

**Minuta Proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito  
estableciendo medidas para evitar siniestralidad de  
niños peatones en entornos escolares**

**Idea Matriz y Fundamentos del Proyecto**

Los accidentes de tránsito siguen siendo una de las causales más dramáticas de fallecimiento por circunstancias no naturales en el país.

Las consecuencias generadas por éstos son especialmente profundas, producto de los costos materiales, administrativos, de salud y humanos (especialmente, para familias de sectores más vulnerables), en condiciones que se trata de fenómenos perfectamente evitables.

De especial relevancia tienen los accidentes de tránsito en que se ven involucrados niñas, niños y adolescentes, sobre todo escolares, y con particular énfasis en zonas de escuela, esto es, aquellas que involucran tanto al establecimiento escolar como a aquellas zonas aledañas al mismo.

La Ley de Tránsito vigente indica que, en zonas de escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora, pero no define qué entiende por “zonas de escuela”. Por ello, este proyecto pretende reformar la Ley de Tránsito, definiendo a las zonas de escuela como

aquella área aledaña a un establecimiento educacional, en un radio de 500 metros, tanto para entornos escolares urbanos como rurales.

### **Naturaleza jurídica.**

Los accidentes de tránsito tienen una incidencia notoria en la población nacional, pero también a nivel internacional. Se definen como aquellas “amenazas antrópicas”, esto es, aquellas *“en que el ser humano es precursor de ciertos procesos o eventos que pueden provocar daños”*<sup>1</sup>.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), *“El número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de unos 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años”*<sup>2</sup>.

Las lesiones causadas por el tránsito generan pérdidas económicas significativas para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Conforme a la Organización Mundial de la Salud (OMS), esas pérdidas se deben a los costos del tratamiento y a la pérdida en términos de productividad de las personas que fallecen o quedan con una

---

<sup>1</sup> MINEDUC, *Plan Integral de Seguridad Educativa (PISE). Manual para su elaboración*, Santiago de Chile, Ministerio de Educación, 2025, p. 14.

<sup>2</sup> Planzer, Rosemarie, *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos*, Santiago de Chile, CEPAL, noviembre de 2005, p. 5.

discapacidad permanente, así como al tiempo de trabajo o de estudio que los familiares deben destinar al cuidado de las personas lesionadas<sup>3</sup>.

En este contexto, la OMS estima que los siniestros de tránsito representan, en promedio, un costo equivalente al 3% del PIB en la mayoría de los países. Más específicamente, ese impacto se sitúa en torno al 1% del PIB en países de ingresos bajos, al 1,5% en países de ingresos medios y al 3% en países de ingresos altos. La OMS clasifica a Chile como país de “ingresos altos”<sup>4</sup>.

Por su parte, un informe del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (*Global Road Safety Facility*), señala que reducir en un 50% el número de muertos y heridos por accidentes de tráfico podría incidir positivamente en el crecimiento económico, con un aumento estimado del PIB per cápita de entre un 7% y un 22% en un plazo de 24 años<sup>5</sup>.

En el caso de niñas, niños y adolescentes, estos son caracterizados como personas particularmente vulnerables de los accidentes de tránsito:

*La evidencia disponible indica que, los peatones más afectados por atropellos, suelen ser hombres en edad productiva, jefes de hogar, cuya ausencia tiene un fuerte impacto en la economía familiar. También se reconocen como grupos especialmente vulnerables a las personas mayores, los niños y las personas en situación de discapacidad, quienes presentan mayores dificultades en su desplazamiento<sup>6</sup>.*

---

<sup>3</sup> OMS, *Traumatismos causados por el tránsito*, Ginebra, Organización Mundial de la Salud, diciembre de 2023, disponible en <https://sl1nk.com/rb5ZK>

<sup>4</sup> García Bernal, Nicolás, *Estimación del costo de siniestros de tránsito en Chile, periodo 2018 - 2023*, Valparaíso, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2025, p. 2.

<sup>5</sup> Ídem.

<sup>6</sup> CONASET, *Informe Nacional de Siniestros de Tránsito en Chile 2024*, Santiago de Chile, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2025, p. 14.

En nuestro país, anualmente se registran más de 86.000 accidentes de tránsito, falleciendo un promedio de 1.600 personas, lo que significa que diariamente mueren entre 4 y 5 personas.

Según las estadísticas de Siniestros de Tránsito, en el año 2024, se registraron en Chile 75.653 accidentes viales, lo que implicó 42.400 personas lesionadas. De ellas, 7.023 sufrieron lesiones graves, 3.383 presentaron lesiones menos graves y 31.994 resultaron con lesiones leves. Asimismo, 1.439 personas fallecieron a causa de estos incidentes (CONASET, 2024).

Con relación a los estudiantes, se ha señalado que *“[e]n Chile, los siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte externa en niños y en jóvenes, y entre estas muertes más de un tercio son peatones”*<sup>7</sup>. A este respecto, y con relación a siniestros ocurridos en el 2024, un informe de Carabineros señala: *“el mayor número de personas lesionadas (...) se concentró entre las 08:00 y 08:59 horas, con 2.996 casos, horario que corresponde al inicio de actividades laborales y escolares, caracterizado por alta densidad vehicular y prisa en los desplazamientos”*<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> CONASET, *Análisis espacial de siniestros de tránsito con participación de niños peatones en zonas de establecimientos educacionales, en el Gran Santiago, 2008-2018*, Santiago de Chile, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2019, p. 2.

<sup>8</sup> *Anuario Estadístico de Accidentes de Tránsito y Ferroviarios ocurridos en Chile durante el Año 2024, registrados en las Bases de Datos (SIEC-2) de Carabineros de Chile*, Santiago de Chile, Carabineros de Chile, 2024, p. 17.

## **Fundamento de Derecho.**

Acorde a un reciente informe de la OMS sobre el tema, *“Los traumatismos por accidentes de tránsito son la novena causa de defunción en todo el mundo y la principal causa de defunción entre las personas de 15 a 29 años. Los accidentes de tránsito ocasionan más de 1,25 millones de defunciones por año y, según estimaciones, la carga de morbilidad por traumatismos no mortales sería de 20 a 50 millones”*<sup>9</sup>.

El impacto de este tipo de accidentes es tan fuerte, que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) realizó, hacia el 2010, un llamado mundial con el objeto de llevar a efecto real el denominado “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”, producto del alza de víctimas fatales por accidentes de tránsito, con el objeto de reducir en un 50% los fallecidos por este tipo de siniestros al término de la pasada década.

Sin embargo, dicho objetivo no se cumplió, por lo que en febrero de 2020, la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (celebrada en Estocolmo) impulsó el tema en la agenda política al más alto nivel posible. La llamada “Declaración de Estocolmo” implicó un importante hito en la lucha por reducir las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito. Bajo este parámetro, en agosto 2020 la Asamblea General de la ONU aprobó la Resolución A/RES/74/299 “Mejora de la seguridad vial en el mundo”, reiterando el objetivo internacional de

---

<sup>9</sup> OMS, *Proyecto: Desarrollo de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial. A/GRS/2*, Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017, p. 1.

reducir las muertes y lesiones causadas por este tipo de siniestros, por lo menos, en un 50%, como objetivo del nuevo "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030".

Aquello también se enfatiza a propósito de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU de 2025 (conocidos coloquialmente como Agenda 2030), cuando, a propósito del ODS 3 ("Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades"), señala en el ODS 3.6: *"reducir (...) el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo"*.

En la región de América Latina y el Caribe, las lesiones causadas por el tránsito son la principal causa de muerte entre niños de cinco a 14 años de edad, la segunda entre adolescentes de 15 a 19 años de edad y se encuentra entre las causas más frecuentes de discapacidades entre aquellos que logran sobrevivir<sup>10</sup>.

El tipo de accidentes en niñas, niños y adolescentes tiene un alto impacto en materia socioeconómica. Según ha referido Alexander Grous, experto de Naciones Unidas para el caso, *"el impacto social y económico es mayor cuando las lesiones [en accidentes de tránsito] ocurren a una edad más temprana, ya que se acumula durante un mayor número de años, y también es más alto para las familias de países de ingresos bajos a medios"*. Y agrega:

*En los países más pobres, las lesiones y discapacidades graves de los niños a causa de accidentes de tránsito a menudo*

---

<sup>10</sup> UNICEF, *Calles para la Vida. Trayectos seguros y saludables para los niños en América Latina y el Caribe*, Nueva York, Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, 2018, p. 15.

*'empujan' a las familias a la pobreza o empeoran su posición, ya que las familias a menudo se ven obligadas a usar ahorros, vender posesiones o perder el empleo para cuidar a un niño afectado, en muchos casos permanentemente. (...) Los resultados confirman que los efectos de las muertes, lesiones graves y discapacidades 'se extienden' en toda la comunidad y más allá, generando un mayor coste en comparación con los adultos debido a la corta edad en que las víctimas se ven afectadas<sup>11</sup>.*

Chile ha adoptado los lineamientos internacionales de los ODS 2030, estableciendo la Estrategia nacional de seguridad de tránsito 2021-2030<sup>12</sup>. Tras un análisis comparativo de políticas y planes estratégicos internacionales, se fijó como objetivo principal de esta estrategia el *“reducir en un 30% el número de fallecidos en el tránsito para el año 2030”*<sup>13</sup>.

Actualmente, se encuentra vigente el Plan Integral de Seguridad Educativa (PISE). Entre otras iniciativas, se plantea el de *“movilidad segura”*:

*El sostenedor, en alianza con las redes locales intersectoriales, debe promover la prevención de lesiones ocasionadas por los siniestros viales u otras derivadas de hechos graves que pudiesen constituir delito, en el marco de las interacciones que surgen durante el desplazamiento de cada estudiante entre sus hogares y el establecimiento educativo<sup>14</sup>.*

---

<sup>11</sup> UNICEF, *Accidentes de tráfico e infancia, un precio demasiado alto*, Nueva York, Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, 27 de enero de 2020, disponible en <https://sl1nk.com/ZzfhX>

<sup>12</sup> CONASET, *Estrategia nacional de seguridad de tránsito 2021-2030*, Santiago de Chile, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2020.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>14</sup> MINEDUC, *Plan Integral de Seguridad Educativa (PISE). Manual para su elaboración*, op. cit., p. 11.

El tomar medidas en este sentido, dice relación con lo que se entiende como “gestión del riesgo de desastre”, que, a su vez, se define como

*el proceso continuo de carácter social, profesional, técnico y científico de la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, planes, programas, regulaciones, instrumentos, estándares, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo de desastres, con el propósito de evitar la generación de nuevos riesgos de desastres, reducir los existentes y gestionar el riesgo residual. Considerará, además de la organización y gestión de los recursos, las potestades y atribuciones que permitan hacer frente a los diversos aspectos de las emergencias y la administración de las diversas fases del ciclo del riesgo de desastres<sup>15</sup>.*

Al respecto, el actual inciso cuarto del artículo 146 de la Ley de Tránsito<sup>16</sup> señala que “En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora”. Sin embargo, no define qué se entiende por “zonas de escuela”. Por ello, estimamos que es necesaria una reforma legal que modifique la vigente Ley de Tránsito, señalando en su artículo 2 (encargado de definir las palabras o frases que en ella se utilizan) qué se entiende por “zona de escuela”, indicando que por tal se reconoce a aquella área aledaña a un establecimiento educacional, en un radio de 500 metros, tanto para entornos escolares urbanos como rurales.

---

<sup>15</sup> Ibid., p. 69.

<sup>16</sup> Decreto con Fuerza de Ley número 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, publicado en el Diario Oficial de 29 de octubre de 2009.

### **En conclusión:**

La modificación sugerida, que pretende modificar la vigente Ley de Tránsito, señalando qué entiende por zonas de escuela y cuál es el área que la misma cubre, conlleva una serie de beneficios, como son los siguientes:

- Permiten actualizar y complementar la norma vigente, definiendo una de aquellas zonas en donde los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.
- Permite a niñas, niños y adolescentes para estar en entornos más seguros durante su llegada y salida de su centro educativo, y por ende, estar menos vulnerables a accidentes de tránsito en dichos entornos.
- Permite a las familias de niñas, niños y adolescentes contar con mayor seguridad y tranquilidad mientras que aquellos se encuentran tanto en su centro educativo como en el entorno del mismo.
- Permite reducir tanto los costos personales, emocionales y materiales vinculados a accidentes de tránsito en el que se involucran niñas, niños y adolescentes.

## **PROYECTO DE LEY**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Introdúzcanse las siguientes modificaciones al Decreto con Fuerza de Ley número 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito:

1. Agréguese el siguiente nuevo numeral 53 al artículo 2, pasando los numerales posteriores a tener la numeración correlativa subsiguiente: ***“53) Zona de escuela: Área aledaña a un establecimiento educacional, en un radio de 500 metros, tanto para entornos escolares urbanos como rurales;”***.

Debiendo quedar los numerales 53 y siguientes del artículo 2 modificado de la siguiente forma:

*“53) Zona de escuela: Área aledaña a un establecimiento educacional, en un radio de 500 metros, tanto para entornos escolares urbanos como rurales.*

*54) Zona de espera especial: Área señalizada conforme al reglamento, que permite a los conductores de ciclos o motocicletas detenerse y reiniciar su marcha delante de otros vehículos motorizados, en un cruce regulado con semáforo;*

*55) Zona de tránsito calmado: Vía o conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que a través de condiciones físicas u operacionales de las vías se establecen velocidades máximas de circulación inferiores a las establecidas en esta ley, pudiendo éstas ser de 40 kilómetros por hora, 30 kilómetros por hora o 20 kilómetros por hora;*

56) *Vía exclusiva: Calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;*

57) *Zona rural: Área geográfica que excluye las zonas urbanas, y*

58) *Zona urbana: Área geográfica cuyos límites, para los efectos de esta ley, deben estar determinados y señalizados por las Municipalidades.”*