.

La representante de Fundación Emilia señaló la importancia de incorporar la perspectiva de seguridad vial en el análisis de los proyectos que tramita la Comisión, destacando que esta materia constituye un aspecto fundamental para la prevención de siniestros y la protección de la vida de las personas.

Indicó que el proyecto en discusión tiene por objeto aumentar las sanciones asociadas al incumplimiento de las normas sobre sistemas de retención infantil, iniciativa que valoró por cuanto contribuye a visibilizar la relevancia de la seguridad de niños y niñas en el transporte vehicular. Sin perjuicio de ello, sostuvo que la discusión debiera abordarse desde una perspectiva integral de seguridad vial.

Explicó que, si bien la utilización de sistemas de retención infantil constituye un elemento relevante para la protección de la infancia, existen otras conductas de riesgo que generan una mayor cantidad de víctimas fatales en el país. Entre ellas mencionó la conducción distraída o el uso de dispositivos móviles al volante, el exceso de velocidad y la conducción bajo la influencia del alcohol.

En ese contexto, manifestó que resulta pertinente analizar la armonización de las sanciones aplicables a las distintas infracciones calificadas como graves o gravísimas en la Ley de Tránsito, de manera de mantener criterios coherentes respecto de la gravedad de las conductas sancionadas y los bienes jurídicos protegidos.

Agregó que la protección de la infancia constituye un objetivo prioritario, pero estimó necesario evaluar si el incremento de sanciones debiera extenderse también a otras infracciones que generan elevados niveles de siniestralidad y mortalidad vial.

Asimismo, señaló que la experiencia comparada y la evidencia disponible demuestran que las modificaciones legales, por sí solas, no siempre generan los resultados esperados en materia de cambio de conducta. Recordó que las reformas legales implementadas durante los años 2016 y 2017 permitieron aumentar inicialmente el uso de sistemas de retención infantil, pero que posteriormente los niveles de cumplimiento disminuyeron, según mediciones y estudios de percepción realizados en los años siguientes.

Sostuvo que la eficacia de las normas depende, en gran medida, de la fiscalización y de la capacidad de generar conciencia ciudadana respecto de la importancia de su cumplimiento. En ese sentido, enfatizó que las personas tienden a modificar sus conductas cuando perciben una fiscalización efectiva y permanente.

También destacó que el costo de los sistemas de retención infantil puede constituir una barrera para algunas familias, por lo que estimó necesario considerar este factor al momento de diseñar políticas públicas destinadas a incrementar su utilización.

Entre las medidas complementarias sugeridas, propuso fortalecer la fiscalización en zonas escolares, jardines infantiles, centros de salud, rutas interurbanas y períodos de alta movilidad, especialmente durante vacaciones, etapas en las que se registra una mayor ocurrencia de siniestros con participación de niños y niñas.

Asimismo, planteó la necesidad de reforzar las campañas permanentes de educación y prevención en seguridad vial, señalando que estas iniciativas resultan esenciales para generar cambios culturales sostenidos en el tiempo.

Del mismo modo, sugirió incorporar acciones de información y orientación sobre el uso de sistemas de retención infantil en los controles de salud materno-infantil y fortalecer los mecanismos de registro y seguimiento de las infracciones asociadas a esta materia.

Finalmente, reiteró el respaldo de Fundación Emilia al objetivo del proyecto, destacando la importancia de complementarlo con medidas de fiscalización, educación y prevención, así como con una revisión integral del régimen de sanciones aplicable a las infracciones graves y gravísimas contempladas en la legislación de tránsito, con el propósito de fortalecer la seguridad vial y reducir la ocurrencia de siniestros en el país.

El diputado Kunstmann manifestó su coincidencia con los planteamientos expuestos por la representante de Fundación Emilia, particularmente en cuanto a que el aumento de las sanciones no constituye, por sí solo, una medida suficiente para modificar conductas y prevenir los siniestros de tránsito.

Señaló que esta materia ya había sido abordada durante la discusión del proyecto, destacando la necesidad de complementar las reformas legales con acciones de educación, prevención y difusión orientadas a promover el uso adecuado de los sistemas de retención infantil.

En ese contexto, recordó que durante sesiones anteriores se solicitaron antecedentes relativos a los recursos destinados a campañas de difusión y concientización en materia de seguridad vial, especialmente respecto del uso de sistemas de retención infantil. Indicó que la información proporcionada por las autoridades competentes evidenció niveles de utilización inferiores a los deseables, lo que demuestra la necesidad de fortalecer las acciones preventivas y educativas.

Asimismo, sostuvo que resulta indispensable ampliar las estrategias de difusión hacia establecimientos educacionales y otros espacios comunitarios, con el objeto de generar una mayor conciencia respecto de la importancia de adoptar medidas de protección para niños y niñas durante los desplazamientos.

Agregó que la discusión sobre seguridad vial debe extenderse más allá del contenido específico del proyecto de ley, considerando también la efectividad y adecuación de los distintos sistemas de retención utilizados en diversos medios de transporte, incluyendo el transporte escolar y los servicios de transporte interurbano.

En tal sentido, manifestó que existen aspectos que requieren un análisis más amplio respecto de los estándares de seguridad actualmente exigidos y de las condiciones de protección efectivamente disponibles para los pasajeros, especialmente para niños y niñas.

Finalmente, valoró el proyecto en discusión y expresó su disposición a respaldar su aprobación, estimando, sin embargo, que el debate sobre seguridad vial debe continuar desarrollándose en la Comisión, con el propósito de avanzar en medidas complementarias que permitan fortalecer la prevención, mejorar los estándares de seguridad y aumentar el uso efectivo de los sistemas de retención infantil.

El diputado Karlesi señaló que la exposición de Fundación Emilia aportó elementos relevantes para la discusión del proyecto, particularmente en lo relativo a la necesidad de revisar la coherencia del régimen sancionatorio aplicable a las infracciones graves y gravísimas contempladas en la Ley de Tránsito.

Indicó que le pareció atendible la observación relativa a la existencia de sanciones diferenciadas para conductas que presentan un mismo nivel de gravedad, estimando que ello podría justificar una revisión integral del sistema de multas con el objeto de dotarlo de mayor uniformidad y coherencia normativa.

Asimismo, manifestó especial preocupación por los aspectos relacionados con la difusión, educación y sensibilización en materia de seguridad vial. Sostuvo que el aumento de las sanciones puede contribuir a la prevención de conductas de riesgo, pero que por sí solo no resulta suficiente para generar cambios culturales sostenidos en el tiempo.

En ese sentido, destacó la importancia de fortalecer las campañas de concientización dirigidas a conductores y familias, señalando que diversas experiencias han demostrado que las estrategias de educación y sensibilización pueden tener un impacto significativo en la modificación de conductas y en la reducción de prácticas riesgosas.

Agregó que resulta necesario optimizar el uso de los recursos destinados a estas campañas, procurando que se orienten a iniciativas que generen resultados efectivos en materia de prevención y seguridad vial.

Manifestó compartir la preocupación expresada por otros integrantes de la Comisión respecto de la necesidad de fortalecer el rol de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) en la promoción de campañas educativas y de prevención, especialmente aquellas vinculadas a la protección de niños y niñas durante los desplazamientos.

Finalmente, expresó su respaldo a la iniciativa legal en discusión y manifestó su interés en estudiar la posibilidad de presentar indicaciones destinadas a perfeccionar el régimen sancionatorio aplicable a las infracciones graves y gravísimas, con el propósito de avanzar hacia un sistema más armónico y consistente con los objetivos de seguridad vial que persigue la legislación.

La diputada Romero agradeció la exposición realizada por la representante de Fundación Emilia y destacó la relevancia de las observaciones planteadas respecto de la necesidad de promover cambios culturales en materia de seguridad vial.

Señaló que resulta especialmente importante abordar el comportamiento de los conductores y usuarios de las vías, considerando que muchas de las conductas de riesgo responden a hábitos arraigados que requieren procesos de educación y concientización sostenidos en el tiempo para ser modificados.

En ese contexto, formuló dos consultas a la expositora. En primer lugar, solicitó conocer qué modificaciones concretas o qué indicaciones podrían incorporarse al proyecto de ley en discusión para fortalecer su eficacia y contribuir de mejor manera al cumplimiento de los objetivos perseguidos por la iniciativa.

En segundo término, consultó cuál de las medidas propuestas durante la presentación estima más efectiva y de más fácil implementación, especialmente considerando aquellas acciones que no implican un aumento significativo del gasto público y que, por tanto, podrían ser desarrolladas con mayor facilidad dentro del marco de competencias actualmente disponible.

Finalmente, manifestó su interés en conocer alternativas que permitan complementar el fortalecimiento de las sanciones con medidas de prevención y educación que contribuyan efectivamente a generar cambios de conducta en la ciudadanía y a mejorar los niveles de seguridad vial.

La señora Figueroa señaló que una de las medidas que podría incorporarse al proyecto consiste en avanzar hacia una armonización de las sanciones aplicables a las infracciones graves y gravísimas contempladas en la Ley de Tránsito.

Indicó que resulta necesario abrir una discusión respecto de los criterios utilizados para sancionar conductas que presentan similar nivel de gravedad, considerando que actualmente existen infracciones con una mayor incidencia en fallecimientos —como el exceso de velocidad o el incumplimiento de normas relativas al cruce peatonal— que mantienen sanciones equivalentes o incluso inferiores a

las propuestas para esta iniciativa. En ese sentido, sostuvo que la revisión integral de estas infracciones permitiría transmitir un mensaje claro acerca de la importancia de la seguridad vial y de la necesidad de prevenir conductas de riesgo.

Asimismo, destacó que el fortalecimiento de las sanciones debe complementarse con campañas permanentes de educación y concientización, más allá de acciones comunicacionales puntuales. Recordó que, tras la modificación normativa sobre sistemas de retención infantil implementada en los años 2016 y 2017, el uso de estos dispositivos aumentó significativamente, alcanzando cerca de un 50% de cumplimiento. Sin embargo, señaló que dicha cifra descendió posteriormente hasta un 35%, según las últimas mediciones disponibles.

A su juicio, esta disminución se explica por la escasa fiscalización, la baja percepción de riesgo y la convicción de muchos conductores de que difícilmente serán controlados por incumplir esta obligación. Por ello, estimó fundamental desarrollar estrategias orientadas a generar conciencia respecto de las consecuencias que puede tener para un menor de edad viajar sin un sistema de retención adecuado, promoviendo una verdadera percepción del riesgo asociado a esta conducta.

Agregó que esta tarea no puede recaer exclusivamente en la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), sino que requiere la participación coordinada de otras instituciones públicas, entre ellas la Subsecretaría de la Niñez, la Subsecretaría de Educación Parvularia, el Ministerio de Educación y el sector Salud.

En particular, propuso implementar medidas preventivas simples, como incorporar consultas sobre los mecanismos de traslado seguro de niños y niñas al momento del alta médica en hospitales y clínicas, del mismo modo en que actualmente se verifican otros aspectos relacionados con su cuidado. Señaló que ello permitiría obtener información relevante para dimensionar adecuadamente la magnitud del problema y diseñar políticas públicas más eficaces.

Finalmente, reiteró que avanzar en una revisión de las infracciones graves y gravísimas, fortalecer la coordinación intersectorial y promover acciones permanentes de educación y fiscalización constituyen medidas complementarias indispensables para mejorar los niveles de seguridad vial y proteger de mejor manera a niños, niñas y adolescentes.

TRABAJANDO PARA USTED

Seguridad del Niño Pasajero

CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Gobierno de Chile

TRABAJANDO PARA USTED

1

TRABAJANDO PARA USTED

Impacto de los siniestros de tránsito



Es la primera causa externa de muerte

→

Niñas, niños y adolescentes

Entre 1 y 14 años

Fuente: Carabineros de Chile. DEIS Ministerio de Salud y Ministerio del Desarrollo Social.

GOBIERNO DE CHILE

1

Principales Causas de Muerte Niños 1 a 14 años en Chile
Departamento de Estadísticas e Información en Salud (DEIS 2022)

1 a 4	5 a 9	10 a 14
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas: 35	Tumores [Neoplasias]: 37	Tumores [Neoplasias]: 33
Tumores [Neoplasias]: 22	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas: 19	Enfermedades del sistema nervioso central: 30
Ahogamiento y sumersión accidentales: 18	Enfermedades del sistema nervioso central: 19	Accidentes de Tránsito: 21
Accidentes de Tránsito: 16	Accidentes de Tránsito: 15	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas: 20
Enfermedades del sistema nervioso central: 15	Exposición al humo, fuego y llamas: 12	Enfermedades del sistema circulatorio: 15

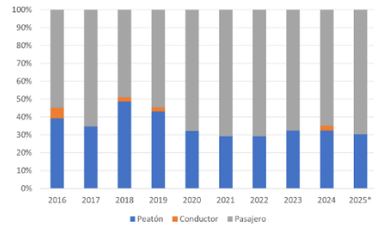
Siniestros de tránsito
Lesiones auto infligidas intencionalmente (suicidios)
Otras causas externas de defunción
COVID-19 se encuentra dentro de esta categoría

Fuente: DEIS, MINSAL 2026.
Elaboración: CONASET.

1

Niños menores de 12 años fallecidos en siniestros de tránsito según calidad (2016-2025)

Año	Total general	Peatón	Conductor**	Pasajero
2016	51	20	3	28
2017	46	16	0	30
2018	43	21	1	21
2019	44	19	1	24
2020	31	10	0	21
2021	41	12	0	29
2022	41	12	0	29
2023	37	12	0	25
2024	37	12	1	24
2025*	33	10	0	23
Total general	404	144	6	254

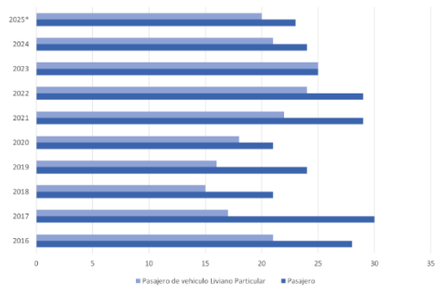


* Las cifras 2025 se encuentran sujetas a validación por parte de carabineros
** Los niños conductores fallecidos son conductores de ciclos

Fuente: Carabineros de Chile.
Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

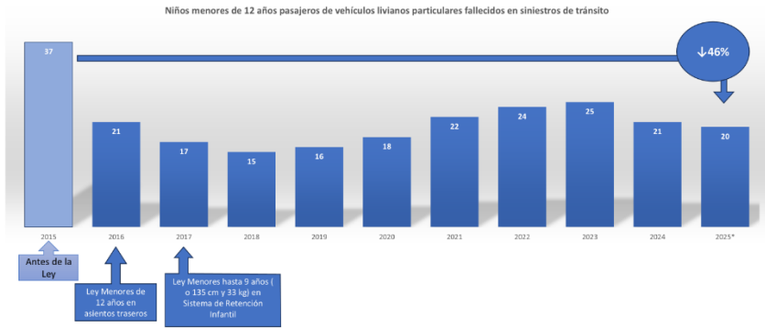
Niños menores de 12 años fallecidos en siniestros de tránsito según calidad (2016-2025)

Año	Pasajero	Pasajero de vehículo Liviano Particular
2016	28	21
2017	30	17
2018	21	15
2019	24	16
2020	21	18
2021	29	22
2022	29	24
2023	25	25
2024	24	21
2025*	23	20
Total general	254	199



* Las cifras 2025 se encuentran sujetas a validación por parte de carabineros
** Los niños conductores fallecidos son conductores de ciclos

Fuente: Carabineros de Chile.
Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito



* Las cifras 2025 se encuentran sujetas a validación por parte de carabineros
Nota: Vehículo liviano particular (automóvil, camioneta o jeep)

Fuente: Carabineros de Chile.
Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

TRABAJANDO PARA USTED

El uso de SRI salva vidas



GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Uso de Sistema de Retención Infantil en vehículos particulares

2017
49%
Uso de Sistema de Retención Infantil

2021
33%
Uso de Sistema de Retención Infantil

2024
35%
Uso de Sistema de Retención Infantil

Niñas y niños menores de 9 años.

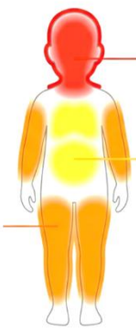


Fuente: Estudio de observación sobre Seguridad Vial realizado por Conaset y Datavoz en diciembre 2024.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Localización de las lesiones



Zona crítica: 66,1 % cabeza y cuello

Abdomen (7,7%) y Tórax (3,6%)

Extremidades (19,4%)

El 77,4% de las lesiones afectan zonas con órganos vitales o neurológicos.
El objetivo principal de la seguridad es proteger la cabeza y el cuello.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Mantienen a la persona en el interior del vehículo.	Conectan con las partes más firmes del cuerpo.	Protegen el cuello, la cabeza y la médula espinal.	Reducen la velocidad del cuerpo o las fuerzas del impacto.	Distribuyen las fuerzas sobre una amplia zona del cuerpo.

conaset.cl

revisatusilla@mtt.gob.cl

CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Gobierno de Chile

TRABAJANDO PARA USTED

FUNDACIÓN EMILIA SILVA FIGUEROA

BOLETÍN 16.397-15
PROYECTO SRI.



Proyecto SRI: aumento de sanciones y necesidad de una política integral

El proyecto busca aumentar las sanciones por no usar el Sistema de Retención Infantil y por trasladar a menores de 12 años en asientos delanteros. La pregunta no es solo su la sanción debe subir, **sino ¿qué condiciones permiten que la norma cambie conductas de manera sostenida?**

¿Qué propone el proyecto?

El proyecto modifica la Ley de Tránsito para elevar las sanciones asociadas al no uso de SRI y al traslado de menores de 12años en el asiento delantero.

Conducta	Régimen actual	Modificación propuesta	Observación
No uso de SRI / menor de 12 años en asiento delantero	Infracción gravísima; 1,5 a 3 UTM + suspensión 5 a 45 días	Mlta de 3 a 6 UTM y aumento de suspensión	Queda por sobre el estándar general de infracciones gravísimas
Uso de teléfono celular al conducir	Gravísima: 1,5a 3 UTM + suspensión 5 a 45 días	Sin modificación	Primera causa de siniestros viales en el país.
Exceso de velocidad gravísimo	Gravísima: 1,5a 3 UTM + suspensión 5 a 45 días	Sin modificación	Segunda causa de siniestros viales en el país.
Bajo influencia del alcohol, sin daños	1a 5 UTM + suspensión de 3 meses	Sin modificación	La multa máxima sería menor que la propuesta para SRI.

Hito normativo: la ley sí tuvo un impacto inicial

En 2016 se aumentó la edad para traslado de niños en asiento trasero hasta los 12años.

En 2017se amplió la exigencia de SRI hasta los 9 años.

Tras la entrada en vigencia, los fallecidos menores de 12 años en vehículos particulares bajaron de 37en 2015a 21en 2016y 17en 2017.

CONASET informó una reducción de 54% de niños fallecidos menores de 12 años en vehículos particulares en 2017respecto de 2025.

Fiscalización e instalación social de la norma

En 2017 Carabineros cursaron 8.575 multas por no uso de silla en menores de 9 años.

En 2025 se habían registrado 4.232 infracciones y en 2016 5.250.

Las infracciones por menores de 12 años en asientos delanteros aumentaron a 1.927 en 2017 frente a 568 en 2016 y 441 en 2015.

El aumento inicial de infracciones no necesariamente indica más incumplimiento: también puede reflejar mayor fiscalización, mayor visibilidad pública y una norma nueva que comienza a instalarse.

Deterioro del cumplimiento

Caída posterior del uso de SRI y necesidad de políticas permanentes .

Deterioro posterior del cumplimiento

1. Estudio observacional CONASET muestra evolución de SRI: 73%, 49%, 33% y 35%
2. En 2021 un estudio CONASET–ACHS informó que solo 33% de los conductores utilizaba SRI para trasladar a niñas y niños.
3. El estudio observacional 2024 muestra una leve mejora a 35%, pero aún muy por debajo del nivel inicial.

¿Por qué el proyecto por sí solo no logra el cambio esperado?

Tres límites del proyecto aislado:

Fiscalización insuficiente : si no hay controles visibles, la percepción de riesgo de ser sancionado es baja.

Uso incorrecto: muchas familias pueden tener SRI, pero instalarlo mal o usarlo de forma inadecuada.

Acceso y educación : la multa no resuelve barreras de costo, información, compatibilidad del vehículo ni capacitación .

El estándar internacional no es solo "multar más", sino lograr uso correcto, fiscalización permanente y evaluación del cumplimiento .

La OMS y la OCDE/ITF coinciden en que los Sistemas de Retención Infantil son ***una medida probada para reducir muertes y lesiones, pero su efectividad depende de una política integral***. La OMS recomienda leyes de uso universal, sanciones por incumplimiento y correcta instalación; además, advierte que los SRI no reducen por sí solos la ocurrencia del siniestro, por lo que deben ***complementarse con velocidad segura, fiscalización e infraestructura segura***. La OCDE/ITF, desde el enfoque de Sistema Seguro, recomienda medir el uso de SRI como indicador de desempeño vial y avanzar hacia niveles cercanos al 100% de uso hacia 2030.

Propuestas complementarias

- Fiscalización focalizada en zonas escolares, jardines infantiles, clínicas, rutas interurbanas y períodos de vacaciones.
- Campañas permanentes, no solo campañas de lanzamientos.
- Aumento de puntos de revisión e instalación correcta de SRI en municipios, servicios de salud y automotoras.
- Incorporar información obligatoria en controles pediátricos y maternidades.
- Registro anual de infracciones, uso correcto y lesiones/fallecidos infantiles.
- Evaluación ex post de la ley a 12,24 y 36 meses.



****

IV.- <u>DISCUSIÓN DEL PROYECTO.</u>

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con expuesto por el señor Subsecretario de Transportes, expertos y autoridades invitadas, y los fundamentos contenidos en la moción, las señoras diputadas y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estima que, en efecto, es innegable la importancia de brindar una máxima seguridad para el traslado seguro de niños pasajeros en vehículos motorizados, coadyuvante con la que pueden dar los adultos responsables de ellos, ya que dependen completamente de quienes lo tienen a su cuidado para su protección durante el transporte.

Se explica que los siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte externa en niños entre 1 y 14 años, superada únicamente por causas biológicas o de salud, lo que obliga a una profunda reflexión respecto de la necesidad de fortalecer las medidas de prevención y seguridad vial infantil.

Se agrega que las causas de fallecimiento por grupos etarios, los siniestros viales aparecen sistemáticamente entre las principales causas de muerte en niños de 1 a 4 años, de 5 a 9 años y de 10 a 14 años, razón por la cual se estima indispensable reforzar el uso obligatorio de sistemas de retención infantil.

La mayoría de los niños fallecidos en accidentes de tránsito corresponde a menores que eran trasladados en vehículos particulares, muchas veces por sus propios padres, apoderados o familiares, mientras que los niveles de siniestralidad son considerablemente menores en el transporte público o escolar, por tratarse de sistemas más regulados. En ese contexto, se destaca la importancia de fortalecer la fiscalización y endurecer las exigencias legales relativas al transporte de menores.

Durante el año 2025 se registraron 20 niños fallecidos en siniestros viales, y se enfatiza que ninguna muerte infantil puede considerarse una cifra menor, especialmente considerando que los menores no tienen capacidad de decisión respecto de las condiciones en que son transportados.

Se expone, además, casos concretos en los cuales el uso de sistemas de retención infantil permitió salvar la vida de menores involucrados en accidentes graves ocurridos en María Pinto y en la cuesta Lo Orozco, donde los padres fallecieron pero los niños sobrevivieron gracias al uso adecuado de sillas de seguridad.

Las sillas de retención infantil funcionan como un verdadero "exoesqueleto" protector para los niños pequeños, resguardando especialmente zonas sensibles como cabeza, cuello, tórax y abdomen. Se indica que los menores presentan una alta vulnerabilidad física debido a que su musculatura, y su estructura ósea aún se encuentran en desarrollo, precisándose que, en los lactantes, cerca del 40% del peso corporal se concentra en la cabeza, lo que explica la necesidad de trasladarlos en sentido contrario al desplazamiento del vehículo.

Se explica que el 77,4% de las lesiones graves en accidentes infantiles afectan órganos vitales o zonas neurológicas, razón por la cual el uso de sistemas de retención resulta fundamental para prevenir fallecimientos y secuelas permanentes.

En cuanto al uso de sistemas de retención infantil en Chile, se señala que el país ha experimentado un aumento significativo luego de las modificaciones legales implementadas en 2017, alcanzando un 49% de utilización; pero que, sin embargo, posteriormente se produjo una disminución, registrándose un 33% de uso en 2021 y un 35% en 2024, cifras que son insuficientes considerando que las metas internacionales superan el 70%.

Finalmente, se concluye en que resulta necesario aumentar la fiscalización y fortalecer las sanciones asociadas al incumplimiento de estas medidas de seguridad, destacándose que el uso de sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad disminuye considerablemente la probabilidad de muerte o lesiones graves, al proteger las partes más resistentes del cuerpo, y se evita la expulsión de los ocupantes desde el vehículo y reducen, en consecuencia, los efectos de la desaceleración durante un impacto.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

"Artículo Único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley 1, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

i.- En su artículo 204, reemplázase el número 1.- por el siguiente:

"1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales, exceptuándose el caso del inciso

tercero del artículo 75, en el cual, la multa será de 3 a 6 unidades tributarias mensuales.”

A este literal se presentó una indicación, aprobada por unanimidad, copatrocinada por la diputada señora Marlene Pérez y por los diputados señores Cristián Menchaca, Leandro Kunstmann, e Ignacio Achurra, para reemplazarlo por el siguiente:

i.- Agrégase en el artículo 204, a continuación del inciso octavo, el siguiente inciso noveno, nuevo:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el número 1.- de este artículo, tratándose de la infracción prevista en el inciso tercero del artículo 75, la multa aplicable será de 3 a 6 unidades tributarias mensuales.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA MARLENE PÉREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CRISTIÁN MENCHACA, CARLOS BIANCHI, FABIÁN OSSANDÓN, FRANCISCO CRISÓSTOMO, IGNACIO ACHURRA, LEANDRO KUNSTMANN, FELIPE CAMAÑO Y RENÉ MANUEL GARCÍA.

ii.- En su artículo 207, reemplázase la letra a), por la siguiente:

“a) Infracción o contravención gravísima, de 5 a 45 días de suspensión. Con todo, este plazo será de 30 a 45 días si se infringe lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 75.”.”.

Este literal fue aprobado por la misma señora diputada y señores diputados, sin cambios.

V.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

i.- En su artículo 204, reemplázase el número 1.- por el siguiente:

“1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales, exceptuándose el caso del inciso tercero del artículo 75, en el cual, la multa será de 3 a 6 unidades tributarias mensuales.”

****

PROYECTO DE LEY:

“Artículo Único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley 1, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

i.- Agrégase en el artículo 204, a continuación del inciso octavo, el siguiente inciso noveno, nuevo:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el número 1.- de este artículo, tratándose de la infracción prevista en el inciso tercero del artículo 75, la multa aplicable será de 3 a 6 unidades tributarias mensuales.”.

ii.- En su artículo 207, reemplázase la letra a), por la siguiente:

“a) Infracción o contravención gravísima, de 5 a 45 días de suspensión. Con todo, este plazo será de 30 a 45 días si se infringe lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 75.”.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 23 de julio de 2026.-

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 12 de mayo; 2 y 16 de junio, y 7 y 21 de julio de 2026, con la asistencia de las diputadas señoras Natalia Romero, Marlene Pérez y Nathalie Castillo y los diputados señores Cristián Menchaca, Carlos Bianchi, Fabián Ossandón, Francisco Crisóstomo, Ignacio Achurra, Jaime Mulet, Leandro Kunstmann, Pier Karlezi, Felipe Camaño y René Manuel García.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión