



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL
2025-2028



Plan Estratégico Institucional
(2025-2028)







PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2025-2028

Santo Domingo, Distrito Nacional
2025



CRÉDITOS

DIRECCIÓN NACIONAL

Milton Morrison, Director Ejecutivo
Jhonattan Chevalier, Coordinador de Gabinete

ÁREAS MISIONALES

Alexandra Cedeño Villegas, Directora de Movilidad Sostenible
William Andiel Galvan, Director de Seguridad Vial
Augusto Pérez Sánchez, Director de Licencia de Conducir
Esteban Figuereo Solis, Director de Coordinación de Regiones
Bill J. Perdomo Rodríguez, Director de Vehículos de Motor
Joel M. Gneco Gross, Director de Tránsito y Vialidad
Víctor A. Torres Desena, Director de Supervisión y Control de Sanciones Viales
Jeni Brito Martich, Directora de Transporte de Carga
Maximiliana Manzueta, Directora de la Escuela Nacional de Educación Vial ENEVIAL
Gustavo Adolfo Montilla, Director de Inspectoría General
Felix Placencia, Director de Transporte de Pasajeros
Francisco Rodríguez, Encargado del Depto. de Registro de Tránsito y Transporte

ÁREAS TRANSVERSALES

César Bobadilla, Director Administrativo y Financiero
Raquel de la Rosa, Directora Jurídica
Argentina Beltré Candelario, Directora de Recursos Humanos
José Luís Almonte, Director de Planificación y Desarrollo
Suzan Castaño Sena, Directora de Comunicaciones
Georges Ortiz, Director de Transformación Digital
Nicole G. González Peña, Responsable Oficina de Acceso a la Información
Luís Hernández, Enc. Departamento de Relaciones Interinstitucionales
Miguel Montilla, Enc. Departamento de Seguridad

ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

José Luís Almonte, Director de Planificación y Desarrollo

Yakayra Rodríguez, Enc. Depto. de Formulación, Monitoreo y Evaluación de PPP

Cristina Matos, Enc. Departamento de Calidad en la Gestión

Cruz Mirelys Sánchez, Enc. Departamento de Desarrollo Institucional

Ariel Montero, Enc. Departamento de Atención al Ciudadano

Redacción del Informe y Aplicación Metodología

José Luis Almonte, Director de Planificación y Desarrollo

Yakayra Rodríguez, Enc. Departamento de Formulación, Monitoreo y Evaluación de PPP

Recolección y Procesamiento de Datos

Stephany Soriano Tejeda, Alejandro Piña Lora y Ruby Paul Estrella

Analistas del Depto. de Formulación, Monitoreo y Evaluación de PPP

Apoyo Técnico y Colaboración Interna

Cecilia Guzmán

Cecilia Pérez

Digna Morillo

Dorianny Ortiz

Geremias Miliano y Gissell Hernández

Jorge Moquete

Jenny Buenaventura Rondón

Karen González

Martin Chávez Henríquez

Madeline Contin

Marisol García

Migrelys de La Cruz y Ruth Matos

Rolando Moronta y Paula Placencia

Ramón A. Moreno y Valeria Heredia

Ramona Ozoria y Víctor A. Suárez

Nelysa Rijo

Skarline Mercedes y Evelyn Díaz

María Eduvigen Santos

Isbel Vásquez y Fedainy Sánchez

Yaneika Valdez

Oficina de Acceso a la Información

Departamento de Registro de Tránsito y Transporte

Dirección de Inspectoría General

Depto. de Licencia de Operación de Transporte Privado

Dirección de Recursos Humanos

Dirección Jurídica

Dirección de Transformación Digital

Dirección de Seguridad Vial

Dirección de Vehículos de Motor

Dirección de Movilidad Sostenible

Dirección Administrativa Y Financiera

Departamento de Transporte Urbano

Departamento Financiero

Dirección de Supervisión y Control de Sanciones Viales

ENEVIAL

Dirección de Transporte de Carga

Dirección de Licencia de Conducir

Dirección de Comunicaciones

Departamento Administrativo

Departamento de Licencia de Operaciones Interurbano

RESUMEN EJECUTIVO

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) pone en manos de la ciudadanía y los actores del sector transporte su Plan Estratégico Institucional 2025-2028, concebido como un instrumento técnico de gestión pública que permitirá orientar nuestras acciones en el marco de la Ley 63-17 y de las prioridades nacionales de desarrollo.

Este plan se construyó bajo la metodología oficial del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) para la planificación estratégica institucional, integrando análisis de contexto, diagnósticos participativos, construcción de árboles de problemas y efectos, identificación de actores, formulación del FODA y definición de estrategias priorizadas mediante la herramienta 15. Todo este proceso se sustentó en evidencias estadísticas, consultas técnicas y la alineación con los compromisos del país en materia de movilidad, tránsito y seguridad vial.

El PEI 2025–2028 establece seis Resultados Estratégicos Institucionales (REI) que buscan superar los principales problemas públicos identificados:

- 1 Consolidar un sistema integrado de transporte público intermodal, interoperable y sostenible.
- 2 Fortalecer las capacidades técnicas de los gobiernos locales para planificar y gestionar la movilidad.
- 3 Incrementar la regulación y formalización de los prestadores de transporte de pasajeros y carga.
- 4 Mejorar la fiscalización técnica de los vehículos en circulación.
- 5 Transformar los comportamientos ciudadanos en materia de movilidad y seguridad vial.
- 6 Garantizar servicios institucionales oportunos, accesibles y de calidad, con altos niveles de satisfacción ciudadana.

Cada resultado se encuentra asociado a indicadores de línea base y metas verificables al 2028, como: alcanzar un 100% de corredores integrados en el sistema de transporte público, elevar a 58.7% los municipios con planes de movilidad y seguridad vial, aumentar a 86.8% la proporción de prestadores regulados con licencias vigentes, realizar más de 12,000

inspecciones técnicas anuales, incrementar la tasa de personas capacitadas en educación vial de 227 a 389 por cada mil licencias emitidas, y lograr un 100% de satisfacción ciudadana en la prestación de servicios institucionales.

El plan también incorpora la gestión de riesgos estratégicos, la alineación con el Plan Nacional Plurianual del Sector Público 2025–2028, la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, el Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025–2030, así como con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Todo ello asegura que el INTRANT trabaje con coherencia y visión de largo plazo, contribuyendo de manera directa a la reducción de la mortalidad y las secuelas por siniestros viales, al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y a la mejora de la calidad de vida de la población.

Con este instrumento, el INTRANT reafirma su compromiso de liderar las transformaciones estructurales que requiere la movilidad terrestre en República Dominicana.

El PEI 2025–2028 es, por tanto, una herramienta de planificación y al mismo tiempo un pacto de gestión con la sociedad, que servirá para orientar, monitorear y evaluar el impacto de nuestras políticas en beneficio de todos los ciudadanos y ciudadanas.



Milton Morrison

Director Ejecutivo INTRANT

Índice de Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	3
SIGLAS Y ACRÓNIMOS	9
INTRODUCCIÓN	10
INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN	12
Reseña Histórica	13
Estructura Organizativa	14
Contexto Institucional	15
Marco Normativo y Atribuciones	17
Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana	20
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO	28
Alineación Estratégica Nacional e Internacional	29
Estrategia Nacional de Desarrollo 2030	29
Plan Nacional Plurianual del Sector Público	30
Objetivos de Desarrollo Sostenible	32
Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025-2030	33
Programa de Gobierno	34
Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG)	35
Alineación con Instrumentos Internacionales	37
Diagnóstico Contextual	37
Problemas Públicos Priorizados	38
Matriz de análisis del comportamiento de la problemática	56
Árbol de Problemas	58
Enfoques Transversales de Políticas Públicas	58
Diagnóstico Institucional	61
Análisis de Actores Involucrados	61
Análisis FODA	65

ALINEACIÓN ESTRATÉGICA DEL PEI 2025-2028	70
Misión, Visión y Valores Institucionales	71
Ejes, Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos	72
Cadena de valor	76
Metas de Resultados y de Producción	77
Estrategias Institucionales	81
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PEI	83
Monitoreo y seguimiento institucional	84
Mecanismos de Evaluación y Retroalimentación	84
Fichas Técnicas de Indicadores Institucionales	85
ANÁLISIS Y GESTIÓN DE RIESGOS	104
Identificación de Riesgos Institucionales	105
Planes de Tratamiento de Riesgos	106
Recursos Requeridos	106
ANEXOS	107

Índice de Tablas

Tabla 1. REPÚBLICA DOMINICANA: Cuadro comparativo del marco normativo del INTRANT	18
Tabla 2. REPÚBLICA DOMINICANA: Adopción de prioridades estratégicas: Resultados PNPSP alineados al quehacer institucional del INTRANT	32
Tabla 3. REPÚBLICA DOMINICANA: Alineación del PEI 2025-2028 con el Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG) según temática	35
Tabla 4. REPÚBLICA DOMINICANA: Alineación del PEI 2025-2028 con el Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG) según eje	36
Tabla 5. REPÚBLICA DOMINICANA: Análisis de la problemática institucional	39
Tabla 6. REPÚBLICA DOMINICANA: Muertes y tasa de mortalidad a causa del tránsito por año, 2021-2024	43

Tabla 7. REPÚBLICA DOMINICANA: Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente en el periodo 2021-2024	44
Tabla 8. REPÚBLICA DOMINICANA: Proporción de vehículos según clase de vehículo y por género, Al 31 de diciembre de 2024	47
Tabla 9. REPÚBLICA DOMINICANA: Distribución proporcional de vehículos según provincia y género (en unidades) al 31 de diciembre de 2024	48
Tabla 10. REPÚBLICA DOMINICANA: Infracciones a los Cinco Factores de Riesgo de la Seguridad Vial, 2020-2024	52
Tabla 11. REPÚBLICA DOMINICANA: Relación de actas comprobatorias por provincia	53
Tabla 12. REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz de análisis del comportamiento de la problemática abordadas en el PEI 2025-2028	57
Tabla 13. REPÚBLICA DOMINICANA: Resumen general del enfoque abordado por el PEI 2025-2028 según política transversal	59
Tabla 14. REPÚBLICA DOMINICANA: Análisis de actores involucrados según problemática identificada en el PEI 2025-2028	61
Tabla 15. REPÚBLICA DOMINICANA: Principales resultado del análisis FODA del PEI 2025-2028	66
Tabla 16. REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del Eje 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre	73
Tabla 17. REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del EJE 2. Educación y Seguridad Vial	74
Tabla 18. REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente	75
Tabla 19. REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz de metas de resultados del PEI 2025-2028	78
Tabla 20. REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz para la definición de metas de producción del PEI 2025-2028	80
Tabla 21. REPÚBLICA DOMINICANA: Estrategias seleccionadas por Eje del PEI 2025-2028 del INTRANT	82

Índice de Gráficas

Gráfica 1. REPÚBLICA DOMINICANA: Lesionados en accidentes de tránsito por año a nivel nacional, 2021-2024	45
Gráfica 2. REPÚBLICA DOMINICANA: Número de infracciones por año, 2021-2024	51

Índice de Anexos

ANEXO 1. Carta MEPyD - Validación PEI 2025-2028	108
ANEXO 2. Consulta pública del PEI	109
ANEXO 3. Alineación PEI 2025-2028 instrumentos nacionales e internacionales	110
ANEXO 4. Herramienta 5. Adopción de los enfoques de las políticas transversales	113
ANEXO 5. Herramienta 10. Análisis de Involucrados	116
ANEXO 6. Herramienta 18. Análisis de riesgos PEI 2025-2028	124
ANEXO 7. Líneas de acción establecidas por Eje Estratégico y Resultados del PEI 2025-2028	125

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

INTRANT	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
PEI	Plan Estratégico Institucional
PNPSP	Plan Nacional Plurianual del Sector Público
END	Estrategia Nacional de Desarrollo 2030
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
PENSV	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2025–2030
MEPyD	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
DIGEPRES	Dirección General de Presupuesto
MAP	Ministerio de Administración Pública
DIGEIG	Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental
SISMAP	Sistema de Monitoreo de la Administración Pública
SISMAP-TRANSP	Subsistema SISMAP para el sector Transporte
OPSEVI	Observatorio Permanente de Seguridad Vial
ENEVIAL	Encuesta Nacional de Seguridad Vial
MITUR	Ministerio de Turismo
CNSS	Consejo Nacional de la Seguridad Social
CND	Consejo Nacional de Drogas
CNSCC	Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana
PMOT	Plan Municipal de Ordenamiento Territorial
TIC	Tecnologías de la Información y la Comunicación
GpRD	Gobierno de la República Dominicana
RD	República Dominicana
CNDE	Clasificación Nacional de Delitos Estadísticos
SIBEN	Sistema de Información de Beneficiarios
ONE	Oficina Nacional de Estadística
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
OPTIC	Oficina Presidencial de Tecnologías de Información y Comunicación
INFOTEP	Instituto Nacional de Formación Técnico Profesional
DGII	Dirección General de Impuestos Internos
DIGSETT	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre

INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico Institucional (PEI) se presenta como una herramienta fundamental para guiar las acciones del INTRANT durante el período 2025-2028, con el objetivo de abordar de manera estructurada los retos históricos y actuales del sector. El presente proceso de planificación estratégica ha sido esencial para asegurar que las políticas y acciones del INTRANT estén alineadas con las prioridades y objetivos del desarrollo nacional con el fin de contribuir de manera efectiva al progreso de la seguridad vial y la movilidad en el país.

A lo largo del proceso de elaboración y planificación del PEI 2025-2028 se identificaron diversos obstáculos que impactan la capacidad del INTRANT para alcanzar los resultados estratégicos nacionales establecidos en el Plan Nacional Plurianual del Sector Público correspondiente al cuatrienio 2025-2028. En particular, lo que respecta a la “Reducción de la mortalidad y las secuelas derivadas de los accidentes de tránsito”.

La problemática anterior, se encuentra directamente vinculada a diversas situaciones como el diseño deficiente de las vías que no pone a la seguridad de las personas en su centro y el deterioro de las vías por mantenimiento deficiente; debilidad en la fiscalización en las vías; la necesidad de una mayor educación y concienciación vial el aumento y envejecimiento del parque vehicular; vehículos en condiciones mecánicas no aptas para circulación; la imprudencia de las y los usuarios en las vías; la insuficiencia de recursos que garanticen la capacidad de respuesta instalada para responder en los puntos críticos de ocurrencia de accidentes de tránsito, entre otras situaciones, impiden lograr avances sustanciales en la seguridad vial y la eficiencia del sistema de transporte.

En adición, el análisis estratégico realizado para el PEI 2025-2028 ha permitido identificar otros problemas fundamentales que dificultan el cumplimiento de los objetivos. Entre los principales desafíos se destacan una insuficiente asignación presupuestaria, un marco legal desactualizado, la falta de personal capacitado, las deficiencias en la infraestructura tecnológica, una ineficiente gestión de los datos necesarios para tomar decisiones informadas y una débil coordinación interinstitucional. Estas limitaciones afectan la capacidad del INTRANT para implementar con eficacia normativas clave como la inspección técnica vehicular, el sistema de foto multas, la licencia por puntos, entre otras.

Además, la insuficiencia de recursos y la obsolescencia del marco normativo dificultan la implementación de tecnologías innovadoras necesarias para mejorar la fiscalización, el monitoreo de permisos y la seguridad vial en general.

Con el PEI 2025-2028 se busca abordar estas debilidades mediante una serie de estrategias que mejoren la infraestructura institucional, optimicen el uso de recursos y fortalezcan la capacidad técnica del INTRANT. De esta manera, la institución pueda avanzar hacia el cumplimiento de su misión y contribuir de manera significativa a los objetivos nacionales en materia de la transformación del tránsito y el transporte terrestre del país.

Un aspecto clave es, que el análisis realizado para la formulación del PEI 2025-2028 refleja los avances y las lecciones aprendidas durante la implementación del PEI anterior. En este sentido, se identificaron elementos de continuidad, lo que nos permite reforzar algunas de las estrategias que se han venido implementando en el pasado al tiempo que se integran nuevas líneas de acción que aborden los desafíos que permanecen y los emergentes. Por lo que, la evolución de la institución y las experiencias previas han servido de base para este nuevo ciclo de planificación.

El PEI 2025-2028 se establece como un marco de referencia claro y actualizado que permitirá al INTRANT adaptarse a las necesidades, garantizando la efectividad y sostenibilidad de sus acciones en el largo plazo. A través de este plan estratégico, el INTRANT reafirma su compromiso de mejorar la seguridad vial, optimizar la infraestructura del transporte, fortalecer la fiscalización en las vías y promover una movilidad más eficiente, inclusiva y sostenible. Al tiempo que, se enfoca en el fortalecimiento de capacidades internas, la implementación de nuevas tecnologías, la capacitación del personal y la mejora de la coordinación interinstitucional, con el fin de generar un impacto positivo en la vida de los ciudadanos y contribuir al desarrollo económico, social y ambiental del país.



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

PEI 2025-2028



PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL

2025 -2028

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Reseña Histórica

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) fue creado mediante la Ley No. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. Dicha ley fue promulgada el 20 de febrero de 2017, con el propósito de establecer al INTRANT como única autoridad responsable de regular, fiscalizar y gestionar los sistemas de tránsito y transporte terrestre en la República Dominicana.

La conformación del INTRANT marcó el inicio de un proceso de modernización del sistema de transporte y seguridad vial del país, orientado a atender los crecientes desafíos que representaba el tránsito en las principales ciudades y corredores viales de la nación.

Antes de la creación del INTRANT, varias instituciones habían trabajado en el sector del transporte durante más de 40 años, pero cada una de ellas con un enfoque y responsabilidad limitada. En 1967, la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT) fue creada mediante la Ley 241-67 sobre Vehículos de Motor, encargándose de la regulación y normalización del tránsito vehicular en el país. Con el paso de los años y los crecientes desafíos en el sector del transporte, se hizo evidente la necesidad de un organismo más especializado y eficiente.

En 1979, debido al aumento de los precios del petróleo, surgió la necesidad de desarrollar un sistema de transporte colectivo eficiente. Como resultado, se creó la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE) mediante el Decreto Núm. 1260, adscrita a la Presidencia de la República, con el objetivo de establecer un sistema de rutas para el transporte urbano.

A lo largo de la década de los 80, el crecimiento masivo de pasajeros urbanos e interurbanos hizo evidente la necesidad de una mayor atención al sector, lo que llevó en 1987 a la creación de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), mediante el Decreto Núm. 448-97, con el fin de reorganizar el transporte de pasajeros en el área metropolitana.

Sin embargo, la OMSA no logró cubrir completamente las necesidades del sistema de transporte, lo que llevó a la creación de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)

mediante el Decreto Núm. 489-87, con el propósito de asumir funciones técnicas de control y regulación del transporte público. Además, en 1997, se estableció la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) mediante el Decreto Presidencial No. 393-97, para regular y gestionar el tránsito en la zona metropolitana, especialmente en Santo Domingo.

La acumulación de estas diversas entidades y sus funciones dispersas sirvió como base para la creación de la Ley 63-17, que unificó y reorganizó el sistema de tránsito y transporte del país.

Esta ley dio lugar a la creación del INTRANT, que absorbió las funciones de las siguientes instituciones: el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), el Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART) y la Caja de Pensiones y Jubilaciones de los choferes del transporte público. El INTRANT comenzó a operar oficialmente el 1 de julio de 2017, tras cuatro meses de consenso y reuniones de trabajo.

Estructura Organizativa

El INTRANT es un organismo autónomo adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Su estructura organizativa está compuesta por varias direcciones y departamentos clave para cumplir con su misión y visión.

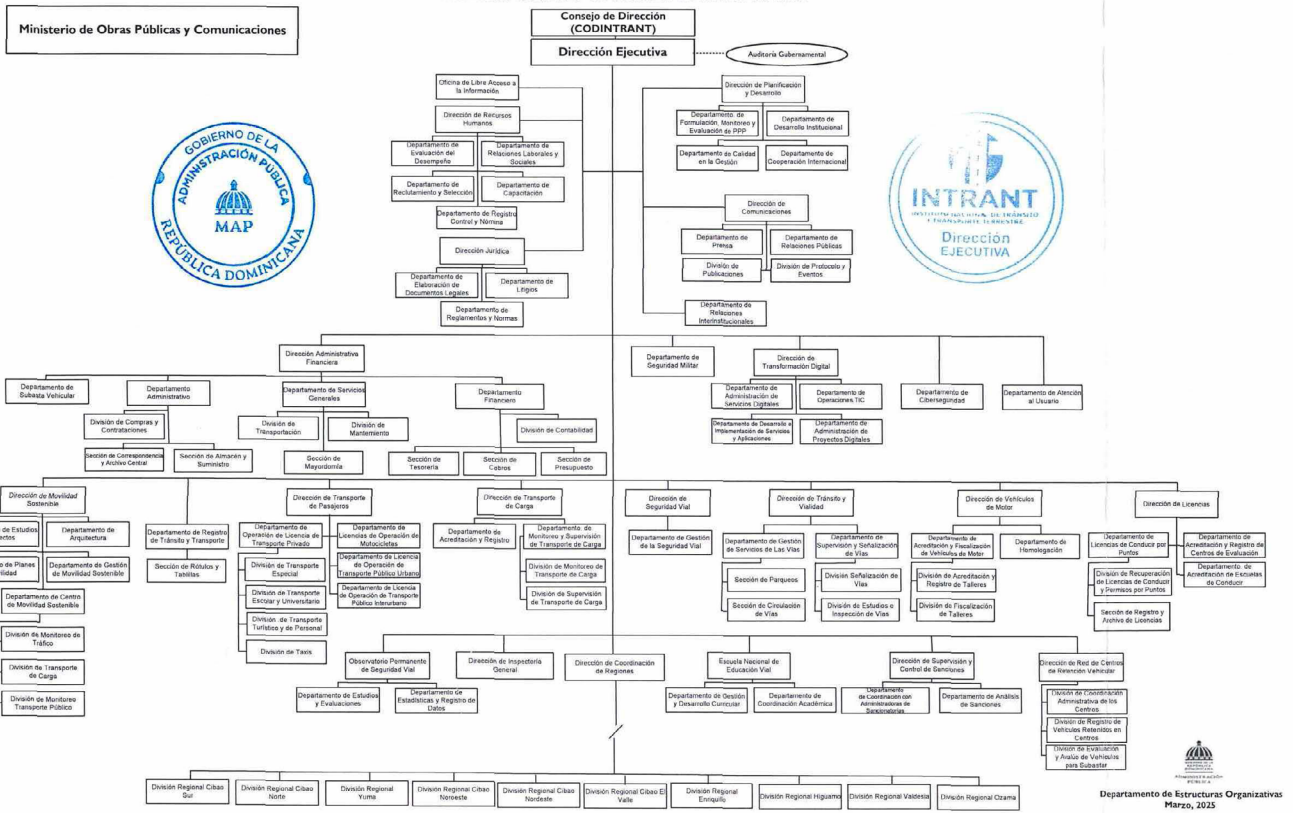
La Dirección Ejecutiva constituye la máxima autoridad del INTRANT y lidera la conducción estratégica de la institución. Bajo su responsabilidad se articulan las áreas operativas, técnicas, administrativas y de apoyo que garantizan el cumplimiento de los mandatos establecidos en la Ley No. 63-17.

La estructura organizativa vigente, aprobada por el Ministerio de Administración Pública (MAP) en marzo de 2025, define claramente las líneas de autoridad, coordinación y responsabilidad, asegurando la integración de los procesos misionales con los de gestión institucional. Este organigrama refleja la distribución funcional que permite al INTRANT planificar, regular, fiscalizar y supervisar el sistema de tránsito y transporte terrestre, así como brindar servicios de calidad a la ciudadanía. (ver figura 1)

INSTRUMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (INTRANT)

Organigrama Estructural

Res. núm. 003/2025 de fecha 25 de marzo de 2025



Fuente: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), 2025. Organigrama. Recuperado de: <https://intran.gov.do/index.php/sobre-nosotros/organigrama>

Contexto Institucional

El INTRANT opera en un contexto en el que el sistema de tránsito y transporte terrestre del país enfrenta diversos desafíos. En las principales ciudades como Santo Domingo, Santiago, entre otras zonas urbanas, el crecimiento demográfico y la expansión del parque vehicular han generado altos niveles de congestión y accidentes viales, convirtiendo a la seguridad vial en una de las principales preocupaciones nacionales y tema de interés por parte del Gobierno.

El INTRANT también debe hacer frente a las crecientes demandas de un sistema de transporte más sostenible, eficiente e inclusivo, que atienda tanto a las necesidades del sector público como privado, así como a los usuarios de transporte público y privado. La evolución del parque vehicular, el crecimiento urbano y la expansión de la población demandan una transformación profunda en la infraestructura de transporte y en los

sistemas de movilidad del país. Este desafío no solo involucra la construcción de nuevas obras viales y el mantenimiento regular de las existentes, sino también la integración de soluciones innovadoras que contribuyan a disminuir los accidentes, las muertes y las lesiones.

El INTRANT opera bajo el contexto y necesidad de que el país mejore la infraestructura vial con el fin de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios. Esto incluye la renovación de la red de carreteras, la construcción de carriles exclusivos para el transporte público, la implementación de sistemas inteligentes de gestión del tráfico, y el diseño y creación de zonas urbanas más amigables para los peatones y ciclistas.

El INTRANT está llamado a promover la transición hacia un modelo de transporte más ecológico, incentivando el uso de vehículos eléctricos, híbridos y tecnologías que reduzcan las emisiones de gases contaminantes. Esta modernización de la infraestructura debe ir acompañada de regulaciones claras que no solo optimicen el tráfico, sino que también protejan el medio ambiente y favorezcan el avance a una movilidad más sostenible.

Otro punto relevante para el INTRANT es la falta de control sobre los servicios de transporte, tanto público como privado. Lo que ha derivado en desorden y ha puesto en riesgo la seguridad de los usuarios. En este contexto, el INTRANT tiene la responsabilidad de regular y fiscalizar de manera rigurosa las diversas modalidades de transporte, desde el transporte urbano hasta el interurbano y el transporte de carga, asegurando que los prestadores de servicios cumplan con los estándares de seguridad, calidad y responsabilidad. La implementación articulada de un sistema de licencias, el control de tarifas, la fiscalización del parque vehicular, y el monitoreo constante de las condiciones laborales de los choferes son algunas de las medidas clave para mejorar la eficiencia y seguridad del transporte.

Al mismo tiempo, el INTRANT debe trabajar en la construcción de una sociedad más cohesionada a través de la movilidad inclusiva, que garantice el acceso al transporte a todos los segmentos de la población, incluidos los más vulnerables, como personas con discapacidad, adultos mayores y personas de escasos recursos, no solo mediante la accesibilidad física, sino también a través de políticas de transporte que aseguren tarifas justas y accesibles para todos los usuarios.

Otro aspecto importante en este proceso es la supervisión constante de los servicios de transporte. El INTRANT no solo regula y establece normas, sino que también debe supervisar la implementación efectiva de estas. Para ello, la institución debe contar con sistemas de monitoreo, datos e informaciones que permitan realizar inspecciones periódicas, detectar irregularidades, y aplicar sanciones que aseguren el cumplimiento de las normativas.

Marco Normativo y Atribuciones

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) opera bajo un marco normativo que regula sus actividades y le otorga atribuciones específicas para cumplir con sus funciones. Este marco está compuesto por un conjunto de leyes, reglamentos y normativas que delimitan su ámbito de actuación, competencias y responsabilidades. La Ley No. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial constituye la piedra angular de este marco legal, ya que establece al INTRANT como la autoridad única encargada de la regulación, fiscalización y gestión de los sistemas de tránsito y transporte terrestre en la República Dominicana.

Asimismo, se destaca el Reglamento Orgánico del INTRANT, aprobado mediante el Decreto Núm. 177-18, establece la estructura institucional y las normas de organización administrativa, financiera y operativa de la entidad.

Dicho reglamento desarrolla el mandato de la Ley núm. 63-17, garantizando la autonomía administrativa, financiera y técnica del INTRANT y definiendo las competencias de sus áreas sustantivas y de apoyo. Su propósito es asegurar la coordinación interna y la articulación con otros organismos del Estado para la regulación, planificación y fiscalización del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el país.

En complemento a la Ley 63-17, diversos reglamentos y decretos definen el marco operativo de la institución, las cuales establecen la población de referencia de las políticas del INTRANT, incluyendo a los operadores de transporte, los usuarios del sistema, los gobiernos locales, y en general a la ciudadanía que se desplaza por el territorio nacional. En este contexto, las competencias del INTRANT se extienden a la regulación, planificación, supervisión, fiscalización y promoción de una movilidad segura y ordenada.

Este marco normativo, amplio y especializado, constituye la base legal que permite al INTRANT desarrollar sus funciones como entidad rectora del tránsito y el transporte terrestre en la República Dominicana, al tiempo que establece los límites de su actuación, la necesidad de coordinación interinstitucional y su obligación de garantizar el acceso ciudadano a servicios públicos seguros y de calidad. A continuación, se presenta un cuadro resumen con las principales normativas vinculadas al quehacer institucional del INTRANT.

Tabla 1

REPÚBLICA DOMINICANA: Cuadro comparativo del marco normativo del INTRANT

Instrumento legal	Objetivo general	Responsabilidades de la institución
Constitución de la República Dominicana (2010)	Garantizar los derechos fundamentales y establecer la organización del Estado.	Aplicar principios constitucionales en materia de seguridad vial, movilidad, derecho a la vida, salud y medio ambiente, a través de sus funciones de regulación y control del tránsito y transporte terrestre.
Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2017)	Crear el INTRANT como autoridad única en tránsito y transporte terrestre, estableciendo el régimen nacional de movilidad y seguridad vial.	Diseñar y ejecutar la política nacional de tránsito, transporte y seguridad vial, regular el transporte público y de carga, emitir licencias de conducir, supervisar inspecciones vehiculares, gestionar el sistema de puntos y coordinar la seguridad vial.
Decreto núm. 177-18, Reglamento Orgánico del INTRANT	Organizar el funcionamiento institucional, administrativo y operativo del INTRANT.	Definir la estructura organizativa, asignar funciones a las direcciones, garantizar la coordinación interna y la articulación interinstitucional.
Decreto núm. 515-21, Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis	Regular la prestación del servicio de transporte en taxis.	Otorgar permisos y licencias, supervisar la operación, fiscalizar estándares de calidad y seguridad del servicio de taxis.
Decreto núm. 292-20, Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros	Establecer el marco regulador del transporte urbano de pasajeros.	Regular, fiscalizar y supervisar los sistemas de transporte urbano colectivo, autorizando operadores y controlando estándares de operación.
Decreto núm. 259-20, Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad	Instituir la obligatoriedad de planes locales de seguridad vial en los municipios.	Brindar lineamientos técnicos, supervisar gobiernos locales y monitorear la implementación de planes de seguridad vial.
Decreto núm. 258-20, Reglamento del Transporte de Cargas	Regular el transporte de mercancías por carretera.	Autorizar y fiscalizar la operación del transporte de carga, supervisar condiciones técnicas de vehículos y operadores.
Decreto núm. 257-20, Reglamento del Transporte Escolar	Garantizar un transporte escolar seguro y regulado.	Autorizar, fiscalizar y supervisar vehículos y operadores escolares bajo criterios de seguridad y calidad.

Instrumento legal	Objetivo general	Responsabilidades de la institución
Decreto núm. 256-20, Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal	Establecer normas para la circulación y seguridad de motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.	Regular y fiscalizar el uso de estos vehículos, definir requisitos técnicos y promover la seguridad vial de los usuarios.
Decreto núm. 255-20, Reglamento del Transporte Turístico	Normar el transporte de turistas en el país.	Autorizar y fiscalizar operadores de transporte turístico, supervisar cumplimiento de estándares de calidad y seguridad.
Decreto núm. 254-20, Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad en Empresas	Establecer la obligatoriedad de planes laborales de seguridad vial en entidades empleadoras.	Supervisar que las empresas implementen planes laborales de seguridad vial y dar seguimiento a su cumplimiento.
Decreto núm. 253-20, Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores	Regular el transporte privado contratado para trabajadores.	Autorizar y supervisar vehículos y operadores dedicados al transporte de personal laboral, garantizando seguridad y condiciones mínimas.
Decreto núm. 6-19, Reglamento de Licencias de Conducir	Regular la expedición, renovación y control de licencias de conducir.	Emitir, renovar y suspender licencias de conducir, administrar los exámenes y gestionar registros de conductores.
Decreto núm. 5-19, Reglamento de Inspección Técnica Vehicular (ITV)	Establecer el sistema de inspección técnica obligatoria de vehículos.	Supervisar la red de centros de inspección, certificar el cumplimiento de normas técnicas y garantizar condiciones de seguridad vehicular.
Decreto núm. 4-19, Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir	Implementar un sistema de puntos para sancionar infracciones de tránsito.	Administrar el sistema de puntos, registrar infracciones y aplicar sanciones vinculadas a la licencia de conducir.
Decreto núm. 3-19, Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores	Regular los certificados médicos requeridos para conductores y los centros autorizados a expedirlos.	Autorizar y supervisar centros médicos, verificar cumplimiento de evaluaciones psicofísicas y garantizar aptitud de los conductores.
Decreto núm. 1-19, Reglamento de Escuelas de Conductores	Normar el funcionamiento de las escuelas de formación vial.	Autorizar y supervisar escuelas de conductores, definir contenidos curriculares y garantizar estándares de formación.

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo del INTRANT. Elaborado a partir de la Herramienta 1. Análisis del Marco Normativo

Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana

La Ley No. 63-17, fue promulgada el 20 de febrero de 2017, es la legislación principal que establece la creación del INTRANT y regula el sistema de movilidad y transporte terrestre en la República Dominicana. Esta ley tiene por objeto regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, así como la normativa a tal efecto.

En su Artículo 7 se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la presente ley y sus reglamentos. Su Artículo 8 especifica que el INTRANT es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana.

Competencias, Atribuciones y Responsabilidades del INTRANT según la Ley No. 63-17

En el Artículo 7 de la Ley 63-17 se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la presente ley y sus reglamentos. Su Artículo 8 especifica que el INTRANT es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana.

Las principales competencias del INTRANT se lista a continuación.

1 **Planificación y Coordinación**

El INTRANT es responsable de la planificación y coordinación de las estrategias de transporte y tránsito a nivel nacional, en colaboración con otras entidades gubernamentales y el sector privado.

2 **Inspección Técnica Vehicular**

Una de las competencias clave del INTRANT es la Inspección Técnica Vehicular (ITV), que se realiza para verificar que los vehículos en circulación cumplan con las normativas de seguridad y emisiones. Estas inspecciones son esenciales para prevenir accidentes causados por fallos mecánicos y para reducir la contaminación ambiental. Esto incluye vehículos privados, públicos y motocicletas, garantizando que todos operen en condiciones óptimas.

3 **Regulación de Rutas de Transporte**

Establecer y supervisar las rutas de transporte público para asegurar un servicio eficiente y accesible a la población, considerando las necesidades de conectividad y fluidez del tráfico.

4 **Regulación de Motocicletas**

Dado que un alto porcentaje del parque vehicular del país está compuesto por motocicletas, el INTRANT tiene la responsabilidad adicional de regular y controlar este tipo de vehículos. Esto incluye la implementación de programas de educación y concienciación específicos para motociclistas, así como la regulación del uso de cascos y otros equipos de protección para reducir el riesgo de accidentes y lesiones. Además, el INTRANT administra el Registro Nacional de Motocicletas, que busca formalizar y regularizar la propiedad y uso de las motocicletas, mejorando la seguridad y el control sobre estos vehículos.

Las principales responsabilidades del INTRANT son las siguientes.

- 1 Garantizar la Seguridad Vial**
Implementar medidas y programas que reduzcan la tasa de accidentes de tránsito y mejoren la seguridad en las vías.
- 2 Formación y Educación Vial**
Desarrollar e implementar programas de formación y educación vial dirigidos a conductores, peatones y ciclistas para fomentar comportamientos seguros y responsables en las vías.
- 3 Mejorar la Eficiencia del Transporte**
Promover un sistema de transporte eficiente que minimice los tiempos de viaje y el impacto ambiental.
- 4 Promover la Inclusión y Accesibilidad**
Asegurar que el sistema de transporte sea inclusivo y accesible para todos los ciudadanos, incluyendo personas con discapacidad y comunidades rurales.

De su lado, las atribuciones establecidas en el Artículo 9 de la Ley 67-17 para el INTRANT se listan a continuación.

- 1** Diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, con ajuste a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidos en la presente ley, y, en consecuencia, ejercer la función de planificación sectorial.
- 2** Presentar al Poder Ejecutivo la propuesta de los reglamentos internos y las regulaciones complementarias en un plazo de seis (6) meses a partir de la puesta en vigencia de la presente ley, de forma que se viabilice el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector; también la regulación de los procedimientos administrativos en general y el establecimiento de estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad.

- 3 Planificar y diseñar el sistema integrado de transporte público de pasajeros, sus rutas, servicios, esquemas de operación, itinerarios y cualquier otro aspecto, interurbano y a nivel urbano coordinando con los ayuntamientos, en base a los estudios de oferta y demanda correspondientes.
- 4 Establecer los requisitos con los cuales deberá cumplir el transporte de carga, incluyendo el transporte de cargas especiales y de alto riesgo, de acuerdo con la naturaleza de estas y las sobredimensiones de los vehículos.
- 5 Establecer los regímenes del servicio de transporte público, de su infraestructura y de aquellos servicios o actividades conexas, y disponer su prestación directa poel Estado o mediante la emisión de las licencias de operación a entes operadores públicos y privados.
- 6 Ejercer el control administrativo sobre la emisión de las licencias de operación para la prestación del servicio en las áreas de su competencia, la fiscalización, organización y gestión de las actividades, operaciones y servicios vinculados a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.
- 7 Ejercer las acciones de seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios, prestaciones y actividades, sujetos a este régimen para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, para la garantía de la leal competencia comercial frente a las prácticas monopólicas o de posición dominante de mercado, y para la protección del medioambiente.
- 8 Coordinar con el Ministerio de Interior y Policía y la Dirección General de la Policía Nacional las acciones y actividades de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), creada por esta ley, órganos cuyos miembros serán los agentes responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, controlar y vigilar en las vías públicas las actividades sectoriales.
- 9 Fijar las tasas por servicios brindados y derechos requeridos para el funcionamiento del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y regular la tarifa del transporte público de pasajeros.
- 10 Coordinar y ejecutar programas de información, orientación y asesoramiento a los prestadores de servicio de transporte u operadores del transporte, conductores,

peatones, pasajeros y usuarios del transporte terrestre, en relación con los servicios de transporte, los derechos y obligaciones de cada parte, a través de la certificación y acreditación de la capacitación para los conductores del transporte de pasajeros y de carga.

- 11 Realizar campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización a la ciudadanía, usuarios de las vías y prestadores del servicio para la prevención de accidentes de tránsito.
- 12 Organizar y llevar los registros nacionales de conductores, accidentes de tránsito, víctimas, condiciones y estado adecuado de los vehículos, operadores, concesionarios, multas o infracciones, talleres de inspección técnica vehicular, talleres de reparación de vehículos para el transporte terrestre, escuelas de conductores, médicos o centros médicos de salud autorizados para la expedición del certificado médico psicofísico de los conductores, paradas y paradores viales, estacionamientos y demás servicios conexos de la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, entre otros, que sean necesarios para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos.
- 13 Expedir las licencias de conducir.
- 14 Realizar, o acreditar y certificar las revisiones técnicas vehiculares.
- 15 Realizar las actividades concernientes a la planificación, ejecución y control de los recursos del organismo.
- 16 Velar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y transporte terrestre.
- 17 Diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, en lo atinente a su competencia, y en coordinación con los ayuntamientos en sus áreas de jurisdicción.
- 18 Regular, registrar y otorgar licencias y permisos a las personas y entidades que presten servicios conexos a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

- 19 Solicitar a la Policía Nacional, vía la DIGESETT, actualización constante de las denuncias de robo de los vehículos de motor, para garantizar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos.
- 20 Planificar, regular, controlar, inspeccionar y supervisar las terminales públicas y privadas de pasajeros, de carga y sus módulos.
- 21 Impulsar y fiscalizar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la implementación de políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro.
- 22 Coordinar y administrar el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos y estadísticas relacionados con la seguridad vial.
- 23 Evaluar permanentemente la efectividad de las normativas legislativas, y reglamentarias relativas al tránsito con incidencia en la seguridad vial, y presentar las iniciativas actualizadas al Poder Ejecutivo para propiciar la modernización constante del sector.
- 24 Definir, en coordinación con los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, los elementos de protección para las vías, fundamentados en criterios técnicos relacionados con las condiciones, clasificación y categorías de dichas vías.
- 25 Coordinar la preparación y emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Transporte, el cual registrará los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil, a los fines de procurar el sistema de conducir por puntos y la seguridad vial.
- 26 Fomentar y promover la investigación civil y penal de los accidentes de tránsito, a cargo de las unidades técnicas de investigación de la DIGESETT, bajo la dirección funcional del Ministerio Público.
- 27 Diseñar y adoptar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte

Terrestre (DIGESETT) y las demás autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial.

- 28 Desarrollar, implementar y promover el uso de mecanismos Tecnológicos, de Información y de las Telecomunicaciones (TICS), que permitan modelar e investigar las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial, por intermedio del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.
- 29 Supervisar la correcta señalización horizontal y vertical, así como la adecuada colocación de los dispositivos de control de tráfico en la red de comunicación vial colocadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y los ayuntamientos acordes con las especificaciones de los manuales nacionales e internacionales.
- 30 Promover y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de los profesionales de la ingeniería civil, arquitectos y afines, de tal forma que se pueda garantizar la vinculación de éstos en el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.
- 31 Definir y organizar, en coordinación con la Escuela Nacional de la Educación Vial (ENEVIAL), creada por esta ley, el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial.
- 32 Planificar, en coordinación con la ENEVIAL, las campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial.
- 33 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física, de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, renovar o cambiar de categorías en las licencias de conducción.
- 34 Suscribir convenios de participación con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad nacional, a los fines de realizar programas de investigación

y capacitación en materia de seguridad vial, y fomentar las materias y carreras vinculadas al tema.

- 35 Informar a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno Central y los ayuntamientos en materia de seguridad vial.
- 36 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- 37 Promover la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, a través de los procesos de consultas y participación. El INTRANT podrá conformar el Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial cuyo objeto será promover la concertación de las distintas entidades que desarrollan actividades relacionadas con el sector.
- 38 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial, enfocados en la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito al Poder Ejecutivo, y publicarlo en diarios de circulación nacional y en la página web del INTRANT.
- 39 Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de los vehículos de motor por parte de las autoridades competentes, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de revisión técnica vehicular por parte del INTRANT.
- 40 Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades o privadas de control de calidad, que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, la infraestructura vial, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros.
 - Dictar las normas técnicas conforme a las cuales podrán ser construidos los paraderos, terminales y centro de acopio de cargas, en coordinación con los ayuntamientos en su jurisdicción.



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

PEI 2025-2028



PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL
2025-2028

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

Alineación Estratégica Nacional e Internacional

La alineación estratégica nacional e internacional tiene como finalidad mostrar la coherencia del Plan Estratégico Institucional del INTRANT con los marcos de planificación y compromisos asumidos por el Estado dominicano. En este sentido, se destacan las vinculaciones con la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, el Plan Nacional Plurianual del Sector Público, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como con el Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025-2030 y los programas de cooperación internacional en curso. Esta alineación garantiza que las acciones institucionales respondan a prioridades nacionales e internacionales, fortaleciendo la movilidad segura y sostenible y contribuyendo al logro de metas compartidas de desarrollo.

Estrategia Nacional de Desarrollo 2030

El Tercer Eje de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 procura una economía sostenible, integradora y competitiva, concebida como una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible, que crea y desconcentra la riqueza, genera crecimiento alto y sostenido con equidad y empleo digno, y que aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local para insertarse de forma competitiva en la economía global.

En este contexto, el Objetivo General 3.3 establece la importancia de impulsar la competitividad y la innovación en un ambiente favorable, mientras que el Objetivo Específico 3.3.6 enfatiza la necesidad de expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y los servicios de transporte y logística. La labor del INTRANT se enmarca en este mandato, al promover un sistema de movilidad terrestre moderno, seguro y sostenible que facilita la integración territorial, reduce las desigualdades en el acceso al transporte, apoya la productividad nacional y contribuye a la competitividad internacional del país.

De manera particular, la planificación de corredores integrados, la fiscalización del transporte de carga y de pasajeros, la implementación de sistemas de control y seguridad vial, así como la modernización de procesos vinculados a licencias, permisos e inspección técnica

vehicular, representan acciones concretas que fortalecen la infraestructura de transporte y mejoran los servicios logísticos. Con ello, el INTRANT aporta directamente a la construcción de una economía más competitiva, equitativa y sostenible, en consonancia con la visión de la END 2030. De esta manera, las acciones institucionales del INTRANT trascienden lo operativo para integrarse a la estrategia de desarrollo del país. La implementación de corredores de transporte público, la fiscalización del transporte de carga, la modernización de los procesos de licencias y permisos, y la gestión de planes de seguridad vial constituyen aportes concretos que inciden en la reducción de costos logísticos, en la competitividad empresarial y en la inserción de la República Dominicana en los mercados internacionales.

Al fortalecer la movilidad sostenible y la seguridad vial, el INTRANT no solo cumple con su mandato legal, sino que también contribuye a la consecución de los objetivos nacionales de desarrollo.

Plan Nacional Plurianual del Sector Público

El análisis institucional del INTRANT ha tomado como referencia el marco de resultados definidos en los Lineamientos estratégicos para la planificación, en particular los resultados priorizados del Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP). A partir de este marco, se han identificado cinco resultados nacionales directamente vinculados con el quehacer del INTRANT, los cuales han sido adoptados como prioridades estratégicas para el diseño del presente Plan Estratégico Institucional (PEI):

- 1 **Mejoradas las condiciones de infraestructura vial**, orientado a la mejora de la calidad y seguridad de las vías, con el INTRANT como entidad involucrada junto al MOPC y gobiernos locales.
- 2 **Fortalecidos los conocimientos de los usuarios en las vías para generar cambios en sus comportamientos**, lo cual articula la labor educativa del INTRANT a través de ENEVIAL, en coordinación con el Ministerio de Educación y los gobiernos locales.

- 3 **Reducida la obsolescencia del parque vehicular dominicano**, donde el INTRANT juega un rol clave en la fiscalización del parque vehicular, junto con la DGII, la DGA y el Ministerio de Medio Ambiente.
- 4 **Reducidas las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional**, particularmente desde el sector transporte terrestre, con acciones que promuevan la movilidad sostenible, vehículos limpios y menor dependencia de combustibles fósiles.
- 5 **Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados**, alineado con el objetivo de articular el transporte colectivo urbano e interurbano bajo estándares técnicos y de servicio regulado.

Además de los resultados definidos por el PNPSP, el INTRANT ha considerado pertinente abordar de forma estratégica la baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía, problemática que afecta la capacidad operativa del INTRANT y que demanda acciones en materia de fortalecimiento organizacional, modernización tecnológica, gestión del talento humano, atención territorial y mejora continua de procesos.

Tabla 2
**REPÚBLICA DOMINICANA: Adopción de prioridades estratégicas:
 Resultados PNPSP alineados al quehacer institucional del INTRANT**

Denominación de Resultado PNPSP	Indicador Resultado	Institución Responsable	Institución Involucrada	Marco legal	Área responsable
Mejorada las condiciones de infraestructura vial	Índice de desempeño logístico (Calidad de la Infraestructura)	MOPC	Gobiernos locales, INTRANT, MIMPRES	Ley No. 63-17, Ley No. 247-12 (Ley General de Obras Públicas)	INTRANT: Direcciones de Tránsito y Vialidad, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible
Fortalecidos los conocimientos de los usuarios en las vías para generar los cambios necesarios en sus comportamientos	Tasa de infracciones por cada 10 mil vehículos	INTRANT	MINERD, MOPC, Gobiernos locales	Ley No. 63-17, Ley 66-97 (Orgánica de Educación)	INTRANT: ENEVIAL y Dirección de Seguridad Vial
Reducida la obsolescencia del parque vehicular dominicano	Tasa de renovación del parque vehicular	INTRANT	DGII, DGA, Ministerio de Medio Ambiente, DIGESSET	Ley No. 63-17	INTRANT: Dirección de Vehículos de Motor
Reducidas las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional	Tasa de uso de combustibles fósiles por 1,000 vehículos	Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Ministerio de Energía y Minas, MICM, DGA, INTRANT	Ley No. 63-17, Ley No. 64-00 sobre Medio Ambiente	INTRANT: Dirección de Movilidad Sostenible y Dirección de Vehículos de Motor
Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados	Disponibilidad de servicio (DSLÍ) líneas del METRO	INTRANT	MOPC, OPRET	Ley No. 63-17, Decreto No. 477-07 que Crea la OPRET	INTRANT: Dirección de Movilidad Sostenible

Fuente: Dirección de Planificación y desarrollo INTRANT. Elaborado a partir del Marco Estratégico del PNPSP.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Plan Estratégico Institucional 2025-2028 del INTRANT se articula de manera directa con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, al reconocer que la movilidad segura y sostenible es un componente clave para alcanzar un desarrollo equitativo e inclusivo. A través de diversas acciones el INTRANT contribuye a la reducción de la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito, a la mejora de la calidad y competitividad de la infraestructura vial y de transporte, a la disminución de emisiones contaminantes mediante un parque vehicular más eficiente, y al fomento de conductas responsables en la vía pública.

La alineación con los ODS refuerza el carácter estratégico del PEI, asegurando que las intervenciones institucionales no solo atiendan las prioridades nacionales, sino que también aporten al cumplimiento de los compromisos globales de desarrollo sostenible asumidos por la República Dominicana. A continuación, se listan los ODS y su vinculación.

1 ODS 3: Salud y bienestar.

Los REI orientados a reducir la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito, mejorar las conductas ciudadanas y fortalecer la educación vial aportan al cumplimiento de la meta 3.6 de reducir a la mitad las muertes y lesiones por siniestros viales.

2 ODS 9: Industria, innovación e infraestructura.

Los proyectos de corredores integrados, la modernización de sistemas de transporte y la fiscalización técnica de vehículos refuerzan la infraestructura vial y los servicios de transporte, alineados con la meta 9.1 de desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

3 ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

El fortalecimiento de un sistema integrado de transporte terrestre y los planes locales de seguridad vial contribuyen a la meta 11.2, que promueve el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos.

4 ODS 13: Acción por el clima.

Las acciones orientadas a reducir la obsolescencia del parque vehicular, disminuir el uso de combustibles fósiles y promover tecnologías más limpias impactan en la meta 13.2, relacionada con integrar medidas contra el cambio climático en las políticas y estrategias nacionales.

Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025 - 2030

El Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025-2030 constituye un marco de compromiso multisectorial que busca reducir la siniestralidad vial en la República Dominicana y garantizar que las políticas, programas y acciones de las instituciones públicas estén alineadas con metas comunes de seguridad vial. Este pacto establece lineamientos para fortalecer la educación y la cultura vial, mejorar la fiscalización y control del tránsito, modernizar la

infraestructura y el parque vehicular, y promover la movilidad segura y sostenible como parte de la agenda nacional.

El PEI 2025-2028 del INTRANT se articula directamente con este pacto, al asumir la responsabilidad de coordinar y ejecutar acciones estratégicas que contribuyan al logro de las metas de reducción de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, la mejora de la regulación del transporte público y de carga, el fortalecimiento de la formación de conductores y la implementación de planes locales de seguridad vial. Esta vinculación asegura que las prioridades institucionales no se desarrollen de manera aislada, sino en consonancia con los compromisos nacionales de seguridad vial, enmarcando el trabajo del INTRANT dentro de un esfuerzo conjunto para proteger vidas y garantizar un sistema de movilidad más seguro y eficiente.

Programa de Gobierno

El PEI 2025-2028 del INTRANT se articula con las prioridades del Programa de Gobierno y las metas estratégicas coordinadas por el Ministerio de la Presidencia en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. Entre estas prioridades se destacan la implementación del Pacto Nacional por la Seguridad Vial 2025-2030, la ejecución del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, el Programa Nacional de Uso de Casco Protector y la modernización normativa, tecnológica y operativa para fortalecer la fiscalización y la movilidad segura en todo el territorio.

Dentro de este marco, el INTRANT asume un rol rector en la regulación y supervisión del transporte terrestre, así como en la coordinación de políticas y programas que promuevan la movilidad sostenible y reduzcan los siniestros de tránsito. La finalidad última de estas acciones es contribuir de manera efectiva a la reducción de la mortalidad y las secuelas derivadas de los accidentes de tránsito, un desafío crítico para la seguridad ciudadana y el desarrollo sostenible.

De esta forma, el PEI 2025-2028 se consolida como un instrumento estratégico que, alineado con los compromisos de Gobierno, busca garantizar un sistema de transporte moderno, seguro e inclusivo, capaz de responder a las necesidades de la ciudadanía y de mejorar de forma sostenible su calidad de vida.

Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG)

El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025-2028 del INTRANT incorpora de manera transversal los principios, objetivos y acciones definidos en el Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG), asegurando que todas las intervenciones de la institución contribuyan a la reducción de brechas de género y al fortalecimiento de la perspectiva de género en el sector transporte.

A continuación, se describen los principales ejes de esta alineación.

Tabla 3

REPÚBLICA DOMINICANA: Alineación del PEI 2025-2028 con el Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG) según temática

Temática	Enfoque	Abordaje
Transversalización de la perspectiva de género	Integración de criterios de igualdad y equidad en el diseño, ejecución y evaluación de productos	Incorporar indicadores desagregados por sexo en la línea de base y en las metas con seguimiento periódico para medir el impacto diferencial.
Objetivos compartidos	Promoción de un sistema de transporte accesible, seguro e inclusivo	Definir objetivo estratégico alineado con el Objetivo 4 del PLANEG y establecer productos para incrementar en un 30 % la participación de mujeres en formación.
Acciones afirmativas e inclusivas	Sensibilización interna y alianzas con actores clave para empoderar a las mujeres en movilidad	Ejecutar campañas de sensibilización con enfoque de género y firmar convenios con organizaciones de mujeres y grupos comunitarios.
Monitoreo, evaluación y rendición de cuentas	Seguimiento semestral de brechas de género y rendición transparente de resultados	Elaborar informes semestrales con datos desagregados, validados por el Comité Interno de Género, y proponer ajustes correctivos para asegurar el cumplimiento.
Capacitación y fortalecimiento institucional	Desarrollo de competencias en perspectiva de género para todo el personal	Impartir talleres anuales en género y destinar presupuesto específico para asesoría y elaboración de materiales didácticos.

Fuente: Dirección de Planificación y desarrollo INTRANT.

Con este enfoque, el PEI 2025-2028 no solo cumple con la normativa nacional de igualdad y equidad, sino que se posiciona como un instrumento dinámico para transformar el sistema de movilidad terrestre en un entorno más justo, inclusivo y equitativo para toda la ciudadanía. En cuanto a los ejes del PLANEG III, a continuación, se resumen el abordaje establecido.

Tabla 4

REPÚBLICA DOMINICANA: Alineación del PEI 2025-2028 con el Plan Nacional de Igualdad y Equidad de Género (PLANEG) según eje

Eje	Enfoque	Abordaje
Economía y desarrollo	Empoderamiento económico de las mujeres a través de su participación en el sector transporte	Promover el diseño de propuestas para ofrecer líneas de microcrédito y capacitaciones técnicas sobre gestión de flotas a mujeres emprendedoras con entidades públicas y privadas.
		Incentivar a empresas lideradas por mujeres participar en convocatorias de concesión de rutas y contratos de transporte.
		Promover talleres de habilidades empresariales y acceso a redes financieras para el sector transporte
Violencia	Prevención y atención de la violencia de género en espacios y servicios de transporte	Promover el desarrollo de protocolos institucionales de atención a víctimas y denuncia de agresiones en unidades y terminales de transporte de pasajeros
		Capacitar a conductores, fiscalizadores y personal campos en temas de género.
Género, tecnologías y TIC	Reducción de brechas digitales y desarrollo de herramientas tecnológicas seguras e inclusivas para las mujeres	Promover talleres de competencias digitales dirigidos a actores/as del transporte.
		Promover la inclusión de indicadores de uso y satisfacción de las TIC por género.

Fuente: Dirección de Planificación y desarrollo INTRANT.

Alineación con Instrumentos Internacionales

El Plan Estratégico Institucional 2025-2028 del INTRANT reconoce que la movilidad sostenible y la seguridad vial son temas de alcance global que demandan coordinación con marcos e instrumentos internacionales. En este sentido, el PEI se alinea con el **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, impulsado por las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, cuyo objetivo es reducir en un 50% las muertes y lesiones por siniestros viales en el mundo.

De igual manera, el INTRANT incorpora en su planificación los lineamientos de la **Estrategia Iberoamericana de Seguridad Vial (EISVI)**, la **Declaración de Estocolmo 2020 sobre Seguridad Vial**, así como los acuerdos de cooperación técnica establecidos con organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA).

La integración de estos referentes internacionales permite asegurar que las acciones institucionales no solo atiendan prioridades nacionales, sino que también fortalezcan la inserción de la República Dominicana en los compromisos internacionales en materia de movilidad, sostenibilidad y seguridad vial.

Diagnóstico Contextual

En el marco del proceso de planificación institucional del Estado dominicano, el INTRANT ha desarrollado un ejercicio participativo de levantamiento y análisis de las problemáticas estructurales que afectan la movilidad, el tránsito y la seguridad vial en el país, y que limitan la eficiencia de los servicios ofrecidos a la ciudadanía. Este diagnóstico tiene como finalidad identificar y priorizar los principales problemas institucionales del sector, analizar su impacto con base en información estadística y evaluar su vinculación con las políticas públicas transversales de género y derechos humanos, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial y gestión del riesgo de desastres.

Del proceso emergieron siete (6) problemas institucionales que reflejan los principales desafíos que enfrenta la institución para cumplir eficazmente con su rol rector y prestador de servicios en materia de movilidad, tránsito y transporte terrestre. Débil articulación interinstitucional para la gestión del tránsito y la movilidad.

- 1 Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados.
- 2 Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios.
- 3 Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga.
- 4 Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación.
- 5 Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial.
- 6 Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía.

A continuación, se describen en detalle los seis (6) problemas institucionales identificados, considerando sus principales características, causas, efectos y evidencias estadísticas que permiten dimensionar su magnitud. Cada problema se analiza también desde el enfoque de las políticas transversales, como el género, la sostenibilidad ambiental, la cohesión territorial y la gestión del riesgo de desastres, así como en función de su impacto sobre la ciudadanía y el cumplimiento del mandato institucional del INTRANT.

Problemas Públicos Priorizados

La aplicación de la Herramienta 4 permitió identificar las principales problemáticas institucionales vinculadas a los resultados del PNPS y al mandato legal del INTRANT. El ejercicio evidenció desafíos estructurales relacionados con la integración del transporte público, las deficiencias de la infraestructura vial, la obsolescencia del parque vehicular, la emisión de gases de efecto invernadero y las conductas ciudadanas inadecuadas en materia de tránsito. Estos aspectos reflejaron limitaciones en la capacidad institucional para garantizar servicios de movilidad eficientes, seguros y sostenibles, y constituyen la base para orientar la formulación de estrategias en el PEI 2025-2028.

Tabla 5
REPÚBLICA DOMINICANA: Análisis de la problemática institucional

Resultado PNPSP identificado	Problema(s) asociado al resultado PNPSP	Aspectos del problema donde la institución tiene el mandato legal de intervenir	Problemas públicos	
Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados	Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en el Gran Santo Domingo y Santiago	<ol style="list-style-type: none"> Principios de movilidad sostenible y acceso universal. Derecho a la movilidad y obligación del Estado Derecho a la movilidad y obligación del Estado de garantizar transporte público eficiente. Regulación de los sistemas de transporte masivo, incluyendo integración con otros modos de transporte. promoviendo su modernización y mejora continua. Fiscalización y control de la calidad del servicio 	Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados	
	Bajas capacidades técnicas en los territorios para la gestión de la movilidad, seguridad vial y tránsito		Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros	Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga
	Bajo nivel de regulación del servicio de transporte de carga en el territorio nacional		Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía	
Mejorada las condiciones de infraestructura vial	Infraestructura vial deficiente que afecta la seguridad vial y la eficiencia del tránsito	<ol style="list-style-type: none"> Implementación de señalización adecuada: Colocación de señales preventivas, reglamentarias y de información en las vías para mejorar la seguridad. El aseguramiento de la Seguridad vial y la prevención de accidentes para minimizar los riesgos de accidentes, tales como la instalación de sistemas de control de tráfico y la intervención de puntos críticos. Monitorear y recopilar datos sobre accidentes de tránsito, con el fin de analizar y tomar decisiones basadas en la evidencia para reducir los riesgos viales. 	Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios	

Resultado PNPSP identificado	Problema(s) asociado al resultado PNPSP	Aspectos del problema donde la institución tiene el mandato legal de intervenir	Problemas públicos
<p>Reducida la obsolescencia del parque vehicular dominicano</p>	<p>Alta obsolescencia y condiciones deficientes del parque vehicular en la República Dominicana</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. implementar y gestionar el Sistema de Inspección Técnica Vehicular (ITV), que permite verificar las condiciones mecánicas y de seguridad de los vehículos en circulación 2. Establecer y regular normas de seguridad vehicular y emisiones contaminantes 3. El INTRANT es responsable de la fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente relacionada con las condiciones de los vehículos en circulación 4. Promover campañas de concientización y educación vial que incluyan información sobre los riesgos asociados con la circulación de vehículos obsoletos o en mal estado 5. Desarrollo de programas de incentivos y políticas públicas para la renovación vehicular 	<p>Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación</p>
<p>Reducidas las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional</p>	<p>Alta emisión de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes del sector transporte terrestre</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. El INTRANT tiene la responsabilidad de regular y fiscalizar el estado de los vehículos en circulación, lo que incluye asegurarse de que los vehículos cumplan con las normativas de emisión de contaminantes 2. Promover políticas que favorezcan el uso de tecnologías limpias, como vehículos eléctricos o híbridos, en el sistema de transporte público y privado 3. Diseño de políticas para el desarrollo de infraestructura de transporte más sostenible, que incluye la creación de redes de carga para vehículos eléctricos 4. Regular y supervisar el transporte público en general, lo que incluye la formalización del transporte público informal, que a menudo no cumple con las normativas de emisiones 5. Educación y sensibilización sobre el impacto ambiental del transporte 	

Resultado PNPSP identificado	Problema(s) asociado al resultado PNPSP	Aspectos del problema donde la institución tiene el mandato legal de intervenir	Problemas públicos
Fortalecidos los conocimientos de los usuarios en las vías para generar los cambios necesarios en sus comportamientos	La ciudadanía presenta comportamientos viales inadecuados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar, implementar y promover campañas educativas y de sensibilización para cambiar los comportamientos viales inadecuados de los ciudadanos, abordando aspectos como el respeto a las señales de tránsito, el uso del cinturón de seguridad, el respeto a los límites de velocidad, entre otros 2. Regular, controlar y fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, aplicando sanciones a los conductores que presenten comportamientos peligrosos o contrarios a la ley, como la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, o el no uso del casco o cinturón de seguridad 3. Promover actividades de sensibilización en medios de comunicación, escuelas, universidades y en la vía pública para modificar comportamientos viales riesgosos, fomentando una cultura de respeto y responsabilidad en la vía 4. Coordinación interinstitucional fortalecer las políticas públicas de seguridad vial, así como establecer alianzas para la implementación de estrategias conjuntas. 5. Implementar y fomentar programas de formación vial dirigidos a conductores, peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías 	Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial

Fuente: Dirección de Planificación y desarrollo INTRANT.

En conjunto, los resultados de la Herramienta 4 evidenciaron que los problemas estructurales del transporte y la movilidad en el país no solo derivan de debilidades técnicas o normativas, sino también de la interacción entre déficits institucionales, deficiencias en la infraestructura, obsolescencia del parque vehicular, impactos ambientales y conductas ciudadanas de riesgo. Este análisis constituye la base para la definición de estrategias orientadas a superar estas brechas y avanzar hacia un sistema de transporte seguro, inclusivo y sostenible. A continuación, se aborda cada problemática de manera particular.

PROBLEMA 1: Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados

Este problema se alinea directamente con el resultado PNPSP identificado: “Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados”, y refleja una débil integración del sistema de transporte público de pasajeros especialmente en territorios de mayor concentración poblacional, como son el Gran Santo Domingo y Santiago. Desde el punto de vista del marco legal, el INTRANT posee mandato para intervenir en este ámbito, con base en los principios de movilidad sostenible y acceso universal, el derecho a la movilidad, y la responsabilidad del Estado de garantizar un sistema de transporte público eficiente.

La débil regulación por parte del INTRANT del servicio de transporte terrestre, tanto de pasajeros como de carga, representa una de las principales limitaciones institucionales del sistema de movilidad. Esta situación se manifiesta en la escasa supervisión sobre los estándares operativos, técnicos y de seguridad a los que deben ajustarse los prestadores del servicio, lo que genera un entorno permisivo, desorganizado y en muchos casos informal. La ausencia de criterios claros y fiscalización efectiva da lugar a una oferta de transporte caracterizada por vehículos en condiciones deficientes, falta de control tarifario, sobrecupo, competencia desleal y prácticas que ponen en riesgo la seguridad de los usuarios y del entorno vial.

Este problema se agrava en el transporte de carga, donde la falta de regulación contribuye a la circulación de vehículos con exceso de peso, sin mantenimiento técnico adecuado, y sin trazabilidad operativa que permita supervisar su cumplimiento normativo.

Simultáneamente, la baja calidad y cobertura en los servicios institucionales de movilidad impacta de forma directa la equidad y la eficiencia del sistema. Las limitaciones en cobertura territorial, disponibilidad horaria, accesibilidad física y capacidad operativa afectan de manera desproporcionada a comunidades vulnerables, zonas rurales, adultos mayores y personas con discapacidad. La población que depende exclusivamente del transporte público se ve obligada a utilizar servicios informales o a destinar un mayor porcentaje de sus ingresos y tiempo al desplazamiento. Esta situación profundiza la exclusión social y limita el acceso equitativo a servicios esenciales como salud, educación, empleo y recreación.

A nivel estructural, este problema también se relaciona con las capacidades institucionales para regular, planificar y fiscalizar el sistema. El INTRANT tiene el mandato legal de garantizar

la movilidad segura, accesible y sostenible, conforme a la Ley 63-17. Este mandato incluye la regulación del transporte masivo, la integración de modos de transporte, la fiscalización de la calidad del servicio y la promoción de una infraestructura que garantice el acceso universal. No obstante, el acceso deficiente a un transporte público de calidad continúa afectando a más de un millón de personas con algún tipo de discapacidad (12% de la población dominicana)¹, quienes enfrentan barreras físicas, económicas y sociales para desplazarse con autonomía. De estas, el 64% no tiene acceso a un trabajo decente, lo que agrava su exclusión y dependencia económica².

PROBLEMA 2: Infraestructura vial deficiente que afecta la seguridad vial y la eficiencia del tránsito

La seguridad vial constituye un desafío estructural en la República Dominicana, y la deficiencia de la infraestructura vial es un factor determinante en la alta siniestralidad registrada en el país. Durante el período 2021-2024, las muertes por accidentes de tránsito se mantuvieron en niveles críticos, superando las 3,000 defunciones anuales y alcanzando una tasa de 28.8 por cada 100 mil habitantes en 2024, una de las más altas de la región. La evidencia indica que las colisiones múltiples entre vehículos representan más del 50% de las muertes (52.6%), lo que revela que la capacidad, diseño y mantenimiento de las vías no garantizan condiciones seguras para un flujo vehicular en constante crecimiento.

Tabla 6

REPÚBLICA DOMINICANA: Muertes y tasa de mortalidad a causa del tránsito por año, 2021 - 2024

Año	Cantidad de Fallecidos				Tasa por 100 mil habitantes
	Hombre	Mujer	Sin Dato	Total	
2021	2,582	367	18	2,967	28.2
2022	2,558	363	0	2,921	27.5
2023	2,732	396	0	3,128	27.5
2024	2,648	372	94	3,114	28.8
Total	10,520	1,498	112	12,130	28.2

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), INTRANT.

¹ Oficina Nacional de Estadística (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. ONE. República Dominicana.

² Oficina Nacional de Estadística (2013). Encuesta Nacional de Hogares de Propósitos Múltiples de 2013 (ENHOGAR). ONE. República Dominicana.

La infraestructura vial limitada en capacidad, señalización y condiciones físicas (sumada a la falta de espacios adecuados para motocicletas, ciclistas y peatones) aumenta la probabilidad de colisiones y atropellos. De hecho, los atropellos a peatones representaron más de 1,200 muertes en el período 2021-2024, reflejando la vulnerabilidad de los usuarios más expuestos en entornos urbanos y carreteras interurbanas sin cruces seguros ni aceras continuas. A esto se suma el deterioro de tramos de la red vial principal y la ausencia de medidas de contención en puntos críticos, que se asocian a colisiones con obstáculos fijos y salidas de vía.

Tabla 7

REPÚBLICA DOMINICANA: Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente en el periodo 2021-2024

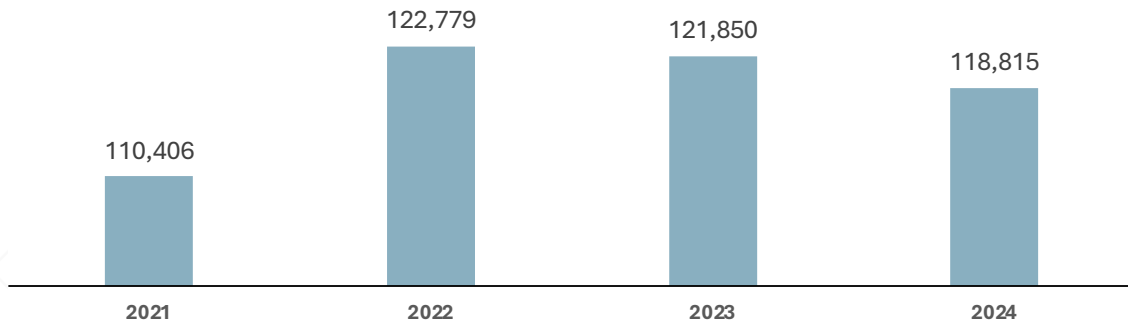
Desagregación	Cantidad de Fallecidos				Total
	2021	2022	2023	2024	
Total	2,967	2,921	3,128	3,114	12,130
Tipo de accidente					
Colisión con dos o más vehículos	1,448	1,503	1,531	1,895	6,377
Accidente de un solo vehículo sin colisión	442	392	493	175	1,502
Atropello a peatón	303	435	364	185	1,287
Otros	0	0	0	674	674
Colisión con obstáculo fijo	69	81	134	15	299
Atropello a Animal	24	0	3	12	39
Sin Dato	681	510	603	158	1,952

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), INTRANT.

En relación con los lesionados en accidentes de tránsito, Entre 2021 y 2024, la República Dominicana registró un total de 473,850 personas lesionadas por accidentes de tránsito, con un comportamiento relativamente estable, pero con ligeras fluctuaciones interanuales. En 2021 se reportaron 110,406 lesionados, cifra que aumentó significativamente en 2022 a 122,779, representando un incremento del 11.2%. Para 2023 se observó una leve reducción a 121,850, y en 2024 continuó la tendencia descendente con 118,815 lesionados. A pesar de estas variaciones, el número de personas afectadas se mantiene elevado, lo que evidencia la persistencia del problema en términos de salud pública y seguridad vial. Este patrón subraya la necesidad de fortalecer las políticas de prevención, atención prehospitalaria y control del tránsito, especialmente en los puntos críticos donde se concentra la siniestralidad.

Gráfica 1

REPÚBLICA DOMINICANA: Lesionados en accidentes de tránsito por año a nivel nacional, 2021-2024

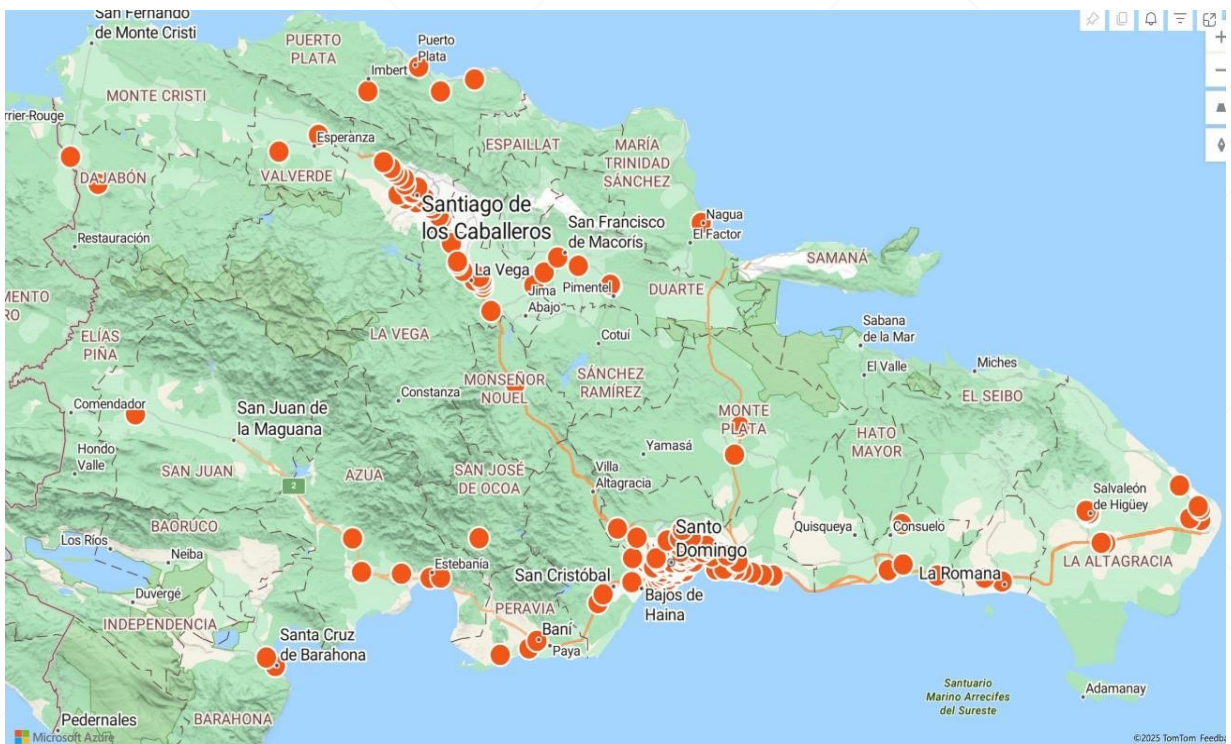


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), INTRANT.

El impacto de esta problemática es particularmente visible en los corredores viales de mayor densidad, como el Gran Santo Domingo, Santiago-La Vega, Higüey-Verón y la autopista Sánchez, donde se concentran los puntos críticos de accidentalidad. La conjunción de alta densidad vehicular, deficiencias en diseño geométrico, señalización inadecuada y ausencia de medidas de calmado de tráfico genera entornos de riesgo que elevan la frecuencia y la gravedad de los siniestros.

Ilustración 1

REPÚBLICA DOMINICANA: Mapa de calor de los puntos críticos de accidentalidad vial en la República Dominicana



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), INTRANT.

En síntesis, la infraestructura vial deficiente no solo limita la eficiencia del tránsito, sino que se convierte en un factor de riesgo directo para la seguridad vial, al contribuir a la persistencia de tasas de mortalidad elevadas, altos niveles de lesiones y pérdidas económicas asociadas. Abordar este problema requiere priorizar la planificación, mantenimiento y modernización de la red vial, con criterios de seguridad y sostenibilidad, integrando a peatones, ciclistas y motociclistas en el diseño de las políticas de movilidad.

PROBLEMA 3: Alta obsolescencia y condiciones deficientes del parque vehicular en la República Dominicana

Este problema refleja una de las principales debilidades estructurales del sistema de movilidad en la República Dominicana: la alta obsolescencia y deficiencia técnica del parque vehicular. La ausencia de un sistema de inspección técnica vehicular funcional, continuo y obligatorio ha limitado la capacidad del Estado para verificar las condiciones mecánicas y de seguridad de los vehículos que circulan en el territorio nacional. Esta situación pone en riesgo la seguridad vial, incrementa los niveles de siniestralidad y agrava los impactos ambientales y de salud pública asociados al tránsito.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) es la entidad responsable del cumplimiento normativo en esta materia, incluyendo la implementación del Sistema de Inspección Técnica Vehicular (ITV), la regulación de estándares de seguridad y establecer y regular normas de seguridad vehicular y emisiones contaminantes; de la fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente relacionada con las condiciones de los vehículos en circulación. De promover campañas de concientización y educación vial que incluyan información sobre los riesgos asociados con la circulación de vehículos obsoletos o en mal estado y del desarrollo de programas de incentivos y políticas públicas para la renovación vehicular. Sin embargo, las capacidades institucionales para ejercer este rol han sido insuficientes, lo que se traduce en una débil supervisión técnica y una limitada cobertura de campañas de concienciación y programas de renovación vehicular.

El parque vehicular registrado en la República Dominicana en 2024 ascendió a 6,194,052 unidades, compuesto principalmente por motocicletas (57%) y automóviles (20%). Esta estructura refleja una fuerte dependencia de vehículos de dos ruedas, que representan más de la mitad del total, lo cual plantea importantes desafíos en materia de seguridad vial y emisiones.

Se observa además un alto peso de las personas jurídicas como propietarias de motocicletas (1,204,862 unidades) y automóviles (198,186), lo que indica la utilización masiva de estos

vehículos para fines comerciales, de transporte y servicios, con un impacto directo en la demanda de movilidad urbana y logística. En contraste, los vehículos de carga y autobuses representan porcentajes menores del parque (7% y 2% respectivamente), lo que evidencia una flota de transporte colectivo insuficiente frente al crecimiento poblacional y las necesidades de movilidad masiva.

La diversidad de tipos de vehículos (incluyendo máquinas pesadas, volteos y otras categorías) revela además la heterogeneidad del parque y la dificultad para aplicar estándares técnicos uniformes de seguridad y control ambiental. Esta composición, sumada a la antigüedad de gran parte de las unidades en circulación, refuerza la problemática de la obsolescencia del parque vehicular, que se traduce en mayores riesgos de siniestralidad, incremento en las emisiones de gases contaminantes, altos costos de mantenimiento y limitaciones para alcanzar un sistema de movilidad eficiente y sostenible.

Tabla 8

REPÚBLICA DOMINICANA: Proporción de vehículos según clase de vehículo y por género, Al 31 de diciembre de 2024

Tipo o Clase	Femenino	Masculino	Personas Jurídicas ^{4/}	Total
Motocicletas	432,256	1,894,849	1,204,862	3,531,967
Automóviles ^{1/}	313,113	712,256	198,186	1,223,555
Jeep	244,943	416,429	132,501	793,873
Carga ^{2/}	42,569	307,627	74,799	424,995
Autobuses	19,410	79,229	40,404	139,043
Máquinas Pesadas	1,267	10,861	16,196	28,324
Volteo	1,793	13,067	15,998	30,858
Otros ^{3/}	1019.174	8,298	12,120	21,437
Total	1,056,370	3,442,616	1,695,066	6,194,052

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), INTRANT.

Notas: Cifras generadas al 13 de enero de 2025. 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos. 2/ Incluye Camiones y Camionetas. 3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres. 4/ Registros cuyo género no puede ser definido por tratarse de personas jurídicas.

El parque vehicular nacional muestra una marcada desigualdad de género en la titularidad de vehículos. De un total de 4,498,983 registros, las mujeres concentran 1,056,365 unidades (23%), mientras que los hombres suman 3,442,617 (77%). Esta brecha evidencia una subrepresentación femenina en el acceso a vehículos privados, lo que refleja desigualdades más amplias en el acceso a recursos productivos, crédito y oportunidades de movilidad autónoma.

El Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo concentraron el mayor número absoluto de vehículos registrados por mujeres (con 257,251 y 180,846 respectivamente), lo que responde tanto al peso demográfico como a la concentración de actividades económicas y de servicios. Sin embargo, en ninguna provincia la participación femenina supera el 30% del total registrado. Provincias como Elías Piña, Pedernales e Independencia muestran los niveles más bajos de registros vehiculares femeninos, lo que sugiere mayores barreras de acceso en territorios rurales y de menor desarrollo económico.

La tendencia también muestra que, aunque en provincias de gran parque vehicular como Santiago, La Vega y San Cristóbal la presencia femenina es relevante en términos absolutos (más de 30,000 registros en cada una), sigue siendo minoritaria frente al registro masculino. Esta disparidad limita la movilidad independiente de las mujeres y las expone a una mayor dependencia de transporte público o informal, con implicaciones en términos de seguridad, tiempo y acceso a oportunidades económicas y sociales.

Tabla 9

REPÚBLICA DOMINICANA: Proporción de vehículos según clase de vehículo y por género, Al 31 de diciembre de 2024

Provincia	Género		Total
	Femenino	Masculino	
Azua	12,340	55,688	68,028
Bahoruco	3,303	12,531	15,834
Barahona	10,907	41,383	52,290
Dajabón	6,327	17,379	23,706
Distrito Nacional	257,251	925,498	1,182,750
Duarte	34,019	105,379	139,398
El Seibo	7,146	19,047	26,193
Elías Piña	1,557	6,125	7,682
Españat	26,313	94,136	120,449

Provincia	Género		Total
	Femenino	Masculino	
Hato Mayor	8,157	20,298	28,455
Hermanas Mirabal	11,896	43,715	55,611
Independencia	1,605	5,062	6,667
La Altagracia	41,625	106,350	147,975
La Romana	26,029	82,749	108,778
La Vega	70,980	188,748	259,728
María Trinidad Sánchez	20,493	60,420	80,913
Monseñor Nouel	24,158	66,286	90,444
Monte Cristi	10,808	30,832	41,640
Monte Plata	12,649	38,138	50,787
Pedernales	1,337	4,446	5,783
Peravia	22,968	60,009	82,977
Puerto Plata	33,397	113,230	146,627
Samaná	12,747	34,045	46,792
San Cristóbal	34,444	150,382	184,826
San José de Ocoa	3,797	16,179	19,976
San Juan de la Maguana	18,683	60,928	79,611
San Pedro de Macorís	32,109	85,808	117,917
Sánchez Ramírez	16,350	46,447	62,797
Santiago	90,996	316,425	407,421
Santiago Rodríguez	5,094	17,928	23,022
Santo Domingo	180,846	555,948	736,794
Valverde	16,034	61,078	77,112
Total	1,056,365	3,442,617	4,498,983

Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Notas: Cifras generadas al 13 de enero de 2025. Estos datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo.

En síntesis, la distribución provincial confirma que la brecha de género en la titularidad vehicular es una problemática estructural que debe ser abordada en el marco de las políticas de movilidad y transporte. Para avanzar hacia un sistema inclusivo y equitativo, se requiere integrar acciones afirmativas que promuevan el acceso de las mujeres a medios de transporte seguros y sostenibles, así como facilitar mecanismos de financiamiento y programas de capacitación vinculados al sector automotriz y de transporte.

PROBLEMA 4: Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación

El bajo nivel de fiscalización y control técnico de los vehículos en circulación constituye una de las principales debilidades del sistema de movilidad en la República Dominicana. La limitada cobertura de la Inspección Técnica Vehicular (ITV) y las deficiencias en los mecanismos de supervisión han permitido que un alto porcentaje del parque vehicular opere sin cumplir los estándares mínimos de seguridad y emisiones. Esta situación se agrava por la antigüedad de gran parte de la flota y la carencia de programas sistemáticos de renovación, lo que incrementa el riesgo de siniestros viales y el impacto ambiental.

Esta alta densidad vehicular no solo incrementa la congestión, sino que intensifica la emisión de gases contaminantes debido a la antigüedad y mal estado de muchos vehículos. El análisis del parque vehicular al 31 de diciembre de 2024 muestra una marcada concentración geográfica en pocas provincias del país. De un total de 4,498,983 vehículos registrados, más del 55% se concentra en Distrito Nacional, Santo Domingo y Santiago, con 1,182,750, 736,794 y 407,421 unidades respectivamente. Este patrón refleja el alto grado de urbanización y la centralización económica y administrativa en estas demarcaciones, lo que genera fuertes presiones sobre la infraestructura vial, los servicios de transporte y la gestión del tránsito.

La densidad vehicular en estas provincias contrasta con los registros mucho menores en territorios fronterizos y rurales, como Pedernales (5,783), Elías Piña (7,682) e Independencia (6,667), donde la flota es marginal respecto al total nacional. Esta disparidad evidencia desigualdades territoriales en el acceso a medios de transporte privado y plantea retos diferenciados en la formulación de políticas de movilidad: mientras las zonas metropolitanas enfrentan problemas de congestión, contaminación y seguridad vial asociados a la sobrecarga vehicular, las provincias periféricas padecen limitaciones en cobertura y calidad de transporte, con efectos en la integración territorial.

La concentración del parque vehicular en el Gran Santo Domingo y Santiago tiene además implicaciones directas en el diseño de políticas públicas, ya que incrementa la demanda de corredores de transporte masivo, estacionamientos, infraestructura vial y sistemas inteligentes de gestión del tránsito. Al mismo tiempo, esta concentración genera un círculo de dependencia del vehículo privado, limitando el desarrollo de alternativas de movilidad colectiva y sostenible.

En consecuencia, la problemática de la alta densidad vehicular no se reduce al volumen absoluto de unidades registradas, sino a su distribución territorial desigual, que agrava la congestión urbana, incrementa los costos logísticos y ambientales, y compromete la seguridad vial en las zonas de mayor concentración.

Desde la perspectiva institucional, esta problemática refleja la necesidad de fortalecer el marco regulatorio, modernizar los sistemas de control y ampliar la capacidad operativa de fiscalización, incluyendo la instalación de estaciones de inspección técnica, el uso de tecnologías inteligentes de control vehicular y la articulación con los cuerpos de seguridad. Resolver esta debilidad es un paso clave para avanzar hacia un sistema de movilidad seguro, eficiente y sostenible, en línea con los compromisos nacionales e internacionales en materia de seguridad vial y acción climática.

PROBLEMA 5: Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial

La conducta ciudadana constituye un eje crítico en la problemática de la seguridad vial en la República Dominicana. A pesar de los avances en normativas y fiscalización, las estadísticas de infracciones evidencian patrones de comportamiento de alto riesgo que inciden directamente en la siniestralidad y en la eficiencia del tránsito. Entre 2020 y 2024 se registraron 2,986,012 infracciones de tránsito asociadas a los principales factores de riesgo, lo que confirma la magnitud estructural del problema.

Gráfica 2

REPÚBLICA DOMINICANA: Número de infracciones por año, 2021- 2024



Fuente: Elaboración propia, con datos de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). Cifras preliminares sujetas a rectificación.

El no uso del casco en motocicletas es, con diferencia, la infracción más frecuente, representando 66.8% del total (1,995,592 casos). Este incumplimiento refleja no solo una resistencia cultural a adoptar medidas de seguridad básicas, sino también debilidades en los mecanismos de fiscalización y en la aplicación de sanciones efectivas. El impacto de esta conducta es particularmente grave si se considera que las motocicletas constituyen más de la mitad del parque vehicular nacional y concentran una parte significativa de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito.

Tabla 10

REPÚBLICA DOMINICANA: Infracciones a los Cinco Factores de Riesgo de la Seguridad Vial, 2020-2024

Factores de riesgo	Cantidad de infracciones					Total
	2020	2021	2022	2023	2024	
No Uso de casco en motocicletas	178,142	395,468	447,986	370,528	603,468	1,995,592
No uso del cinturón de seguridad	31,555	100,229	144,291	89,945	103,844	469,864
Exceso del límite de velocidad	28,650	93,444	174,011	135,831	83,471	515,407
No uso de sistemas de retención infantil	541	1,745	801	111	0	3,198
Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas	223	256	499	428	545	1,951
Total	239,111	591,142	767,588	596,843	791,328	2,986,012

Fuente: Elaboración propia, con datos de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). Cifras preliminares sujetas a rectificación.

Otras conductas recurrentes son el no uso del cinturón de seguridad (469,864 casos, 15.7%) y el exceso de velocidad (515,407 casos, 17.3%). Estos comportamientos, que se mantienen constantes a lo largo del período, agravan la severidad de los accidentes y muestran un déficit en la cultura de cumplimiento de normas básicas de seguridad. En menor proporción, pero también relevantes, aparecen las infracciones relacionadas con el no uso de sistemas de retención infantil (3,198 casos) y la conducción bajo efectos de drogas o sustancias controladas (1,951 casos) que, aunque poco frecuentes, tienen un alto potencial de letalidad.

Las cifras también reflejan una variabilidad interanual en el número de infracciones totales, con picos en 2022 y 2024 y descensos en 2023, lo que sugiere que la conducta ciudadana está estrechamente vinculada al nivel de control y fiscalización aplicado por

las autoridades. Es decir, cuando la supervisión se debilita, el incumplimiento de las normas aumenta, confirmando la necesidad de sistemas de control sostenidos y permanentes.

El análisis de las actas comprobatorias levantadas durante el 2024 evidencia una concentración significativa de las infracciones de tránsito en las provincias de mayor densidad poblacional y con mayor parque vehicular. El Distrito Nacional y Santo Domingo, en sus distintas demarcaciones, registraron más de 495 mil actas en conjunto, lo que refleja la presión que ejerce la movilidad urbana en estas zonas. En Santiago se observó también un volumen elevado, superando las 124 mil actas, confirmando su condición de segundo centro urbano más dinámico del país. En contraste, provincias con menor densidad, como Monseñor Nouel, Valverde, San Juan o Barahona, mostraron cifras menores, aunque igualmente relevantes en proporción a su población y red vial.

Tabla 11

REPÚBLICA DOMINICANA: Relación de actas comprobatorias por provincia, 2024

Región	Provincia	Demarcación (DIGESETT)	Cantidad Actas
Ozama Metropolitana	Distrito Nacional	Distrito Nacional	224,158
	Santo Domingo	Santo Domingo Este	104,017
		Santo Domingo Oeste	81,747
		Santo Domingo Norte	85,945
Cibao Norte	Santiago	Santiago	124,647
		San José de las Matas	6,137
		Jánico	3,964
	Puerto Plata	Puerto Plata	18,009
		Sosúa	12,253
		Imbert	7,145
	Espaillat	Moca	26,316
		Gaspar Hernández	4,879
Cibao Nordeste	Duarte	San Francisco de Macorís	41,709
	Hermanas Mirabal	Hermanas Mirabal	15,342
	María Trinidad Sánchez	Nagua	23,301
		Cabrera	8,341
		Río San Juan	8,469
	Samaná	Samaná	22,529
		Las Terrenas	11,802

Región	Provincia	Demarcación (DIGESETT)	Cantidad Actas
Cibao Noroeste	Valverde	Mao	30,787
		Esperanza	0
	Monte Cristi	Montecristi	8,739
		Villa Vásquez	26
	Dajabón	Dajabón	10,667
		Loma de Cabrera	837
	Santiago Rodríguez	Santiago Rodríguez	9,315
Monción		0	
Cibao Sur	La Vega	La Vega	28,431
		Jarabacoa	13,299
		Constanza	10,801
	Monseñor Nouel	Bonao	17,586
	Sánchez Ramírez	Cotuí	11,405
Valdesia	San Cristóbal	San Cristóbal	35,713
		Haina	27,369
		Villa Altigracia	7,900
	Peravia	Baní	40,870
San José de Ocoa	San José de Ocoa	9,557	
El Valle	Azua	Azua	27,178
	San Juan	San Juan	41,625
		Las Matas de Farfán	0
Elías Piña	Elías Piña	16,102	
Enriquillo	Barahona	Barahona	39,527
	Bahoruco	Neiba	7,802
	Pedernales	Pedernales	7,267
Yuma	La Romana	La Romana	41,587
	El Seibo	El Seibo	15,036
		Miches	8,164
	La Altagracia	Higüey	46,098
		La Otra Banda	9,808
		Bávaro	44,482
		Friusa	8,380
San Rafael del Yuma	10,805		
Higuamo	San Pedro de Macorís	San Pedro de Macorís	27,471
		Juan Dolio	8,830
	Hato Mayor	Hato Mayor	16,480
Sin especificar	Sin especificar	Dirección Regional de Seguridad Vial	305,814
TOTAL NACIONAL			1,776,468

Fuente: Elaboración propia, con datos de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). Cifras preliminares sujetas a rectificación

Este patrón pone en evidencia una correlación entre la magnitud de la actividad urbana, el parque vehicular en circulación y la ocurrencia de infracciones, lo que plantea la necesidad de reforzar la fiscalización diferenciada por territorio y aplicar políticas preventivas adaptadas a las condiciones de cada provincia.

En síntesis, la inadecuada conducta ciudadana constituye una causa directa de la inseguridad vial y de la congestión en las principales vías del país. Abordar esta problemática requiere acciones integrales que combinen educación y formación vial desde edades tempranas, campañas de sensibilización masiva, mecanismos de sanción efectivos y tecnologías de control inteligente. Solo con un cambio sostenido en la cultura de movilidad será posible reducir los siniestros y avanzar hacia un tránsito más seguro y ordenado.

PROBLEMA 6: Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía

Aunque el análisis de problemas del PEI se orienta principalmente a identificar aquellos que inciden directamente en los resultados establecidos en el Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP), es fundamental reconocer que existen desafíos institucionales adicionales que, si bien no están alineados de forma explícita con dichos resultados, tienen un impacto significativo en la capacidad operativa del INTRANT para cumplir con su misión.

Uno de estos desafíos clave es la baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía, una situación que refleja deficiencias internas relacionadas con infraestructura tecnológica, formación del personal, procesos institucionales y estructuras organizativas. Este problema afecta transversalmente la eficiencia, accesibilidad y confiabilidad de los servicios que ofrece la institución, y por tanto debe ser considerado estratégicamente en el marco del PEI 2025-2028.

El INTRANT enfrenta importantes retos relacionados con la calidad de los servicios que ofrece a la población. Entre los más relevantes destacan los procesos de emisión y renovación de licencias de conducir, que aún presentan demoras, trámites presenciales extensos y limitadas opciones de digitalización, lo que genera insatisfacción y afecta la confianza ciudadana.

Otro aspecto crítico es la gestión de los permisos y autorizaciones de operación para prestadores de transporte público y de carga, donde la falta de transparencia, la escasa estandarización de procesos y la limitada fiscalización propician un entorno de informalidad que repercute en la seguridad y en la calidad del servicio que reciben los usuarios.

En el ámbito de la inspección técnica vehicular, el INTRANT todavía no logra ofrecer una cobertura suficiente ni garantizar la periodicidad exigida por la normativa, lo que compromete la seguridad de la flota en circulación y deja a los ciudadanos expuestos a riesgos por vehículos en condiciones inadecuadas. Asimismo, la ciudadanía percibe deficiencias en los mecanismos de atención al usuario, tanto presenciales como virtuales. Los canales de información no siempre son accesibles, oportunos ni integrados, lo que dificulta la resolución de trámites y reduce la percepción de cercanía institucional. En conjunto, estas deficiencias generan una percepción de insuficiencia y limitaciones en los servicios institucionales del INTRANT, lo que impacta de manera negativa en la satisfacción ciudadana y en la efectividad de las políticas de movilidad y seguridad vial.

Superar esta situación requiere fortalecer la gestión interna del INTRANT, ampliar los procesos de digitalización y simplificación administrativa, garantizar estándares homogéneos en todo el territorio y consolidar canales de atención y fiscalización más eficientes y accesibles.

Finalmente, la planificación y supervisión del transporte público de pasajeros aún carece de la cobertura, la frecuencia y la calidad que demanda la población. Los corredores integrados, aunque representan un avance, siguen siendo insuficientes frente a la magnitud de la demanda en las principales ciudades y la falta de opciones formales en áreas rurales y periféricas.

Matriz de Análisis del Comportamiento de la Problemática

El análisis de los indicadores relacionados con los problemas identificados en el apartado anterior muestra la evolución de los principales problemas en el período 2021-2024. Se observan avances en la integración del transporte público, con un

incremento en la proporción de corredores del SITP y una mejora en la cobertura de municipios que cuentan con planes de movilidad y seguridad vial. También se evidencia un aumento en el número de prestadores de transporte con licencias vigentes.

Tabla 12

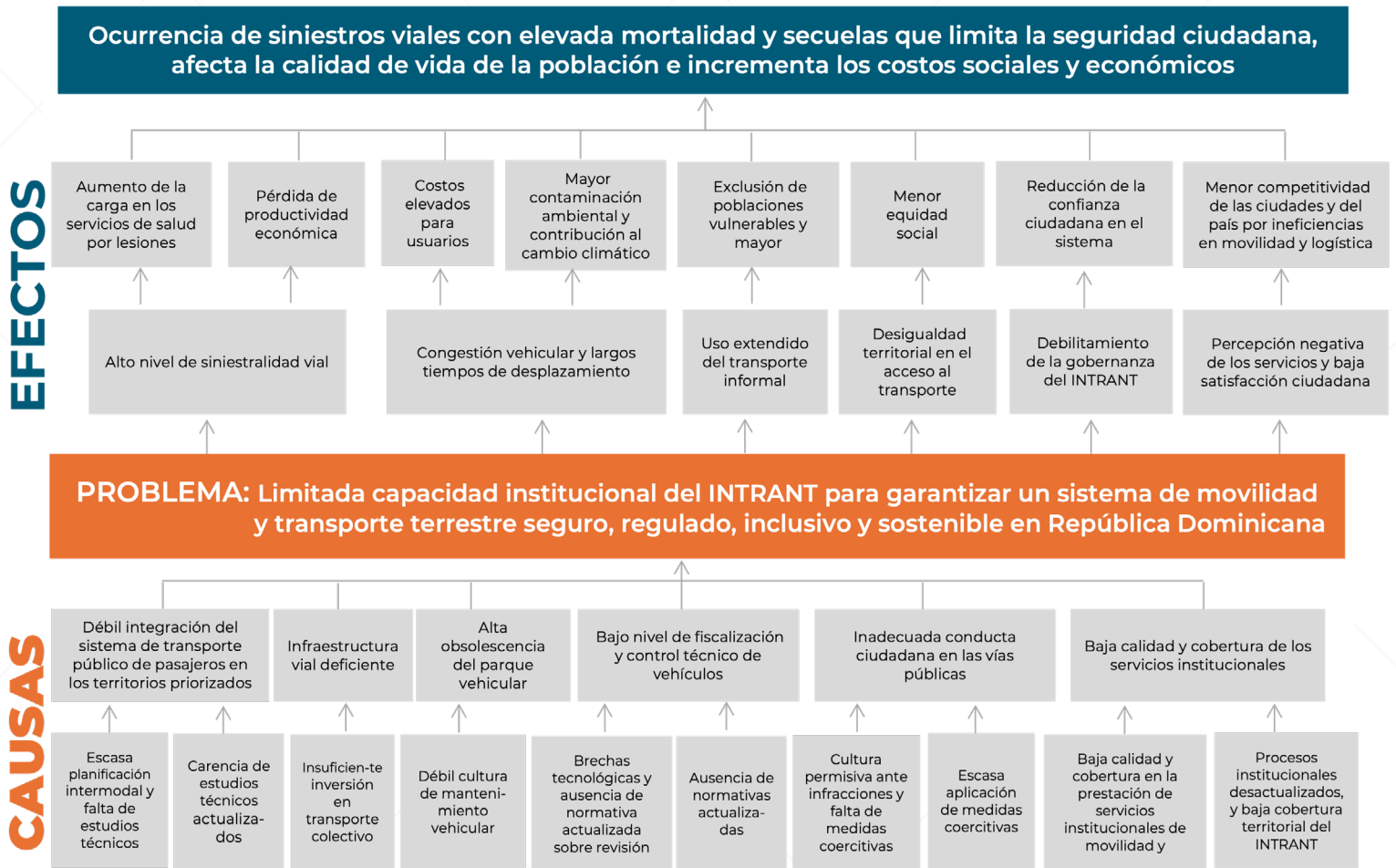
REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz de análisis del comportamiento de la problemática abordadas en el PEI 2025-2028

Problema	Indicador del problema	2021	2022	2023	2024	Promedio
Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados	Proporción de corredores integrados al SITP	47.60%	47.60%	52.40%	61.90%	52.40%
	Tasas de variación	N/A	0	10	18.18	9.39
	Déficit de integración del SITP	85.7	52.4	52.4	47.6	59.52
	Tasas de variación	N/A	-38.86	0	-9.16	-16.01
Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios	Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y Seguridad vial	13.29	24.05	29.11	35.44	42.28
	Tasas de variación	N/A	80.95	21.05	21.74	41.25
Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga	Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes	29.35	49.77	52.08	60.41	47.9
	Tasas de variación	N/A	69.55	4.65	15.99	30.06
Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación	Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen normas técnicas	82.5	83.5	84.19	85.9	84.02
	Tasas de variación	N/A	1.21	0.83	2.02	1.36
	Tasa de infracciones relacionados con aspectos mecánicos por cada 10,000 infracciones	305.07	381.73	386.52	479.62	388.24
	Tasas de variación	N/A	25.13	1.26	24.09	16.82
Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial	Índice de conductas seguras (reducción de infractores)	-51.60%	-101.80%	-49.80%	-29.60%	-8.00%
	Tasas de variación	N/A	0.01	-51.14	-40.53	-30.55
	Tasa de personas capacitadas en educación y formación vial por cada 1,000 servicios de licencias de conducir emitidas	124	131	227	212	173
	Tasas de variación	N/A	0	73.1	-6.7	22.13
Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía	Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos	99.30%	98.30%	94.40%	89.50%	89.50%
	Tasas de variación	N/A	0	-3.97	-5.19	-3.05

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Herramienta 6. Matriz de Análisis del Comportamiento de la Problemática

No obstante, persisten desafíos importantes: aunque la mayoría de los vehículos fiscalizados cumple con normas técnicas, las infracciones relacionadas con aspectos mecánicos presentan una tendencia ascendente; las conductas ciudadanas mantienen un comportamiento irregular, con reducciones limitadas de infractores y un efecto todavía insuficiente de los programas de educación vial; y la satisfacción de la ciudadanía con los servicios institucionales de movilidad registra una disminución progresiva, lo que confirma la necesidad de fortalecer su calidad y cobertura.

Árbol de Problemas



Enfoques Transversales de Políticas Públicas

Los enfoques transversales de políticas públicas constituyen un componente importante para asegurar que las intervenciones institucionales sean pertinentes, inclusivas, sostenibles y territorialmente equitativas.

Estos enfoques permiten incorporar de forma explícita e intencionada dimensiones clave del desarrollo humano y social, alineando la planificación institucional con los compromisos del Estado dominicano en materia de derechos, sostenibilidad y resiliencia. La integración de estos enfoques responde al Enfoque de Desarrollo Institucional (EDI) promovido por el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), el cual establece que las instituciones públicas deben incorporar de manera estructural los principios de igualdad, sostenibilidad y cohesión en todos sus procesos de planificación, presupuesto y gestión.

Esta orientación se encuentra también consagrada en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2030, que en sus pilares estratégicos promueve una sociedad equitativa en derechos, ambientalmente sostenible, resiliente ante riesgos y con desarrollo territorial equilibrado. Por tanto, la adopción de estos enfoques no constituye una acción complementaria, sino una condición necesaria para garantizar la efectividad, justicia y sostenibilidad de las políticas públicas.

Tabla 13

REPÚBLICA DOMINICANA: Resumen general del enfoque abordado por el PEI 2025-2028 según política transversal

Política	Enfoque	Abordaje
Género y Derechos Humanos	El INTRANT asume el compromiso de promover la equidad de género y el respeto de los derechos humanos en todos los niveles de su gestión.	Se han identificado brechas en el acceso a servicios de movilidad seguros y accesibles para mujeres, personas con discapacidad, personas mayores, niñas, niños y adolescentes.
		El PEI establece estrategias orientadas a garantizar la accesibilidad universal en el diseño de servicios, infraestructura y mecanismos de atención ciudadana.
		Se priorizará la recopilación y desagregación de datos por sexo, edad y condición de vulnerabilidad para monitorear el impacto diferenciado de las políticas.
		Se promoverán campañas educativas con enfoque de género y derechos, así como la transversalización de estos principios en los planes operativos, presupuestarios y normativos.
Sostenibilidad Ambiental	Dado el impacto del transporte terrestre en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), el PEI 2025-2028 incorpora la sostenibilidad ambiental como una prioridad estratégica.	Fomento de tecnologías limpias y movilidad eléctrica en el sistema de transporte público y privado
		Coordinación interinstitucional para el desarrollo de infraestructura de carga eléctrica y corredores verdes.
		Inclusión de criterios ambientales en las normativas técnicas y procesos de fiscalización vehicular.
		Promoción de la educación ambiental en seguridad vial y movilidad sostenible, en articulación con los ODS 11 y 13.
Cohesión Territorial	Conscientes de las desigualdades regionales en el acceso a servicios de movilidad y transporte terrestre, el PEI 2025-2028 del INTRANT adopta el enfoque de cohesión territorial como principio orientador de la planificación	Se priorizan los territorios con mayores brechas en conectividad, accidentabilidad y acceso a servicios formales de transporte.
		La planificación del transporte se vincula con los instrumentos de ordenamiento territorial, promoviendo la intermodalidad y la integración regional.
		Se fortalece la articulación con gobiernos locales, asociaciones municipales y actores territoriales para una gestión descentralizada de la movilidad.

Política	Enfoque	Abordaje
Gestión de Riesgo de Desastres	El INTRANT integra la gestión de riesgos en la planificación institucional para garantizar la continuidad operativa ante eventos naturales o antrópicos, en consonancia con la Ley 147-02 y la Estrategia Nacional de Reducción del Riesgo	Se incluye el análisis de vulnerabilidad del sistema de transporte ante eventos extremos como inundaciones o sismos.
		Se fortalecen los protocolos de movilidad segura en contextos de emergencia, en articulación con el COE y el Sistema 9-1-1.
		Se promueve la resiliencia institucional a través de acciones de prevención, mitigación y recuperación en los procesos de licenciamiento, control técnico y educación vial.
Innovación y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)	<p>El PEI 2025-2028 reconoce la transformación digital como eje transversal para mejorar la eficiencia institucional, fortalecer la transparencia y brindar servicios accesibles, interoperables y centrados en el ciudadano.</p> <p>El uso estratégico de las TIC se integra de forma transversal en los tres ejes estratégicos institucionales, lo cual se alinea con las metas del Plan Nacional de Transformación Digital (PNTD), la Estrategia Nacional de Ciberseguridad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (principalmente los ODS 9, 11 y 16)</p>	Modernización de plataformas de atención ciudadana: ampliación de ventanillas digitales, automatización de procesos, sistemas de citas en línea y seguimiento de solicitudes, contribuyendo a una mejora sustancial en la experiencia del usuario.
		Interoperabilidad de sistemas: fortalecimiento de la conexión entre sistemas internos del INTRANT y otras entidades como DIGESETT, DGII, MAP, Contraloría y 9-1-1 para garantizar una trazabilidad eficiente, reducción de duplicidades y mayor integridad de los datos.
		Transformación digital institucional: implementación de sistemas integrados de gestión institucional (calidad, antisoborno, transparencia, monitoreo) que promuevan la toma de decisiones basadas en evidencia y garanticen el cumplimiento normativo.
		Uso de TIC para seguridad vial: desarrollo de soluciones tecnológicas para la fiscalización electrónica (fotomultas, radares, drones), gestión de puntos críticos de siniestralidad y análisis predictivo de datos
		Inclusión digital: implementación de acciones que garanticen el acceso equitativo a servicios digitales, especialmente para poblaciones en situación de vulnerabilidad o territorios con brechas tecnológicas.

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado en base a la Herramienta 5. Adopción de los enfoques de las políticas transversales. Ver en detalle en el Anexo3.

Diagnóstico Institucional

Análisis de Actores Involucrados

La baja calidad y cobertura en la prestación de los servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre requiere la articulación de múltiples actores públicos y sociales que inciden de manera directa en la gestión del INTRANT. Por lo tanto, el análisis de involucrados identifica a las entidades responsables y corresponsables en la planificación, la modernización tecnológica, el fortalecimiento organizacional, la formación del personal, adecuación normativa y aplicación de políticas de equidad. Su participación es esencial para consolidar servicios más eficientes, transparentes e inclusivos, orientados a responder a las demandas ciudadanas y mejorar la confianza en la gestión institucional.

A continuación, se presenta un análisis de los principales actores involucrados según la problemática abordada.

Tabla 14

REPÚBLICA DOMINICANA: Análisis de actores involucrados según problemática identificada en el PEI 2025-2028

Actores	Tipo	Rol / Contribución en la implementación	Nivel de relacionamiento necesario	Análisis estratégico
Problemática 1. Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados				
INTRANT / FIMOVIT	Público	Responsable de planificar y diseñar corredores viales integrados	Alto	Son los actores rectores de la movilidad y el transporte público, con mandato legal para coordinar el diseño de corredores que aseguren eficiencia e integración modal. Su involucramiento es crítico para superar la fragmentación actual
INTRANT / OPRET	Público	Coordinar la integración entre el transporte terrestre y el sistema metro-tren	Alto	La coordinación entre estas instituciones es esencial para lograr un sistema intermodal eficiente en el Gran Santo Domingo y Santiago. Su articulación reduce duplicidades y mejora la experiencia del usuario
INTRANT, OPRET, Ayuntamientos municipales	Público	Crear mesas de trabajo y convenios de articulación para mejorar la gobernanza del transporte	Medio	La articulación interinstitucional y municipal es clave para fortalecer la planificación territorial y garantizar que los proyectos respondan a las demandas locales de movilidad
INTRANT	Público	Realizar estudios técnicos de demanda, oferta y operación del transporte público	Alto	Los estudios de base son necesarios para sustentar decisiones estratégicas y optimizar recursos. La falta de evidencia técnica limita la efectividad de la planificación

Actores	Tipo	Rol / Contribución en la implementación	Nivel de relacionamiento necesario	Análisis estratégico
INTRANT y operadores privados	Mixto (público privado)	Armonizar sistemas de tarifas, cobros y reglamentos para garantizar interoperabilidad	Medio	Su coordinación permite reducir costos para el usuario y facilitar la integración de distintos modos de transporte, fortaleciendo la sostenibilidad económica del sistema
Ministerio de Medio Ambiente / INTRANT	Público	Promover la eficiencia energética, el uso de tecnologías limpias y la renovación de flotas	Medio	La sostenibilidad del transporte depende de incorporar criterios ambientales. Su alineación garantiza que la expansión de la movilidad no incremente la huella de carbono
INTRANT / MOPC	Público	Construir y mantener infraestructura vial para conexión intermodal	Alto	La infraestructura es un cuello de botella crítico. La acción conjunta del INTRANT y el MOPC es imprescindible para garantizar accesibilidad, conectividad y resiliencia del sistema
INTRANT / Operadores de transporte	Mixto (público privado)	Implementar esquemas de pago integrados y revisar tarifas	Medio	La integración tarifaria es decisiva para reducir barreras económicas. La colaboración con operadores privados permitirá un sistema de transporte más inclusivo y competitivo

Problemática 2. Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios

MOPC, Ayuntamientos, INVI	Público	Ejecutar proyectos de infraestructura que mejoren accesibilidad en barrios vulnerables	Alto	Son actores clave para cerrar brechas de conectividad territorial. Su alineación con el INTRANT es esencial para garantizar que las inversiones respondan a criterios de inclusión y movilidad segura
INTRANT, OPRET, Ayuntamientos	Público	Mejorar planes urbanos priorizando conectividad y seguridad vial	Medio	La planificación conjunta con enfoque de movilidad reduce inequidades territoriales y fortalece la articulación entre niveles de gobierno
INTRANT, LMD	Público	Desarrollar programas de asistencia técnica para municipios	Alto	La Liga Municipal y el INTRANT pueden convertirse en multiplicadores de capacidades locales. Es necesario fortalecer la coordinación técnica y financiera
Ministerio de Hacienda / Ayuntamientos	Público	Asignar recursos específicos a la asistencia técnica	Alto	Sin recursos asignados de manera sostenible, los gobiernos locales carecen de capacidad de gestión. El Ministerio debe garantizar presupuestos vinculados a resultados
MAP, INTRANT, LMD	Público	Descentralizar conocimiento técnico en gestión de tránsito y movilidad	Medio	La descentralización fortalece la autonomía local. Su éxito depende de normativas claras y programas de transferencia de capacidades
INTRANT / Ayuntamientos	Público	Desarrollar los planes municipales de movilidad y seguridad vial	Alto	Estos planes son la base para atender demandas ciudadanas y reducir siniestralidad a nivel local. Su implementación requiere asistencia técnica constante
INTRANT	Público	Elaborar las metodologías estandarizadas para la planificación en seguridad vial	Alto	Permite unificar criterios técnicos en todo el territorio, garantizando homogeneidad en los estándares de movilidad
INTRANT / ONE	Público	Crear y mantener bases de datos e indicadores territoriales de movilidad	Alto	La falta de estadísticas limita la toma de decisiones. El trabajo conjunto es indispensable para disponer de datos confiables, actualizados y comparables

Actores	Tipo	Rol / Contribución en la implementación	Nivel de relacionamiento necesario	Análisis estratégico
Problemática 3. Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga				
INTRANT, DIGESETT	Público	Fiscalizar y controlar a los prestadores de transporte, incluyendo operativos, inspecciones y sanciones	Alto	Su papel es central para garantizar cumplimiento de la Ley 63-17. Requiere fortalecimiento de capacidades técnicas, recursos humanos y coordinación interinstitucional permanente
INTRANT, MOPC	Público	Incorporar controles tecnológicos (balanzas, GPS, cámaras) para monitoreo de flotas y carga	Medio	Asegura trazabilidad en el transporte de carga y pasajeros. Requiere inversiones sostenibles en infraestructura tecnológica
INTRANT, Sindicatos de transporte	Público / Sociedad civil organizada	Colaborar en la actualización de registros y fomentar el cumplimiento normativo entre los operadores	Medio	La cooperación con sindicatos es clave para reducir resistencia a la regulación y garantizar cumplimiento voluntario
INTRANT, DGII, DGA	Público	Gestionar interoperabilidad de registros de operadores y unidades de transporte	Alto	La integración de datos tributarios y aduaneros fortalece la trazabilidad y evita la informalidad
Ministerio de Industria y Comercio	Público	Crear incentivos para la formalización del transporte de carga y MIPYMES del sector	Medio	Es un actor estratégico para vincular formalización con beneficios económicos, reduciendo la informalidad
Congreso Nacional	Público	Reformar y actualizar el marco legal aplicable al transporte de carga	Medio	Necesario para cerrar vacíos normativos y dar mayor seguridad jurídica al sector. Su compromiso es decisivo para institucionalizar cambios estructurales
Ayuntamientos	Público local	Coordinar regulación de zonas de acceso restringido al transporte de carga	Medio	Permiten la implementación efectiva de normativas en el territorio. Se requiere fortalecer su rol fiscalizador y de planificación urbana
Problemática 4. Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación				
INTRANT	Público	Principal responsable de la fiscalización vehicular, aplicación de normativas, modernización de registros y emisión de licencias	Alto	Es el actor rector. Su fortalecimiento técnico, tecnológico y normativo es decisivo para garantizar que los vehículos en circulación cumplan con estándares de seguridad y emisiones
DIGESETT	Público	Apoyo en los operativos de inspección, control de tránsito y sanción de infracciones vinculadas al estado técnico de los vehículos	Medio	Complementa la labor del INTRANT en la vía pública. Su rol es clave para garantizar la aplicación efectiva de sanciones y la reducción de siniestralidad por fallas mecánicas
MOPC	Público	Implementar y supervisar infraestructura de control tecnológico (balanzas, estaciones de inspección, cámaras, etc.)	Medio	Su contribución asegura la operatividad de controles técnicos y de infraestructura para la fiscalización. Requiere mayor coordinación con el INTRANT
DGII y DGA	Público	Integración de registros tributarios y aduaneros para controlar el parque vehicular importado y en circulación	Medio	La interoperabilidad de sus datos es estratégica para depurar registros y garantizar transparencia en el control vehicular

Actores	Tipo	Rol / Contribución en la implementación	Nivel de relacionamiento necesario	Análisis estratégico
Federaciones de Transporte (privados)	Sociedad civil organizada	Actualizar información de operadores y promover la cultura de cumplimiento voluntario	Medio	Representan a un sector que concentra gran parte del parque vehicular en servicio público. Su colaboración reduce resistencia al control técnico
Congreso Nacional	Público	Impulsar reformas legales que actualicen estándares de revisión técnica y fiscalización vehicular	Medio	Necesario para cerrar vacíos normativos y fortalecer el marco regulatorio con leyes modernas y vinculantes
Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES	Público	Crear programas de incentivos para la formalización y renovación vehicular	Medio	Su participación es estratégica para promover la sustitución de vehículos obsoletos, mejorando la seguridad vial y reduciendo emisiones contaminantes
Ayuntamientos	Público local	Coordinar acciones de control en zonas urbanas, apoyar implementación de normativas locales y proyectos de fiscalización	Bajo	Aunque su incidencia es menor, pueden facilitar la descentralización de controles y operativos en los municipios

Problemática 5. Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial

INTRANT	Público	Coordina la educación vial, campañas de sensibilización, formación de conductores y fiscalización	Alto	Es el ente rector y su liderazgo es indispensable para promover cambios de conducta sostenidos, consolidar campañas permanentes y garantizar su articulación con otros actores
Ministerio de Educación (MINERD)	Público	Integra la formación en seguridad vial en el currículo escolar y programas educativos	Alto	Su participación asegura cambios de largo plazo en la cultura vial, incorporando la educación en movilidad desde la escuela hasta la formación superior
DIGESETT	Público	Responsable de la aplicación de sanciones, operativos de control y gestión de infracciones	Medio	Su acción directa en las vías refuerza el cumplimiento de la normativa y combate la percepción de impunidad
DICOM	Público	Difusión masiva de campañas comunicacionales en medios de comunicación	Medio	Actúa como multiplicador clave de los mensajes de seguridad vial, garantizando alcance y segmentación adecuados
MOPC	Público	Implementación de tecnologías de control automatizado (cámaras, semáforos inteligentes)	Medio	Su rol permite modernizar la detección de infracciones, aumentando la efectividad de la fiscalización y reduciendo la discrecionalidad
Escuelas de conductores	Privado regulado	Formación de conductores en normas de tránsito y seguridad vial	Medio	Fortalecer su rol es esencial para garantizar que nuevos conductores ingresen al sistema con conocimientos adecuados
Ayuntamientos	Público local	Promueven la participación ciudadana en la planificación y aplican normativas locales	Bajo	Su cercanía con las comunidades facilita procesos de educación y control en el territorio, complementando el trabajo del INTRANT
ONG´s y universidades	Sociedad civil	Promueven eventos, congresos y acciones de sensibilización ciudadana	Bajo	Son aliados estratégicos para involucrar a la sociedad civil y reforzar el cambio cultural en movilidad
Sociedad civil organizada	Sociedad civil	Actúa como agente de corresponsabilidad ciudadana en la movilidad y la seguridad vial	Bajo	Su involucramiento es clave para reducir la normalización de conductas riesgosas y fomentar prácticas seguras en el tránsito

Actores	Tipo	Rol / Contribución en la implementación	Nivel de relacionamiento necesario	Análisis estratégico
Problemática 6. Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía				
INTRANT	Público	Responsable de la planificación, la modernización institucional y ampliación de cobertura territorial	Alto	Es el actor central para mejorar la calidad y cobertura de los servicios, requiriendo el fortalecimiento tecnológico, normativo y organizacional
OPTIC	Público	Apoyo en proyectos TIC y en la implementación de sistemas integrados de atención ciudadana	Medio	Su rol es clave para garantizar procesos digitales eficientes y transparentes en la gestión del transporte y la movilidad
MAP	Público	Responsable de políticas de calidad institucional, gestión por competencias y el fortalecimiento organizacional	Alto	Su intervención asegura que el INTRANT adopte estándares de servicio homogéneos, modelos de desempeño y cultura organizacional orientada al ciudadano
INFOTEP	Público	Formación y capacitación del personal técnico y administrativo del sector transporte	Medio	Contribuye a mejorar las capacidades del personal del INTRANT, asegurando servicios más eficientes y con calidad
Ministerio de la Mujer	Público	Incorpora políticas de equidad de género y enfoque inclusivo en la atención ciudadana	Medio	Su participación asegura que los servicios institucionales integren criterios de igualdad y reduzcan brechas de acceso
Consultoría Jurídica	Público	Revisión y adecuación del marco regulatorio y normativo del sector	Bajo	Fortalece la seguridad jurídica de los servicios, alineándolos con las necesidades actuales de la movilidad y transporte
Sociedad civil organizada	Sociedad civil	Canal de retroalimentación sobre la calidad de los servicios institucionales recibidos	Bajo	Es fundamental para legitimar los procesos de mejora y garantizar que los cambios respondan a las necesidades ciudadanas

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado en base a la Herramienta 10. Análisis de Involucrados

Análisis FODA

El análisis FODA desarrollado a partir de la Herramienta 11 del PEI 2025-2028 del INTRANT permitió identificar los factores internos y externos que inciden en el cumplimiento de su mandato institucional. En el ámbito interno, se reconocieron fortalezas vinculadas al marco legal vigente, la experiencia técnica acumulada y la existencia de planes y programas estratégicos en ejecución. También se evidenciaron debilidades relacionadas con la limitada capacidad de fiscalización, la dispersión de procesos administrativos, la escasa cobertura territorial y las brechas en digitalización y gestión de datos.

En el entorno externo, se identificaron oportunidades derivadas de los compromisos internacionales en seguridad vial y sostenibilidad, la cooperación técnica y financiera de organismos multilaterales, así como el avance tecnológico aplicable a la movilidad. De igual manera, se destacaron amenazas como el aumento de la siniestralidad vial, el crecimiento desordenado del parque vehicular, la persistencia del transporte informal y la presión sobre la infraestructura vial.

Este ejercicio ofreció una visión estratégica para orientar las acciones institucionales en los próximos años, priorizando el aprovechamiento de oportunidades y la potenciación de fortalezas, al tiempo que se atienden las debilidades y se mitigan las amenazas.

Tabla 15

REPÚBLICA DOMINICANA: Principales resultado del análisis FODA del PEI 2025-2028

Ambiente Interno:	
Mirar la disponibilidad de recursos de capital, personal, activos, calidad de producto, estructura interna y de mercado, percepción de la población, entre otros.	
Fortalezas	Debilidades
F.1 Compromiso de la actual Dirección Ejecutiva con la transparencia y eficiencia.	D.1 Insuficiencia de personal con las competencias necesarias para las diversas áreas.
F.2 Ser el órgano rector y la autoridad jurídica en el Estado para la movilidad y transporte terrestre.	D.2 Alta rotación de personal, lo que afecta la estabilidad y continuidad de los proyectos.
F.3 Coordinación con otras instituciones para ejecutar proyectos integrales.	D.3 Insuficiencia de personal para el seguimiento en el proceso de fiscalización.
F.4 Incorporación de nuevo personal proactivo y comprometido, combinado con la experiencia técnica y el conocimiento histórico de una parte del personal del INTRANT.	D.4 Insuficiencia de capacitación continua en áreas claves para el desempeño institucional.
F.5 Personal calificado para la gestión documental.	D.5 Desajuste entre los perfiles de puestos y las competencias técnicas del personal, lo que afecta el desempeño institucional.
F.6 Existencia de un plan de capacitación institucional que, a pesar de requerir ajustes, proporciona una base para el desarrollo y mejora continua del personal en diversas áreas operativas y técnicas.	D.6 Dependencia de instituciones externas para compartir información, lo que limita la eficiencia y colaboración interinstitucional.
F.7 Rápida adaptación al cambio.	D.7 Deficiencias de liderazgo efectivo en distintas áreas.
F.8 Avances en la transformación del sistema de transporte público.	D.8 Escasez de especialización del personal en áreas críticas del INTRANT
F.9 Avances en la implementación de servicios en línea y digitalización.	D.9 Bajo rendimiento laboral debido a salarios bajos y escasa motivación.
F.10 Contamos con una flota vehicular básica que ha permitido un inicio sólido en las operaciones.	D.10 Carencia de flota vehicular para realizar trabajos de campo de forma eficiente.

Ambiente Interno:	
Mirar la disponibilidad de recursos de capital, personal, activos, calidad de producto, estructura interna y de mercado, percepción de la población, entre otros.	
Fortalezas	Debilidades
F.11 Disponibilidad de herramientas tecnológicas, como el correo institucional, teléfonos y el paquete Office 365, que optimizan la comunicación interna, la colaboración y la gestión de tareas diarias dentro de la institución.	D.11 Escasos equipos tecnológicos (pocos equipos tecnológicos y software obsoletos).
F.12 Disponibilidad de mecanismos financieros y administrativos, como caja chica, fondo reponible, procesos de compras regulados por la Ley 340-06 y aval crediticio con proveedores, que garantizan la fluidez en la ejecución de proyectos y el cumplimiento de compromisos institucionales.	D.12 Deficiencia en la infraestructura física y condiciones laborales, incluyendo espacios limitados, falta de accesibilidad para personas con discapacidad, insuficiencia de climatización y mobiliario inadecuado, lo que afecta tanto la comodidad del personal como la eficiencia operativa.
F.13 Aval crediticio con los proveedores.	D.13 Mantenimiento deficiente de los equipos e infraestructura institucional.
F.14 Acceso libre a la información y un portal de transparencia actualizado mensualmente, que garantizan la efectividad en la respuesta.	D.14 Asignación de presupuesto limitado, lo que restringe la ejecución de proyectos y la intervención de áreas clave como capacitación, tecnología e infraestructura.
F.15 Comunicación institucional con presencia activa en redes sociales, medios de comunicación nacionales y diversas vías de contacto con los usuarios, lo que permite una interacción constante y efectiva con la ciudadanía.	D.15 Limitación de recursos para el desembolso de caja chica, lo que complica la ejecución de actividades.
F.16 Identidad corporativa consolidada y un manual corporativo estructurado, que garantizan coherencia y consistencia en la imagen institucional.	D.16 Deficiencias en la implementación y ejecución de procesos operativos, lo que resulta en ineficacia en varias áreas y reduce la eficiencia global de la institución.
F.17 Estructuración de los procedimientos de servicio y documentación detallada de más del 60% de los procesos, lo que facilita la adaptación a necesidades cambiantes y asegura la estandarización y trazabilidad de las operaciones institucionales.	D.17 Carencia de comunicación interna efectiva, descoordinación entre áreas y burocracia interna, lo que ralentiza la toma de decisiones, afecta el seguimiento de indicadores de gestión y limita la eficacia de los procesos.
F.18 Gestión eficiente y oportuna en la emisión de licencias y permisos, incluyendo las licencias de conducir, permisos para actividades en la vía pública y licencias de operaciones.	D.18 Escasez en la divulgación de logros, actividades de seguridad vial y transporte, y limitada interacción con los clientes, lo que reduce la visibilidad de los servicios y afecta la comunicación sobre las acciones de la institución.
F.19 Acceso y colaboración interinstitucional efectiva para la gestión de datos clave, a través de acuerdos con la Junta Central Electoral (JCE), la Dirección General de Impuestos Internos (DGI) y la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).	D.19 Deficiencia en la planificación y priorización de proyectos clave, lo que retrasa su ejecución.
F.20 Acuerdos interinstitucionales para suplir información.	D.20 Ausencia de indicadores KPI para medir el desempeño institucional y los resultados de los proyectos.
F.21 Marco normativo que permite recaudo.	D.21 Débil Imagen Pública del INTRANT ante la Ciudadanía
F.22 Existencia de un sistema de licenciamiento que favorece la agilidad y el cumplimiento de las normativas de transporte terrestre.	
F.23 Capacitación constante y participación en programas de desarrollo profesional del personal clave para el desempeño institucional.	
F.24 Disponibilidad de recursos humanos calificados en áreas estratégicas del INTRANT.	

	D.22. Marco legal desactualizado para satisfacer las nuevas demandas del sector, (Falta de preparación del INTRANT para la aplicación completa del marco legal (ITV, foto multa, licencia por puntos, pesaje, fiscalización, monitoreo de permisos).
	D.23. Ausencia de infraestructura de gestión documental.
	D.24. Insuficiencia en la gestión de datos.
	D.24. Debilidad en el control de procesos tercerizados.
	D.25. Debilidad en la representación territorial del INTRANT.

Ambiente externo:	
Mirar hechos o eventos de carácter político, legal, social o tecnológico	
Oportunidades	Amenazas
O.1 Colaboración con organismos internacionales en el desarrollo de proyectos estratégicos.	A.1 Retrasos en los pagos a proveedores y compromisos institucionales, lo que afecta la operatividad y relaciones con proveedores.
O.2 Relaciones interinstitucionales con DIGESETT, alcaldías, Policía Nacional, Ministerio de Defensa, 9-1-1, entre otros, para una mejor coordinación y ejecución de proyectos.	A.2 Recaudación no administrada por el INTRANT, lo que impacta negativamente en la eficiencia en la gestión financiera.
O.3 Participación institucional en iniciativas internacionales que promuevan mejores prácticas en movilidad y seguridad vial.	A.3 Variación entre la asignación presupuestaria y lo devengado, lo que retrasa los proyectos programados y genera ineficiencia en la ejecución de estos.
O.4 Participación en programas de inversión en el transporte público, con el apoyo de organismos internacionales.	A.4 Falta de aplicación de la ley para captar los recursos establecidos del 25%, lo que reduce los ingresos destinados a la mejora de la infraestructura vial y transporte público.
O.5 Convenios interinstitucionales renovables para fortalecer la cooperación y ejecución de proyectos.	A.5 Dependencia de servicios subcontratados para operaciones críticas, lo que puede generar vulnerabilidades en la continuidad del servicio.
O.6 Inversión del Estado en infraestructura y modernización del transporte terrestre.	A.6 Falta de seguimiento y ejecución de convenios firmados, lo que impide la materialización de compromisos interinstitucionales y proyectos conjuntos.
O.7 Nuevo liderazgo en la institución, con un enfoque renovado para mejorar la eficiencia operativa.	A.7 Riesgo de perder cooperación internacional debido a la mala imagen institucional o falta de resultados.
O.8 Compromiso del gobierno central en resolver las problemáticas de transporte y seguridad vial.	A.8 Percepción negativa de la población y desmotivación del personal debido a antecedentes institucionales y crisis de confianza por escándalos o malas prácticas, lo que afecta la moral interna, la imagen externa de la institución y su legitimidad.
O.9 Fortalecimiento de la imagen institucional mediante redes sociales y otros canales de comunicación digital.	A.9 Politización de temas y proyectos por parte de grupos de interés, lo que afecta la imparcialidad y eficiencia en la gestión.
O.10 Priorización de la política de comunicación y seguridad vial en el marco de la planificación plurianual del Estado.	A.10 Falta de apoyo social para las reformas, lo que dificulta la implementación de cambios estructurales necesarios en el sector transporte.
O.11 Implementación de nuevas tecnologías en la gestión de tránsito y transporte.	A.11 Baja motivación y desmoralización del personal por falta de incentivos, lo que reduce la productividad y compromiso.
O.12 Emisión de bonos soberanos o sostenibles para financiar grandes proyectos, especialmente en transporte.	A.12 Resistencia al cambio dentro de la institución y en la sociedad, lo que dificulta la implementación de reformas necesarias.

Ambiente externo:	
Mirar hechos o eventos de carácter político, legal, social o tecnológico	
Oportunidades	Amenazas
O.13 Incentivos fiscales o financieros para proyectos sostenibles en infraestructura vial y seguridad.	A.13 Fugas de talento, que debilitan la capacidad técnica y el capital humano de la institución.
O.14 Aprovechamiento de alianzas públicas-privadas para mejorar la ejecución de proyectos clave.	A.14 Competencia salarial con otras entidades del gobierno, lo que puede generar una fuga de profesionales capacitados.
O.15 Reactivar regulaciones que están diseñadas y revisadas, pero pendientes de implementación.	A.15 Resistencia de la sociedad a las reformas en el transporte y tránsito, especialmente en áreas rurales o con baja cobertura de servicios.
O.15 Reactivar regulaciones que están diseñadas y revisadas, pero pendientes de implementación.	A.16 Factores sociales que afectan la implementación de políticas de movilidad sostenible y de seguridad vial, como la falta de concienciación pública.
	A.17 Resistencia social al cumplimiento de normas, lo que dificulta la implementación de políticas de tránsito y transporte seguras.
	A.18 Crecimiento urbano del tráfico descontrolado, debido a la falta de planificación territorial, lo que genera congestión, caos en el sistema de transporte y dificultades en su gestión.
	A.19 Inundaciones urbanas e interurbanas, que afectan la infraestructura vial y la operatividad de los servicios de transporte.
	A.20 Actos de vandalismo y terrorismo que afectan la gestión del tránsito y la seguridad vial.
	A.21 Fallas en las redes de telecomunicaciones, lo que dificulta la gestión y control del tráfico en tiempo real.
	A.22 Interrupciones por fallas o mantenimientos programados de vías e infraestructuras, que afectan la circulación y la operación del transporte.
	A.23 Riesgos de ciberseguridad, que amenazan la integridad de los sistemas tecnológicos y la protección de datos sensibles.
	A.24 Resistencia social a la digitalización, que ralentiza la modernización de los procesos y servicios.
	A.25 Cambios en las políticas gubernamentales y políticos que afectan la continuidad de los proyectos, la estrategia institucional y la estabilidad de la gestión del INTRANT, comprometiendo su legitimidad y eficacia.
	A.26 Grupos de interés conflictivos, que dificultan la toma de decisiones y generan bloqueos en la implementación de políticas.
	A.27 Creación de corredores y paradas improvisadas, que generan caos en el sistema de transporte y afectan la movilidad de los ciudadanos.
A.28 Falta de coordinación entre los actores del sector transporte, lo que limita la efectividad de las políticas públicas y dificulta la ejecución de proyectos interinstitucionales.	
A.29. Débil coordinación interinstitucional y planificación multisectorial para la gestión eficiente del tránsito y transporte.	

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado en base a la Herramienta 11. Elaboración del FODA.



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

PEI 2025-2028



Plan Estratégico Institucional
(2025-2028)

PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL

2025-2028

ALINEACIÓN ESTRATÉGICA DEL PEI 2025-2028

Misión, Visión y Valores Institucionales

Misión

Gestionar la rectoría nacional de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, con un enfoque integral que promueva la modernización, la sostenibilidad y la prevención de siniestros, en cumplimiento de la Ley 63-17, para contribuir al desarrollo socioeconómico y al bienestar de la población.

Visión

Ser un referente internacional en la gestión de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, promoviendo un modelo sostenible, accesible, seguro e inclusivo, para contribuir al desarrollo socioeconómico y al bienestar de la población.

Valores Institucionales

- **Transparencia:** Motivamos una conducta ética y honesta en nuestros empleados, y una administración que vele por el cumplimiento de las leyes y procedimientos, relativos al buen uso de los recursos del Estado
- **Calidad:** Desarrollamos estándares que garanticen los mejores resultados posibles, a través de la búsqueda, conocimiento y uso constante de las mejores prácticas y referencias en todas nuestras operaciones
- **Compromiso:** Asumimos con responsabilidad y entrega las funciones institucionales en beneficio del interés público, promoviendo una cultura organizacional orientada al cumplimiento de metas y al servicio de la ciudadanía.
- **Eficiencia:** Optimizamos el uso de los recursos institucionales, humanos y tecnológicos, para alcanzar resultados de alto impacto, reduciendo tiempos y costos innecesarios en los procesos y servicios ofrecidos.
- **Integridad:** Fomentamos una conducta institucional basada en principios éticos, transparencia y rectitud, promoviendo la confianza de los ciudadanos en la gestión pública y el cumplimiento del marco normativo.

Ejes, Objetivos, Resultados, Líneas de Acción y Productos Estratégicos

El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025-2028 del INTRANT operativiza y estructura su accionar en tres (3) ejes estratégicos, que orientan la planificación y ejecución de las políticas de movilidad y seguridad vial. Estos ejes se despliegan en seis resultados estratégicos institucionales (REI), los cuales se operacionalizan a través de resultados intermedios (RI) y un conjunto de productos estratégicos, que materializan las metas y servicios a ofrecer a la ciudadanía. En conjunto, esta estructura garantiza la articulación entre los objetivos institucionales y las prioridades nacionales, al vincular de manera coherente los resultados estratégicos con los mandatos legales y las políticas públicas vigentes.

De esta forma, el INTRANT fortalece su capacidad para transformar el sistema de transporte mediante la planificación e innovación de un modelo intermodal más eficiente y sostenible, al mismo tiempo que impulsa un cambio cultural orientado a la seguridad vial a través de la educación y la concienciación ciudadana. Asimismo, la consolidación de servicios accesibles, oportunos y de calidad, apoyados en la modernización tecnológica y la transparencia institucional, contribuye a incrementar la confianza de la ciudadanía y a posicionar al sector transporte como un pilar clave para el desarrollo económico, social y ambiental del país.

El PEI 2025-2028 se organiza en tres (3) Ejes Estratégicos, de los cuales se derivan seis (6) Resultados Estratégicos Institucionales (REI). Estos a su vez se desagregan en siete (7) Resultados Intermedios (RI) y un total de doce (12) Productos Estratégicos, que constituyen la base operativa para alcanzar las metas trazadas y responder de manera efectiva a las demandas ciudadanas en materia de movilidad, tránsito y seguridad vial. A continuación, se describen y detallan los mismos.

EJE 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre

- Comprende intervenciones orientadas a fortalecer el diseño del sistema de transporte, la articulación intermodal e interoperable, la planificación territorial del tránsito y la innovación institucional, priorizando problemáticas como la limitada integración del transporte público, la debilidad regulatoria y la baja capacidad técnica para supervisar y fiscalizar el sector.

- **Objetivo Estratégico del Eje 1:** Gestionar la rectoría Nacional de la Movilidad, el Transporte terrestre, el Tránsito y la Seguridad vial en la Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad terrestre y seguridad vial, centrado en el ciudadano, asegurando nuestra contribución a la mejora en su calidad de vida.

Tabla 16

REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del Eje 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre

Resultados Estratégicos Institucionales REI		Resultados Intermedios RI		Productos estratégicos
ID	Denominación	ID	Denominación	Denominación
REI-1	Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizados, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028	RI 1.1	Planificado y diseñado el sistema integrado de transporte público de pasajeros, logrando diseñar al menos ocho (8) corredores al finalizar el 2028	Operadores de servicios de transporte públicos y privados reciben diseño de corredores
		RI 1.2	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados, logrando integrar ocho (8) corredores al concluir 2028	Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía
REI-2	Fortalecida las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios, aumentando del 24.1% de municipios con planes aprobados en 2023 al 58.7% en 2028	RI 2.1	Diseñados e implementados planes de movilidad y seguridad vial, incluyendo planes laborales y análisis en puntos críticos, como parte de la estrategia nacional para la reducción de la siniestralidad vial, contando con 14 nuevos planes municipales al finalizar el 2028	Gobiernos locales cuentan con planes de movilidad y seguridad vial en el territorio
REI-3	Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028	RI 3.1	Gestionadas y otorgadas aurotizaciones, certificaciones y permisos vinculados al transporte y tránsito terrestre que garanticen el cumplimiento de los requisitos normativos y técnicos establecidos para la operación segura y legal de actividades en la vía pública, logrando emitir alrededor de 460 licencias de operación durante el periodo 2025-2028	Prestadores de servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben licencia de operación

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT.

EJE 2. Educación y Seguridad Vial

- Enfoca las acciones dirigidas a transformar la cultura vial mediante la educación, sensibilización y formación ciudadana, así como al fortalecimiento de capacidades locales para gestionar la seguridad vial y reducir la siniestralidad, integrando estrategias orientadas a mejorar el comportamiento vial y promover la apropiación ciudadana de normas de tránsito seguras y responsables.
- **Objetivo Estratégico del Eje 2:** Promover el desarrollo de vías, vehículos y comportamientos más seguros, así como fortalecer los conocimientos y capacidades requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en el país y lograr las conductas que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos.

Tabla 17

REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del EJE 2. Educación y Seguridad Vial

Resultados Estratégicos Institucionales REI		Resultados Intermedios RI		Productos estratégicos
ID	Denominación	ID	Denominación	Denominación
REI-4	Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028	RI 4.1.	Aplicadas inspecciones visuales y fiscalizaciones operativas conforme a criterios del reglamento No. 5-19, en el marco de operativos especiales y emisión de licencias de operación, logrando realizar en promedio alrededor de 12,000 inspecciones anuales durante el cuatrienio 2025-2028	Población recibe las autorizaciones, certificaciones y permisos relacionados con el transporte y tránsito terrestre
				Conductores reciben inspección técnica vehicular
				Población recibe inspecciones técnicas visuales
REI-5	Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028	RI 5.1.	Gestionados integralmente los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos establecidos en la normativa vigente, manteniendo el número de personas autorizadas a través del otorgamiento de unas 390,000 licencias de conducir en promedio hasta concluir el 2028	Ciudadanos reciben licencia de conducir
		RI 5.2.	Mejoradas las capacidades de la ciudadanía en materia de educación y formación vial a nivel nacional, mediante el fortalecimiento de los programas formativos y las acciones de sensibilización, aumentando la tasa de personas capacitadas por cada 1,000 servicios de licencias de conducir emitidos de 227 en 2023 a 389 en 2028	Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado en base a la Herramienta 11. Elaboración del FODA.

EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente

- Orienta las acciones hacia la consolidación de servicios institucionales eficientes, oportunos y de calidad para los usuarios y actores del sector transporte, incorporando estrategias de modernización tecnológica, mejora de procesos, fortalecimiento de la gobernanza y articulación interinstitucional. Responde a causas transversales como la débil estructura operativa, la limitada cobertura territorial y los desafíos en la gestión administrativa y normativa del sector.
- **Objetivo Estratégico del Eje 3:** Mejorar la atención ciudadana y garantizar servicios de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y de calidad, mediante una gestión institucional eficiente, transparente y orientada a resultados.

Tabla 18

REPÚBLICA DOMINICANA: Objetivos, Resultados y Productos Estratégicos del EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente

Resultados estratégicos institucionales REI		Resultados Intermedios RI		Productos estratégicos
ID	Denominación	ID	Denominación	Denominación
REI 6	Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 75% en 2023 a un 95% en 2028	RI 6.1	RI 6.1 Ciudadanía accede a servicios institucionales accesibles y de calidad	Ciudadanía recibe servicios institucionales oportunos y accesibles
		RI 6.2	RI 6.2 Ciudadanía valora positivamente la calidad de los servicios recibidos	Ciudadanía recibe los contenidos e instrumentos institucionales que fomentan una percepción de calidad

Fuente: Resultados de los talleres participativos realizados con personal técnico y directivo del INTRANT durante el proceso de formulación del PEI 2025–2028.

Cadena de Valor

La cadena de valor institucional del INTRANT se articula en torno a los procesos que permiten transformar los insumos técnicos, normativos y de planificación en resultados tangibles para la ciudadanía. En su núcleo, se ubican los **procesos misionales**: planificación y diseño de la movilidad, regulación y fiscalización del transporte terrestre, gestión de la seguridad vial, y provisión de servicios ciudadanos. Estos procesos constituyen el eje central que asegura el cumplimiento del mandato institucional de garantizar un sistema de transporte seguro, eficiente, inclusivo y sostenible.

De forma complementaria, los **procesos estratégicos** orientan la dirección de la institución mediante la formulación de políticas, la articulación interinstitucional y la alineación con los compromisos nacionales e internacionales. A su vez, los **procesos de apoyo** fortalecen la capacidad operativa y administrativa a través de la gestión del talento humano, las finanzas, la tecnología y la comunicación. El valor público se materializa cuando estas tres dimensiones interactúan de manera coordinada, generando productos estratégicos como corredores integrados, planes de movilidad, licencias de operación, inspecciones técnicas, programas de educación vial y servicios institucionales accesibles.

Dichos productos contribuyen al impacto esperado:

La reducción de la mortalidad y las secuelas por accidentes de tránsito, la mejora de la calidad de vida y el fortalecimiento de la confianza ciudadana en las instituciones.

El mapa de procesos del INTRANT constituye una representación integral de la estructura operativa y estratégica de la institución, reflejando la interdependencia de las áreas sustantivas y de soporte, garantizando una gestión orientada a resultados, a la satisfacción ciudadana y a la mejora continua en la movilidad y la seguridad vial.

Mapa de Procesos del INTRANT



Fuente: Departamento de Calidad en la Gestión, INTRANT.

Metas de Resultados y de Producción

La definición de metas de resultados y de producción en el PEI 2025-2028 del INTRANT constituye la base para operacionalizar los compromisos estratégicos de la institución y orientar su seguimiento y evaluación. La Matriz de Metas de Resultados (Herramienta 14) establece los indicadores, líneas base y metas proyectadas que permitirán medir el avance hacia los resultados estratégicos institucionales, mientras que, la Matriz de Metas de Producción (Herramienta 17) traduce esos resultados en productos estratégicos concretos, expresados en bienes y servicios que impactan directamente en la población, como el diseño de corredores, la emisión de licencias de conducir, las inspecciones técnicas vehiculares, la capacitación en formación vial y la provisión de servicios institucionales oportunos y de calidad.

Tabla 19

REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz de metas de resultados del PEI 2025-2028

Resultado Esperado	Indicador	Medios de Verificación	Línea base		Metas Establecidas			
			Año	Valor	2025	2026	2027	2028
REI 1. Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizados, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028	Proporción de corredores integrados al SITP	Informes técnicos de avance	2023	52.40%	71.40%	81.00%	90.50%	100.00%
RI.1 Planificado y diseñado el sistema integrado de transporte público de pasajeros, logrando diseñar al menos ocho (8) corredores al finalizar el 2028	Corredores del sistema de transporte público diseñados	Informe de avance SITPP	2023	3	2	2	2	2
RI 1.2. Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados, logrando integrar ocho (8) corredores al concluir 2028	Corredores integrados al sistema de transporte público	Informe de avance SITPP	2023	1	2	2	2	2
REI 2. Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios, aumentando del 24.1% de municipios con planes aprobados en 2023 al 58.7% en 2028	Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y Seguridad via	Informes trimestrales de avance sobre planes municipales	2023	24.10%	35.40%	42.30%	49.90%	58.70%
RI 2.1. Diseñados e implementados planes de movilidad y seguridad vial, incluyendo planes laborales y análisis en puntos críticos, como parte de la estrategia nacional para la reducción de la siniestralidad vial, contando con 14 nuevos planes municipales al finalizar el 2028	Planes locales y laborales de seguridad vial y movilidad impulsados	Informes trimestrales de avance sobre planes municipales	2023	17	10	11	12	14
REI 3. Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028	Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes	Informes trimestrales de licencias emitidas	2023	49.80%	60.40%	68.80%	77.70%	86.80%
RI3.1. Gestionadas y otorgadas autorizaciones, certificaciones y permisos vinculados al transporte y tránsito terrestre que garanticen el cumplimiento de los requisitos normativos y técnicos establecidos para la operación segura y legal de actividades en la vía pública, logrando emitir alrededor de 460 licencias de operación durante el periodo 2025-2028	Licencias de operación entregadas a operadores de transporte de pasajeros	Listado de licencia otorgadas	2023	199	100	110	120	130
	Autorizaciones, certificaciones y permisos otorgados	Informes de autorizaciones, certificaciones y permisos según áreas	2023	87,347	120,000	102,000	103,000	104,000
REI 4. Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028	Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen normas técnicas	Informe trimestral de operativos	2023	84.20%	86.40%	86.70%	85.90%	88.30%

Resultado Esperado	Indicador	Medios de Verificación	Línea base		Metas Establecidas			
			Año	Valor	2025	2026	2027	2028
RI 4.1. Aplicadas inspecciones visuales y fiscalizaciones operativas conforme a criterios del reglamento No. 5-19, en el marco de operativos especiales y emisión de licencias de operación, logrando realizar en promedio alrededor de 12,000 inspecciones anuales durante el cuatrienio 2025-2028	Inspecciones técnicas realizadas	Informe Anual de Avance ITV	2023	0	0	0	2,000	10,000
	Inspecciones técnicas visuales realizadas	Informe trimestral de operativos	2023	4,998	11,500	12,500	13,000	13,500
REI 5. Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028	Índice de conductas seguras (reducción de infractores)	Informe trimestral de avance	2023	-49.80%	-25.70%	-21.90%	-18.30%	-14.70%
RI 5.1. Gestionados integralmente los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos establecidos en la normativa vigente, manteniendo el número de personas autorizadas a través del otorgamiento de unas 390,000 licencias de conducir en promedio hasta concluir el 2028	Licencias de conducir emitidas	Informe trimestral de avance	2023	375,864	355,905	399,405	403,359	407,314
RI 5.2. Mejoradas las capacidades de la ciudadanía en materia de educación y formación vial a nivel nacional, mediante el fortalecimiento de los programas formativos y las acciones de sensibilización, aumentando la tasa de personas capacitadas por cada 1,000 servicios de licencias de conducir emitidos de 227 en 2023 a 389 en 2028	Tasa de personas capacitadas en educación y formación vial por cada 1,000 servicios de licencias de conducir emitidas	Informe trimestral de avance	2023	227	267	307	314	320
	Personas capacitadas en educación y formación vial	Informe trimestral de avance	2023	113,705	120,000	155,000	160,000	165,000
REI 6: Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 94.4% en 2023 a un 100% en 2028	Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos	Informe trimestral de avance	2023	94.40%	94.40%	96.00%	98.00%	100.00%
RI 6.1: Población cuenta con procesos y sistemas institucionales modernizados para fortalecer la planificación, fiscalización y supervisión de la movilidad, pasando de un nivel de modernización del 60% en 2023 a un 90% para 2028	Porcentaje de procesos y sistemas institucionales modernizados	Informe trimestral de avance	2023	60.00%	70.00%	80.00%	85.00%	90.00%
RI 6.2: Ciudadanía atendida de manera eficiente, transparente y satisfactoria a través de canales institucionales de servicios, pasando de un nivel de satisfacción del servicio brindado del 70.0% en 2023 a un 90.0% en 2028	Promedio de satisfacción de servicios presenciales (a ciudadanos)	Informe trimestral de avance	2023	70.00%	75.00%	80.00%	85.00%	90.00%

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado a partir de la Herramienta 14. Matriz de metas de resultados.

Tabla 20

REPÚBLICA DOMINICANA: Matriz para la definición de metas de producción del PEI 2025-2028

Producto Estratégico	Unidad de Medida	Meta Establecida			
		2025	2026	2027	2028
Operadores de servicios de transporte públicos y privados reciben diseño de corredores	Corredores del sistema de transporte público diseñados	2	2	3	3
Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía	Corredores integrados al sistema de transporte público	2	2	3	3
Gobiernos locales cuentan con planes de movilidad y seguridad vial en el territorio	Planes locales y laborales de seguridad vial y movilidad impulsados	10	11	12	14
Prestadores de servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben licencia de operación	Licencias de operación entregadas a operadores de transporte de pasajeros	100	110	120	130
Población recibe autorizaciones, certificaciones y permisos relacionados con el transporte y tránsito terrestre	Autorizaciones, certificaciones y permisos otorgados	120,000	102,000	103,000	104,000
Conductores reciben inspección técnica vehicular	Inspecciones técnicas realizadas	0	0	2,000	10,000
Población recibe inspecciones técnicas visuales	Inspecciones técnicas visuales realizadas	11,500	12,500	13,000	13,500
Ciudadanos reciben licencia de conducir	Licencias de conducir emitidas	375,864	355,905	399,405	403,359
Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial	Personas capacitadas en educación y formación vial	120,000	155,000	160,000	165,000
Ciudadanía accede a servicios institucionales oportunos y accesibles	Porcentaje de atenciones prestadas según canal	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Ciudadanía valora positivamente la calidad de los servicios recibidos	Índice de satisfacción ciudadana (%)	80.00%	85.00%	90.00%	95.00%

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado a partir de la Herramienta 17. Matriz para la definición de metas de producción.

Estrategias Institucionales

Las estrategias seleccionadas en el marco del PEI 2025-2028 del INTRANT se definieron a partir de la aplicación de la Herramienta 15, que permite vincular de manera directa las propuestas estratégicas con los Resultados Estratégicos Institucionales (REI). Este ejercicio metodológico, orientado por el Manual de Planificación Estratégica del MEPyD, aseguró que las estrategias priorizadas respondieran de forma concreta a los problemas públicos identificados y se articularan con el árbol de causas y efectos previamente construido.

La selección se realizó considerando dos criterios principales: la puntuación obtenida en la matriz de vinculación y la pertinencia frente al problema central de limitada capacidad institucional del INTRANT para garantizar un sistema de movilidad y transporte terrestre seguro, regulado, inclusivo y sostenible. En consecuencia, se priorizaron aquellas estrategias con mayor impacto en la reducción de siniestros viales y en la mejora de los servicios a la ciudadanía.

En el Eje 1, se eligieron estrategias dirigidas a fortalecer la planificación y la articulación interinstitucional, asegurando el diseño e implementación de un sistema de transporte público integrado y sostenible.

En el Eje 2, se priorizaron acciones comunicacionales y de fortalecimiento de la confianza ciudadana, orientadas a transformar la conducta vial y disminuir la siniestralidad.

Finalmente, en el Eje 3, se incluyeron estrategias que impulsan la modernización institucional, la digitalización de procesos, el fortalecimiento de competencias técnicas y la sostenibilidad financiera, con miras a garantizar servicios oportunos, accesibles y de calidad para la población.

De esta manera, las estrategias seleccionadas cumplen con los criterios metodológicos establecidos por el MEPyD, aseguran la coherencia entre los objetivos institucionales y las prioridades nacionales, y consolidan un marco de acción realista y orientado a resultados medibles.

Tabla 21

REPÚBLICA DOMINICANA: Estrategias seleccionadas por Eje del PEI 2025-2028 del INTRANT

Eje Estratégico	Estrategia seleccionada	Justificación / Enfoque
Eje 1. Planificación, diseño, innovación y supervisión de la movilidad terrestre	DO2. Impulsar alianzas público-privadas y financiamiento internacional para fortalecer flota, infraestructura y tecnología	Responde a la débil integración del transporte y garantiza sostenibilidad
	FO1. Implementar reformas del transporte público en coordinación con DIGESETT, alcaldías y el Sistema 911	Favorece la articulación interinstitucional y mejora la cobertura en GSD y Santiago
Eje 2. Educación y seguridad vial	DO5. Sensibilizar sobre siniestros viales mediante campañas digitales y de comunicación	Aborda la inadecuada conducta ciudadana y reduce la siniestralidad
	FA4. Aprovechar la transparencia institucional y los sistemas disponibles para contrarrestar la percepción de impunidad en infracciones	Refuerza la confianza pública y fomenta el cumplimiento normativo
Eje 3. Servicio ciudadano eficiente y transparente	DO1. Fortalecer competencias técnicas en planificación y regulación mediante programas de formación internacionales	Responde a la baja capacidad técnica y mejora la gestión institucional
	DO8. Incorporar nuevas tecnologías y digitalización para integrar procesos internos	Mejora la eficiencia y calidad de los servicios ofrecidos al ciudadano.
	DA7. Garantizar sostenibilidad de servicios mediante financiamiento externo y focalización de acciones prioritarias	Permite asegurar continuidad de servicios frente a limitaciones presupuestarias
	FO2. Ampliar la digitalización de servicios y el uso de tecnologías de monitoreo y trazabilidad con apoyo estatal e internacional.	Refuerza la modernización y mejora la atención al ciudadano.

Fuente: Dirección de Planificación y Desarrollo, INTRANT. Elaborado a partir de la Herramienta 15. Matriz de Vinculación de Estrategias Institucionales y Resultados Estratégicos



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

**SEGUIMIENTO Y
EVALUACION DEL PEI**

PEI 2025-2028



**PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL
2025-2028**

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PEI

Monitoreo y seguimiento institucional

El seguimiento y la evaluación del PEI 2025-2028 del INTRANT se sustentan en los indicadores definidos en la Matriz de Metas de Resultados (Herramienta 14) y la Matriz de Metas de Producción (Herramienta 17), que constituyen la base técnica para medir los avances institucionales en el período 2025-2028. Estos instrumentos permiten dar trazabilidad a los resultados estratégicos, intermedios y a los productos estratégicos mediante líneas base, metas anuales y medios de verificación confiables.

El sistema de seguimiento se orientará a generar información periódica sobre el cumplimiento de metas en áreas críticas como: la integración de corredores de transporte público, el incremento de municipios con planes de movilidad y seguridad vial, la regulación y fiscalización de prestadores de servicio, la realización de inspecciones técnicas vehiculares, la capacitación ciudadana en formación vial y la mejora en los niveles de satisfacción con los servicios institucionales.

La evaluación se llevará a cabo a partir de los reportes de avance establecidos, lo que permitirá identificar brechas, realizar ajustes oportunos y garantizar la coherencia entre la planificación y los resultados obtenidos. De esta forma, se asegura que los indicadores definidos no solo orienten la gestión, sino que también funcionen como un mecanismo de transparencia y rendición de cuentas hacia la ciudadanía y los organismos rectores de la planificación y el presupuesto.

Mecanismos de Evaluación y Retroalimentación

El PEI 2025-2028 del INTRANT requiere de un esquema de evaluación que permita verificar de manera sistemática los avances frente a los indicadores estratégicos e intermedios definidos en las Herramientas 14 y 17. Para ello, se establecerán mecanismos de seguimiento periódico y espacios de retroalimentación que aseguren la toma de decisiones oportunas y el redireccionamiento de acciones cuando sea necesario.

En primer lugar, se aplicarán evaluaciones internas trimestrales y anuales mediante los informes de avance, en los que se analizará el cumplimiento de metas en áreas clave como: integración de corredores de transporte público, regulación de prestadores de servicio,

inspecciones técnicas vehiculares, formación ciudadana en seguridad vial y satisfacción de los usuarios con los servicios. Estos informes serán elaborados por las direcciones responsables y consolidados por la Dirección de Planificación y Desarrollo. En segundo lugar, se llevarán a cabo reuniones de retroalimentación institucional con la alta dirección y las áreas operativas, para contrastar los resultados alcanzados con las metas anuales. Este proceso permitirá identificar buenas prácticas, corregir desvíos y priorizar acciones con impacto directo en la ciudadanía.

Finalmente, se implementará un mecanismo de socialización de resultados tanto con los organismos rectores (MEPyD, DIGEPRES, MAP, MINPRE, otros) como con actores sectoriales y representantes de la ciudadanía, garantizando transparencia y legitimidad en la gestión. Esta retroalimentación será un insumo clave para la formulación de los Planes Operativos Anuales (POA) y para la alineación con el Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP). En conjunto, estos mecanismos de evaluación y retroalimentación consolidan un ciclo continuo de gestión por resultados, donde los indicadores del período 2025-2028 no solo sirven como referencia de desempeño, sino también como base para el aprendizaje institucional y la mejora sostenida de los servicios que ofrece el INTRANT.

Fichas Técnicas de Indicadores Institucionales

Las fichas técnicas de indicadores constituyen el soporte metodológico que garantiza la correcta medición y seguimiento de los compromisos establecidos en el PEI 2025-2028. A través de ellas se definen con precisión las variables que permitirán evaluar los avances en los Resultados Estratégicos Institucionales, los Resultados Intermedios y los Productos Estratégicos. Cada ficha contiene la descripción detallada del indicador, su fórmula de cálculo, unidad de medida, frecuencia de recolección, fuente de verificación y la institución responsable de su generación y reporte.

Este instrumento asegura la comparabilidad de la información en el tiempo, promueve la transparencia en la gestión y facilita la rendición de cuentas, al proporcionar lineamientos claros para la recolección, validación y análisis de los datos. Asimismo, fortalece la capacidad del INTRANT para orientar sus decisiones en evidencia y para evaluar de manera objetiva el cumplimiento de las metas establecidas en el periodo 2025-2028.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Proporción de corredores integrados al SITP**

Resultado	REI 1. Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizados, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional
Tipo de indicador	Eficacia / Cobertura
Definición del indicador	Mide la proporción (%) de corredores de transporte público que han sido integrados funcional y operativamente al SITP respecto al total de corredores priorizados.
Unidad de medida	Porcentaje (%)
Numerador	Número de corredores ya integrados al SITP
Denominador	Total de corredores priorizados para integración
Método de cálculo	Numerador / Denominador × 100
Descripción de la metodología de cálculo	La Dirección de Transporte de Pasajeros actualiza semestralmente la lista oficial de corredores priorizados y reporta los que han completado los requisitos de integración (validación técnica, tarifaria, tecnológica y contractual).
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Retrasos en infraestructura y acuerdos con operadores; financiamiento.
Desagregación	Territorio (GSD, Santiago, etc.)
Periodicidad de la medición	Semestral
Fuente del numerador	Registro de proyectos SITP – Subdirección de Implementación
Fuente del denominador	Plan Maestro SITP aprobado
Fuente de alimentación del SNMyE	Módulo SITP del SIIM
Tipo de fuente	Registro administrativo
Lectura / Interpretación del indicador	Un 60 % indica que 6 de cada 10 corredores priorizados ya están integrados al SITP.
Comentarios u observaciones	La meta 2028 es alcanzar el 80 %.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Corredores del sistema de transporte público diseñados**

Resultado	REI 1.1. Planificado y diseñado el sistema integrado de transporte público de pasajeros, logrando diseñar al menos ocho (8) corredores al finalizar el 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad de corredores de transporte público de pasajeros cuyo diseño técnico integral ha sido elaborado por el INTRANT, incluyendo trazado de ruta, características operativas, demanda estimada, paradas, flota requerida, frecuencia y condiciones de integración con el sistema general de movilidad.
Unidad de medida	Número de corredores diseñados
Numerador	Cantidad de diseños técnicos de corredores elaborados y aprobados por el INTRANT durante el año
Denominador	No aplica
Método de cálculo	Conteo de corredores cuyo diseño técnico ha sido finalizado y documentado conforme a los criterios definidos por el INTRANT
Descripción de la metodología de cálculo	Se contabiliza cada diseño técnico completado en el año, respaldado por expediente técnico aprobado, resolución o informe final de diseño. No se contabilizan actualizaciones menores o rediseños no formalizados.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Articulación con gobiernos locales y operadores para recolección de datos Limitaciones presupuestarias para estudios de origen-destino y análisis técnicos Capacidad técnica interna para mantener ritmo de diseño requerido Disponibilidad de datos confiables de demanda y red vial
Desagregación	Por ciudad o región (Gran Santo Domingo, Santiago, otros) Por tipo de corredor (troncal, alimentador, interurbano)
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	Reportes de la Dirección de Transporte Público de Pasajeros – INTRANT Actas técnicas, resoluciones y archivos de diseños completos
Fuente del denominador	No aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un mayor número de corredores diseñados indica avance en la planificación estructurada del sistema de transporte público, facilitando su posterior implementación e integración. Es una señal de fortalecimiento institucional en la gestión técnica de la movilidad urbana.
Comentarios u observaciones	Este indicador contribuye directamente al cumplimiento del REI R.1.1 y está vinculado al desarrollo de un sistema de transporte multimodal y eficiente. También apoya el seguimiento a compromisos de los ejes 1 y 2 del PEI, y al PNPSP.

Herramienta 13. Ficha de indicador	
Nombre del indicador: Corredores integrados al sistema de transporte público	
Resultado	REI 1.2. Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados, logrando integrar ocho (8) corredores al concluir 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad de corredores de transporte público en funcionamiento que han sido integrados formalmente al sistema nacional, incluyendo elementos de conexión física, operativa, tarifaria y administrativa.
Unidad de medida	Número de corredores integrados
Numerador	Cantidad de corredores integrados en operación durante el año
Denominador	No aplica
Método de cálculo	Conteo del número de corredores implementados y operativos que cumplen con criterios mínimos de integración establecidos por el INTRANT
Descripción de la metodología de cálculo	Se consideran integrados aquellos corredores con operación habilitada por resolución institucional, que hayan sido diseñados, lanzados y que funcionen bajo esquemas de control de flota, trazabilidad, recaudo, gestión de paradas y señalización. La integración puede ser modal, operativa o tarifaria.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Complejidad en la articulación con operadores y sectores tradicionales Rechazo o resistencia social a cambios en la operación del transporte Limitaciones presupuestarias y técnicas para la implementación integral Necesidad de digitalización del control y recaudo para lograr interoperabilidad real
Desagregación	Por tipo de integración: modal, operativa, tarifaria Por ciudad o región (GSD, Santiago, otros)
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente refleja la consolidación de un sistema de transporte público estructurado, eficiente e integrado. La integración permite optimizar el servicio, reducir tiempos de viaje y aumentar la satisfacción del usuario. Un valor estancado puede reflejar problemas institucionales, técnicos o sociales.
Comentarios u observaciones	Este indicador tiene un alto valor estratégico y de visibilidad pública. Está alineado a las prioridades del PNPSP y al compromiso del Estado con una movilidad urbana moderna y sostenible.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y seguridad vial implementados

Resultado	REI 2. Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios, aumentando del 24.1% de municipios con planes aprobados en 2023 al 58.7% en 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional
Tipo de indicador	Resultado (cobertura)
Definición del indicador	Mide la proporción de los municipios del país que disponen de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial (PMSV) aprobado por su consejo municipal y alineado con la metodología INTRANT
Unidad de medida	Porcentaje (%)
Numerador	Número de municipios con PMSV aprobado y vigente
Denominador	Total de municipios a nivel nacional
Método de cálculo	$(\text{Municipios con PMSV} \div \text{Total de municipios}) \times 100$
Descripción de la metodología de cálculo	Se compila la lista de PMSV aprobados y validados por INTRANT (registro institucional). Se compara con el total oficial de municipios (ONE). Se calcula el porcentaje y se verifica la vigencia (≤ 5 años).
Sentido esperado del indicador	Ascendente (mayor porcentaje = mejor resultado)
Desafíos	Recursos limitados en ayuntamientos; rotación de autoridades; actualización oportuna de la aprobación municipal; variabilidad en capacidades técnicas locales; armonización de criterios de “vigencia” y “aprobación”.
Desagregación	Por región, provincia y municipio
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	Registro de Planes Municipales de Movilidad y Seguridad Vial (INTRANT – Dirección de Movilidad)
Fuente del denominador	Oficina Nacional de Estadística (ONE) – Catálogo oficial de municipios
Fuente de alimentación del SNMyE	Sistema Nacional de Monitoreo y Evaluación (SNMyE) - módulo de movilidad
Tipo de fuente	Administrativa (registro INTRANT) y estadística (ONE)
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente indica un avance en la planificación local de la movilidad y seguridad vial; un valor bajo revela necesidad de asistencia técnica a los gobiernos locales.
Comentarios u observaciones	El PMSV se considera “vigente” si no supera cinco años desde su aprobación oficial o si fue revisado/actualizado en los últimos dos años. El indicador retroalimenta las metas del REI 1.2 y del Eje “Movilidad segura” del PENS 2025-2030.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: Planes locales de movilidad y seguridad vial impulsados

Resultado	REI 2.1. Diseñados e implementados planes de movilidad y seguridad vial, incluyendo planes laborales y análisis en puntos críticos, como parte de la estrategia nacional para la reducción de la siniestralidad vial, contando con 14 nuevos planes municipales al finalizar el 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad de planes locales de movilidad y seguridad vial que han sido formulados, validados o implementados con acompañamiento técnico del INTRANT, en coordinación con gobiernos locales, para mejorar la planificación del tránsito y reducir la siniestralidad en los territorios.
Unidad de medida	Cantidad de planes locales de movilidad y seguridad vial impulsados por el INTRANT en el periodo de medición
Numerador	No Aplica
Denominador	Conteo de planes elaborados, validados o implementados con participación del INTRANT y los gobiernos locales
Método de cálculo	Se incluyen aquellos planes desarrollados directamente por el INTRANT o mediante asistencia técnica, que cuenten con al menos un documento técnico aprobado, una resolución municipal o una evidencia formal de implementación, conforme a una metodología institucional.
Descripción de la metodología de cálculo	Ascendente
Sentido esperado del indicador	Limitada capacidad técnica y financiera de los gobiernos locales Falta de información territorial actualizada y de calidad Baja cultura de planificación urbana sostenible Necesidad de estandarizar metodologías para asegurar calidad y comparabilidad
Desafíos	Por municipio o región Por tipo de plan
Desagregación	Anual
Periodicidad de la medición	INTRANT
Fuente del numerador	No Aplica
Fuente del denominador	INTRANT
Fuente de alimentación del SNMyE	Administrativa
Tipo de fuente [1]	
Lectura / Interpretación del indicador	Un aumento en este indicador refleja el fortalecimiento de la capacidad institucional local para planificar de forma técnica y sostenible la movilidad y la seguridad vial. También contribuye a reducir la siniestralidad y a una distribución más equitativa del espacio público.
Comentarios u observaciones	Este indicador es clave para evaluar la descentralización de la planificación de la movilidad, y su impacto debe analizarse en conjunto con indicadores de capacitación, asistencia técnica territorial y fiscalización.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes**

Resultado	REI 3. Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional
Tipo de indicador	Eficacia / Cumplimiento normativo
Definición del indicador	Porcentaje de empresas / rutas registradas que poseen licencia de operación vigente emitida por INTRANT.
Unidad de medida	Porcentaje (%)
Numerador	Prestadores con licencia vigente
Denominador	Prestadores registrados
Método de cálculo	Numerador / Denominador × 100
Descripción de la metodología de cálculo	Se cruza el Registro Nacional de Operadores con el módulo de Licencias; el sistema descarta licencias vencidas.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Morosidad en renovaciones; informalidad de nuevos operadores.
Desagregación	Tipo de servicio (pasajeros, carga)
Periodicidad de la medición	Trimestral
Fuente del numerador	Sistema de Licencias de Operación
Fuente del denominador	Registro Nacional de Operadores de Transporte
Fuente de alimentación del SNMyE	Módulo Licencias – SIIM
Tipo de fuente	Registro administrativo
Lectura / Interpretación del indicador	Cuando el indicador alcance 100 %, todos los prestadores estarán regularizados.
Comentarios u observaciones	Objetivo 2028 ≥ 85 %.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Licencias de operación entregadas a operadores de transporte de pasajeros**

Resultado	REI 3.1. Gestionadas y otorgadas autorizaciones, certificaciones y permisos vinculados al transporte y tránsito terrestre que garanticen el cumplimiento de los requisitos normativos y técnicos establecidos para la operación segura y legal de actividades en la vía pública, logrando emitir alrededor de 460 licencias de operación durante el periodo 2025-2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad de licencias de operación emitidas por el INTRANT a operadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros, en cumplimiento de los requisitos técnicos, legales y operativos establecidos en la normativa vigente.
Unidad de medida	Número de licencias emitidas
Numerador	Cantidad de licencias de operación entregadas a operadores del transporte de pasajeros en el periodo de medición
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Conteo de las licencias de operación emitidas y registradas oficialmente por el INTRANT dentro del año calendario
Descripción de la metodología de cálculo	Se contabiliza cada licencia entregada a operadores que hayan cumplido con el proceso de habilitación formal, incluyendo revisión documental, evaluación técnica, cumplimiento de requisitos legales y registro en la base de datos institucional.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Informalidad persistente en el sector transporte de pasajeros Falta de incentivos o cultura de formalización en operadores tradicionales Limitaciones institucionales para fiscalizar y verificar el cumplimiento continuo de los criterios de habilitación Necesidad de interoperabilidad con otras entidades (DIGESETT, DGII, JCE)
Desagregación	Total nacional, tipo de operador
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente refleja una mayor formalización del sector transporte de pasajeros y una mejora en la capacidad reguladora del Estado. Un valor bajo o estancado puede indicar resistencia a la regularización, debilidad en el proceso de fiscalización o ineficiencia operativa.
Comentarios u observaciones	Este indicador es clave para el cumplimiento del marco legal establecido en la Ley 63-17 y para el fortalecimiento del ordenamiento del transporte terrestre en el país. Su análisis debe complementarse con indicadores de fiscalización, inspección y control operativo.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen normas técnicas**

Resultado	REI 4. Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico
Tipo de indicador	Calidad / Cumplimiento
Definición del indicador	Porcentaje de vehículos inspeccionados (visual u operativos especiales) que aprueban las normas técnicas mínimas de seguridad y emisiones.
Unidad de medida	Porcentaje (%)
Numerador	Vehículos fiscalizados que cumplen
Denominador	Total vehículos fiscalizados
Método de cálculo	$\text{Numerador} / \text{Denominador} \times 100$
Descripción de la metodología de cálculo	Se registran los controles técnicos móviles y fijos; se consulta la base de datos de actas de inspección para determinar aprobados.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Ausencia de ITV masiva; variabilidad de criterios en operativos.
Desagregación	Tipo de vehículo, región
Periodicidad de la medición	Semestral
Fuente del numerador	Actas operativas DIGESETT/INTRANT
Fuente del denominador	Mismo sistema
Fuente de alimentación del SNMyE	Módulo Fiscalización Vehicular – SIIM
Tipo de fuente	Registro administrativo
Lectura / Interpretación del indicador	Incremento refleja mejora del parque vehicular y control.
Comentarios u observaciones	Meta 2028 = 60 % de cumplimiento

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Inspecciones técnicas realizadas**

Resultado	REI 4.1. Aplicadas inspecciones visuales y fiscalizaciones operativas conforme a criterios del reglamento No. 5-19, en el marco de operativos especiales y emisión de licencias de operación, logrando realizar en promedio alrededor de 12,000 inspecciones anuales durante el cuatrenio 2025-2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Número total de inspecciones técnicas vehiculares realizadas en talleres habilitados y registrados para evaluación de condiciones mecánicas, estructurales y de emisiones conforme a reglamento técnico
Unidad de medida	Número de inspecciones
Numerador	Cantidad de inspecciones técnicas realizadas
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Suma del total de actas de inspección técnica validadas por el INTRANT
Descripción de la metodología de cálculo	Se recopilan los reportes de los talleres autorizados y las brigadas de inspección técnica y se realiza en consolidado nacional
Sentido esperado del indicador	Ascendente (mayor número = mayor cobertura de control técnico vehicular)
Desafíos	Baja cantidad de centros autorizados; falta de inicio del proyecto formal de ITV; resistencia del sector privado; dificultades para lograr cobertura nacional.
Desagregación	Total nacional, provincia y tipo de vehículo
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Registros administrativos
Lectura / Interpretación del indicador	Mide la capacidad institucional de inspección técnica estructurada del parque vehicular nacional.
Comentarios u observaciones	Actualmente pendiente de inicio la Inspección Técnica Vehicular conforme al Reglamento No. 5-19; por lo cual, los datos proyectados deben ser analizados desde esta perspectiva. Se espera que el proyecto ITV inicie operaciones que puedan ser cuantificadas en este indicador a partir del 2027.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Inspecciones técnicas visuales realizadas**

Resultado	REI 4.1. Aplicadas inspecciones visuales y fiscalizaciones operativas conforme a criterios del reglamento No. 5-19, en el marco de operativos especiales y emisión de licencias de operación, logrando realizar en promedio alrededor de 12,000 inspecciones anuales durante el cuatrienio 2025-2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad de inspecciones técnicas vehiculares realizadas por brigadas o unidades móviles del INTRANT y DIGESETT, enfocadas en revisión visual y no instrumental de elementos básicos (luces, llantas, frenos visibles, cristales, placas, cinturones)
Unidad de medida	Número de inspecciones
Numerador	Cantidad de inspecciones técnicas realizadas
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Las brigadas de fiscalización registran cada inspección visual en la plataforma móvil. Se depuran registros duplicados y se consolida en el Sistema Nacional de Fiscalización
Descripción de la metodología de cálculo	Se contabilizan las inspecciones técnicas completas realizadas y validadas en el sistema del INTRANT, excluyendo re-inspecciones no validas o duplicadas
Sentido esperado del indicador	Ascendente (más inspecciones = mayor control preventivo)
Desafíos	Limitada cantidad de personal y vehículos para operativos; resistencia de conductores; clima y congestión afectan operativos
Desagregación	Total nacional, tipo de operativo
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Registros administrativos
Lectura / Interpretación del indicador	Este indicador mide el esfuerzo operativo institucional en fiscalización preventiva visual, mientras no exista ITV estructurada
Comentarios u observaciones	Este indicador sustituye temporalmente la inspección técnica vehiculares (ITV) previstas en el Reglamento 5-19 hasta su implementación futura

Herramienta 13. Ficha de indicador	
Nombre del indicador: Tasa de personas capacitadas en educación y formación vial por cada 1,000 servicios de licencias de conducir emitidos.	
Resultado	REI5. Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028
Tipo de resultado	Estratégico institucional
Tipo de indicador	Resultado
Definición del indicador	Este indicador mide el alcance relativo de las acciones formativas y educativas ejecutadas por el INTRANT, relacionando el número de personas capacitadas con el total de servicios de licencias de conducir emitidas, lo cual incluye licencias nuevas, renovaciones, duplicados y permisos de aprendizaje. Refleja el esfuerzo institucional por incidir en el cambio de comportamiento de la población conductora.
Unidad de medida	Tasa por cada 1,000 servicios
Numerador	Total de personas capacitadas en educación y formación vial en el período de análisis
Denominador	Número total de servicios de licencias de conducir emitidas (nuevas, renovaciones, duplicados y permisos de aprendizaje)
Método de cálculo	Personas capacitadas en educación y formación vial / Servicios de licencias de conducir emitidas) × 1,000
Descripción de la metodología de cálculo	Se obtiene dividiendo el número total de personas capacitadas durante un año calendario entre el total de servicios de licencias de conducir emitidas en el mismo período, y se multiplica por 1,000 para expresar la tasa por cada mil servicios.
Sentido esperado del indicador	Ascendente (un mayor valor indica mayor cobertura formativa sobre la población conductora regulada)
Desafíos	Asegurar la trazabilidad entre las personas capacitadas y los servicios de licencias.
	Evitar dobles conteos de personas que reciben múltiples capacitaciones en un mismo año.
	Mantener una base de datos confiable, interoperable y desagregada por género, grupo etario y modalidad de capacitación.
Desagregación	Por sexo, Por tipo de capacitación, provincia
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	ENEVIAL-INTRANT
Fuente del denominador	Dirección de Transformación Digital INTRANT
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Registros Administrativos
Lectura / Interpretación del indicador	A mayor valor de esta tasa, mayor proporción de personas capacitadas con relación a los servicios de licencias, lo cual refleja el grado de cobertura y esfuerzo institucional para formar a los conductores y contribuir a la transformación de comportamientos viales.
Comentarios u observaciones	Esta tasa es un indicador estratégico para el seguimiento del REI 5 y se alinea con los objetivos del PNPSP y del PENSV 2025-2030, especialmente en el Eje 3 sobre educación para la seguridad vial.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: Índice de conductas seguras (reducción de infractores)

Resultado	REI 5. Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico
Tipo de indicador	Resultado – Eficacia
Definición del indicador	Mide la variación porcentual del número de infractores en las vías con relación al año base 2023, como aproximación del nivel de mejora en la conducta ciudadana en el tránsito. Un valor mayor indica una disminución de infractores y, por tanto, un incremento en conductas seguras.
Unidad de medida	Porcentaje (%)
Numerador	Número de infractores en el año t
Denominador	Número de infractores en el año base 2023
Método de cálculo	$(1 - (\text{Número de infractores en el año t} / \text{Número de infractores en el año 2023}))$
Descripción de la metodología de cálculo	DIGESETT reporta el total infractores; se compara el año reportado con 2023. El indicador incluye todas las infracciones de tránsito registradas por DIGESETT
Sentido esperado	Ascendente
Desafíos	Calidad del registro, coordinación con DIGESETT.
Desagregación	Nacional, Tipo de infracción
Periodicidad	Anual
Fuente numerador / denominador	SIIM-DIGESETT
Fuente de alimentación del SNMyE	Módulo Infracciones – SIIM
Fuente de alimentación del SNTMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Registro administrativo
Lectura / Interpretación	Un valor más alto del índice indica una reducción en la cantidad de infractores respecto al año base, reflejando una mejora en la conducta ciudadana en las vías.
Comentarios	Cambiar hábitos sociales (uso de luces, respeto de señales, mantenimiento del vehículo, etc.) toma tiempo y sostenibilidad institucional.
	Se debe considerar que, si se incrementan las fiscalizaciones aumentan las infracciones aplicadas a los usuarios. Por lo cual, el valor real del indicador obtenido difiere del proyectado calculado (que no tomó este escenario en la proyección).

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Personas capacitadas en educación y formación vial**

Resultado	RI 5.2. Mejorado el proceso de educación y formación vial a nivel nacional, aumentando la cantidad de personas capacitadas a través de educación y formación vial de 113,705 en 2023 a 165,000 en 2028
Tipo de resultado	Intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad total de personas que han participado en acciones formativas impartidas o coordinadas por el INTRANT en materia de educación, sensibilización o formación vial, orientadas a promover comportamientos seguros y responsables en el tránsito.
Unidad de medida	Número de personas capacitadas
Numerador	Cantidad de personas que participaron y finalizaron actividades de capacitación en educación y formación vial durante el periodo de medición
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Conteo directo de personas participantes en cursos, talleres, charlas y otras actividades formativas, registradas oficialmente
Descripción de la metodología de cálculo	Se registran las personas que participaron y completaron actividades formativas presenciales o virtuales, organizadas directamente por el INTRANT o en alianza con instituciones educativas, organizaciones comunitarias, ONG o gobiernos locales. Cada participante es contabilizado una sola vez por evento.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Falta de cobertura territorial y continuidad de los programas formativos
	Escasez de materiales pedagógicos adecuados para públicos diversos
	Limitada articulación con el sistema educativo formal
	Necesidad de segmentar y adaptar los contenidos a poblaciones específicas (niños, adultos, choferes, ciclistas)
Desagregación	Total nacional, Por tipo de acción formativa Por sexo Por provincia
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	ENEVIAL-INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Registros Administrativos
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente indica un fortalecimiento de la política institucional de promoción de la cultura vial, que debe reflejarse en mejoras en el comportamiento ciudadano en las vías. Su impacto debe evaluarse en conjunto con indicadores de siniestralidad y cumplimiento normativo.
Comentarios u observaciones	Este indicador está vinculado a programas estratégicos como Juventud en Tránsito y Escuelas Seguras, y puede servir de base para construir indicadores de resultado relacionados con la reducción de infracciones y siniestros.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Licencias de conducir emitidas**

Resultado	REI 5.1. Gestionados integralmente los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos establecidos en la normativa vigente, manteniendo el número de personas autorizadas a través del otorgamiento de unas 390,000 licencias de conducir en promedio hasta concluir el 2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI)
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad total de licencias de conducir emitidas por el INTRANT a ciudadanos que han cumplido con los requisitos establecidos por la normativa nacional, incluyendo evaluación médica, teórica, práctica y documental, según el tipo de licencia solicitada.
Unidad de medida	Número de licencias
Numerador	Cantidad de licencias de conducir emitidas durante el periodo de medición
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Conteo directo de las licencias emitidas por el sistema oficial de emisión de licencias del INTRANT
Descripción de la metodología de cálculo	Se contabilizan las licencias nuevas, renovaciones y recategorizaciones emitidas por el INTRANT, registradas en la base de datos del sistema de licencias. No se incluyen las solicitudes rechazadas ni los trámites incompletos.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Necesidad de mejora en la calidad del proceso formativo previo a la emisión
	Limitaciones en la cobertura territorial de los centros de emisión
	Control de fraudes o duplicidades documentales
	Inclusión de tecnologías para trazabilidad, evaluación en línea y atención al usuario
Desagregación	Total nacional, Por tipo de licencia (privada, pública, pesada, especial) Por sexo y edad del solicitante Por provincia
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	Sistema Nacional de Emisión de Licencias – INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente indica mayor acceso y cumplimiento de los requisitos legales para la conducción, lo cual fortalece la seguridad vial y la formalización de conductores. Sin embargo, debe analizarse en conjunto con el número de infracciones y campañas educativas para medir su verdadero impacto en la conducta vial.
Comentarios u observaciones	Este indicador se encuentra directamente vinculado con la política pública de formación y habilitación de conductores seguros, y debe ser monitoreado junto con indicadores de accidentes, reincidencias e infracciones para una evaluación integral. Se debe tomar en cuenta que en años anteriores se contabilizaban los permisos de conducir y otros renglones en el total de licencias emitidas por año. Para 2025 en adelante se reajustó la meta de este indicador tomando como referencia que dichos servicios representaron en promedio el 20.91% del total reportado históricamente.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Autorizaciones, certificaciones y permisos otorgados**

Resultado	REI 3. 1. Gestionadas y otorgadas autorizaciones, certificaciones y permisos vinculados al transporte y tránsito terrestre que garanticen el cumplimiento de los requisitos normativos y técnicos establecidos para la operación segura y legal de actividades en la vía pública, logrando emitir alrededor de 460 licencias de operación durante el periodo 2025-2028
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Indicador de producto
Definición del indicador	Cantidad total de autorizaciones, certificaciones y permisos emitidos por el INTRANT para la operación legal de servicios, actividades o condiciones técnicas relacionadas con el tránsito y transporte terrestre, conforme a las normativas establecidas
Unidad de medida	Número de documentos emitidos
Numerador	Cantidad de autorizaciones, certificaciones y permisos otorgados durante el periodo de medición
Denominador	No Aplica
Método de cálculo	Conteo directo del total de autorizaciones, certificaciones y permisos registrados como emitidos en el sistema institucional dentro del año calendario
Descripción de la metodología de cálculo	Se incluyen permisos y certificados emitidos a ciudadanos, operadores o entidades relacionadas al tránsito y transporte terrestre, tales como permisos para operar en la vía pública, certificaciones técnicas, permisos de circulación especial, entre otros. La emisión debe estar documentada en los sistemas oficiales del INTRANT.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Necesidad de simplificación y digitalización de procesos administrativos
	Coordinación interinstitucional con otras entidades reguladoras (DIGESETT, DGII, JCE) Control de calidad y trazabilidad documental
	Formalización de actividades tradicionalmente informales
Desagregación	Total nacional, Por tipo de documento (permiso, certificación, autorización)
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor creciente indica una mayor capacidad institucional para regular, certificar y ordenar el uso de la vía pública y los servicios de transporte terrestre. Un valor bajo o estancado puede reflejar deficiencias en la gestión operativa, baja demanda o resistencia a la formalización.
Comentarios u observaciones	Este indicador es transversal a varios productos institucionales y se vincula a la mejora de la legalidad, calidad y control del sistema de transporte terrestre. Su análisis debe complementarse con datos de fiscalización, sanciones y cumplimiento de condiciones técnicas.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: Porcentaje de procesos y sistemas institucionales modernizados

Resultado	Procesos y sistemas institucionales modernizados para fortalecer la planificación, fiscalización y supervisión de la movilidad.
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Efecto
Definición del indicador	Proporción de procesos y sistemas institucionales priorizados que han sido modernizados mediante acciones tecnológicas y de reorganización interna.
Unidad de medida	Porcentaje
Numerador	Número de procesos y sistemas institucionales modernizados
Denominador	Número total de procesos y sistemas institucionales priorizados
Método de cálculo	$\text{Numerador} / \text{Denominador} \times 100$
Descripción de la metodología de cálculo	Se incluyen permisos y certificados emitidos a ciudadanos, operadores o entidades relacionadas al tránsito y transporte terrestre, tales como permisos para operar en la vía pública, certificaciones técnicas, permisos de circulación especial, entre otros. La emisión debe estar documentada en los sistemas oficiales del INTRANT.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Contar con criterios claros de priorización de procesos institucionales
Desagregación	No aplica
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa
Lectura / Interpretación del indicador	Un mayor porcentaje refleja el avance en la modernización y eficiencia de la institución.
Comentarios u observaciones	Se utilizará para dar seguimiento al cumplimiento del PEI y Acuerdo de Desempeño institucional.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos

Resultado	Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 75% en 2023 a un 95% en 202
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI)
Tipo de indicador	Resultado / Efectividad / Calidad percibida
Definición del indicador	Porcentaje promedio de satisfacción expresado por los ciudadanos con relación a la calidad, oportunidad, accesibilidad y pertinencia de los servicios ofrecidos por el INTRANT, a través de sus plataformas presenciales y digitales.
Unidad de medida	Porcentaje
Numerador	Puntuación total agregada de satisfacción reportada por los ciudadanos encuestados sobre los servicios recibidos
Denominador	Número total de encuestados válidos
Método de cálculo	$(\text{Suma de los puntajes individuales obtenidos} / \text{número total de encuestas válidas}) \times 100$
Descripción de la metodología de cálculo	Se aplican encuestas de satisfacción al finalizar la prestación de servicios presenciales o digitales. Las encuestas miden calidad, oportunidad, trato recibido, facilidad de acceso, entre otros. La puntuación se transforma a escala de 0 a 100 y se promedia para obtener el índice.
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Contar con muestra representativa; evitar sesgos de respuesta
Desagregación	Género, tipo de servicio recibido
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	INTRANT
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Administrativa / Encuesta
Lectura / Interpretación del indicador	Un valor alto indica una alta satisfacción ciudadana con la calidad y oportunidad del servicio brindado. Un valor bajo indica deficiencias en uno o varios aspectos de la experiencia de servicio que deben ser mejoradas.
Comentarios u observaciones	Este indicador permitirá al INTRANT monitorear la mejora de los servicios desde la perspectiva del ciudadano, y se convierte en insumo clave para acciones de mejora continua y toma de decisiones de calidad institucional.

Herramienta 13. Ficha de indicador

Nombre del indicador: **Porcentaje de satisfacción ciudadana con los servicios institucionales**

Resultado	Ciudadanía atendida de manera eficiente, transparente y satisfactoria a través de canales institucionales de servicios
Tipo de resultado	Resultado estratégico institucional (REI) intermedio
Tipo de indicador	Efecto
Definición del indicador	Proporción de usuarios que califican positivamente los servicios recibidos por parte del INTRANT.
Unidad de medida	Porcentaje
Numerador	Número de usuarios satisfechos
Denominador	Número total de usuarios
Método de cálculo	$\text{Numerador} / \text{Denominador} \times 100$
Descripción de la metodología de cálculo	Aplicación de encuesta de satisfacción institucional conforme a metodología definida
Sentido esperado del indicador	Ascendente
Desafíos	Contar con muestra representativa; evitar sesgos de respuesta
Desagregación	Género, tipo de servicio recibido
Periodicidad de la medición	Anual
Fuente del numerador	INTRANT
Fuente del denominador	No Aplica
Fuente de alimentación del SNMyE	INTRANT
Tipo de fuente	Encuesta
Lectura / Interpretación del indicador	Un mayor porcentaje refleja mejor percepción ciudadana sobre la gestión y calidad de los servicios del INTRANT
Comentarios u observaciones	Vinculado directamente al Acuerdo de Desempeño y al Plan de Mejora de Atención Ciudadana.



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

ANÁLISIS Y GESTIÓN DE RIESGOS

PEI 2025-2028



PLAN ESTRATÉGICO

INSTITUCIONAL

2025-2028

ANÁLISIS DE GESTIÓN Y RIESGO

El análisis y gestión de riesgos constituye un componente esencial del Plan Estratégico Institucional 2025-2028 del INTRANT, al reconocer que la implementación de las metas propuestas enfrenta amenazas internas y externas que pueden afectar el logro de los resultados esperados. Este capítulo identifica los principales riesgos institucionales vinculados a los productos estratégicos, define los planes de tratamiento orientados a su mitigación o contingencia, y plantea los recursos requeridos para garantizar una adecuada respuesta. Con ello se busca fortalecer la resiliencia institucional, anticipar posibles obstáculos y asegurar la continuidad de las acciones destinadas a mejorar la movilidad, la seguridad vial y la calidad de los servicios ofrecidos a la ciudadanía.

Identificación de Riesgos Institucionales

El análisis permitió identificar riesgos vinculados a la gestión de la movilidad, el transporte terrestre y la seguridad vial, que podrían afectar el cumplimiento de los resultados estratégicos del PEI 2025-2028. Entre los principales se destacan los siguientes.

- 1 Falta de articulación interinstitucional y las demoras en la aprobación técnica de proyectos.
- 2 Retrasos en la habilitación de infraestructura por conflictos con actores sociales o resistencia local
- 3 Limitada capacidad técnica en gobiernos locales para formular planes de movilidad.
- 4 Limitaciones tecnológicas y burocráticas en los procesos de permisos y licencias.
- 5 Inexistencia de centros de inspección vehicular suficientes.
- 6 Saturación de los servicios de emisión de licencias.
- 7 Débil articulación interna en la atención a usuarios.
- 8 Falta de mecanismos adecuados para captar y procesar la percepción ciudadana sobre la calidad de los servicios.

Estos riesgos fueron evaluados en términos de probabilidad e impacto, clasificándose como altos, medios o bajos, y priorizados de acuerdo con su incidencia sobre los resultados estratégicos.

Planes de Tratamiento de Riesgos

Para mitigar y dar respuesta a los riesgos priorizados se plantearon acciones específicas que combinan estrategias de mitigación y contingencia. Entre ellas, la creación de mesas técnicas interinstitucionales, el fortalecimiento de canales de diálogo con comunidades y operadores, la capacitación técnica a gobiernos locales, la automatización de trámites mediante plataformas digitales, la implementación progresiva del proyecto nacional de Inspección Técnica Vehicular, la apertura de nuevos puntos de servicio y la Ventanilla Única de Servicios, así como campañas de sensibilización ciudadana y protocolos interdepartamentales de atención.

En el ámbito de la percepción ciudadana, se prevé la aplicación de encuestas periódicas de satisfacción y el fortalecimiento de la plataforma de monitoreo institucional para garantizar retroalimentación efectiva.

Riesgos Requeridos

La implementación de los planes de tratamiento de riesgos demanda recursos financieros, técnicos y humanos adicionales. Se requiere inversión en modernización tecnológica, plataformas digitales y centros de inspección vehicular; presupuesto para campañas de comunicación y sensibilización; así como asignaciones específicas para capacitación de personal y fortalecimiento institucional.

Además, se necesita la designación de personal especializado para operativos de fiscalización, emisión de licencias y monitoreo de calidad del servicio.

La articulación de estos recursos deberá coordinarse con:

El presupuesto institucional, los planes operativos anuales (POA) y la gestión de cooperación internacional, garantizando la sostenibilidad de las acciones de prevención y mitigación de riesgos a lo largo del periodo 2025-2028.



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

DISTRITO NACIONAL

ANEXOS

PEI 2025-2028

PEI

Plan Estratégico Institucional
(2025-2028)

PLAN ESTRATÉGICO

INSTITUCIONAL

2025-2028

ANEXOS

Anexo 1. Carta MEPyD - Validación PEI 2025 - 2028



Jueves, 22 de mayo de 2025

MEPyD-INT-2025-06635

Señor
José Almonte
Director de Planificación y Desarrollo
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

Asunto: Remisión de Informe de Evaluación Técnica – Planificación
Estratégica Institucional 2025-2028


Distinguido señor Almonte:

Cortésmente tengo a bien remitir el **Informe de Evaluación Técnica del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2025-2028** de la institución que dignamente encabeza, conforme al proceso citado en el asunto.

Dicho informe se enmarca en la aplicación del Manual Metodológico para la Gestión de la Planificación Estratégica Institucional, instrumento mediante el cual el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), en su calidad de órgano rector del Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública (SNPIP), desarrolló la **revisión y validación técnica del documento**.

Reiteramos que este proceso representa un avance en el fortalecimiento de la cultura de planificación en la administración pública. Agradecemos, en ese sentido, la disposición y colaboración de la Unidad Institucional de Planificación y Desarrollo (UIPyD) durante todo el proceso.

Sin otro particular, se despide con sentimiento de consideración y estima.

Atentamente,

Nelson David Chávez Báez
Director General Desarrollo Económica y Social



NDCB/mb
Anexo: Informe de Revisión Técnica PEI



Anexo 2. Consulta Pública del PEI

La consulta pública realizada para la validación del Plan Estratégico Institucional 2025-2028 del INTRANT recibió 53 respuestas, principalmente de actores vinculados al sector transporte y movilidad. Los resultados evidencian una percepción ampliamente positiva sobre la calidad del diagnóstico institucional, donde un 87% de los participantes consideró que refleja de manera clara y actualizada la situación del INTRANT, mientras que apenas un 6% lo señaló como desactualizado.

En cuanto al marco estratégico, que incluye misión, visión, valores, ejes, objetivos y resultados, el 85% de los encuestados reconoció que está alineado con la realidad actual del país y del sector transporte terrestre, un 10% indicó que está parcialmente alineado y solo un 2% opinó lo contrario. Al valorar la misión, visión y valores institucionales, más del 90% lo calificó como sólido o muy sólido, lo que demuestra confianza en la dirección estratégica propuesta, aunque un grupo minoritario lo consideró aceptable o débil.

Los resultados estratégicos definidos en el PEI fueron percibidos como pertinentes y coherentes por el 86% de los consultados, y de igual modo, la integración de los enfoques transversales (género, medioambiente, derechos humanos, TIC y participación ciudadana) recibió una valoración favorable del 90%. Estos hallazgos refuerzan la relevancia del documento como instrumento de planificación inclusivo y sensible a los desafíos actuales del sector.

Respecto a la incorporación de nuevas acciones, el 79% de los participantes no consideró necesario añadir más elementos, mientras que el 21% sugirió ampliar el alcance del plan. Las cuales no cuestionaron el PEI, sino que apuntan a la dimensión operativa y de implementación, aportando ideas que pueden ser incorporadas a los planes operativos anuales y a proyectos específicos. Finalmente, un dato relevante es que el 67% expresó disposición a colaborar activamente en la implementación y el monitoreo del PEI, y un 30% manifestó interés condicionado al tipo de participación, lo cual constituye un insumo clave para el diseño de mecanismos de articulación y seguimiento participativo.

Aspecto evaluado	Resultados principales	Total de respuestas
Claridad del diagnóstico institucional	87% totalmente alineado, 7% parcialmente, 6% desactualizado	53
Alineación del marco estratégico	85% sí, 10% parcialmente, 2% no	59
Valoración de misión, visión y valores	53% sólido, 40% muy sólido, 17% aceptable, 2% muy débil	59
Pertinencia de los resultados estratégicos	86% sí, 14% parcialmente	58
Inclusión de enfoques transversales	90% sí, 10% parcialmente	59
Recomendación de nuevas acciones	79% no, 21% sí	57
Disposición a colaborar en la implementación / monitoreo	67% sí, 30% depende, 3% no	58

Anexo 3. Alineación PEI 2025-2028 instrumentos nacionales e internacionales

Alineación Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP)							Resultados Estratégicos Institucionales PEI 2025-2028								
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPSP	Indicador	Línea Base		Meta 2028	ID	Denominación	Indicador	Línea Base		Meta del indicador			
				Año	Valor	Valor				Año	Valor	2025	2026	2027	2028
EJE 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre															
Seguridad vial y comunicación terrestre	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados	Disponibilidad de servicio (DSL) líneas del METRO	2023	98.54	99.88	REI-1	Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizado, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028	Proporción de corredores integrados al SITP	2023	52.40%	71.40%	81.00%	90.50%	100.00%
	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	Mejorada las condiciones de infraestructura vial	Índice de desempeño logístico (Calidad de la Infraestructura)	2023	n/d	3.09	REI-2	Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios, aumentando del 24.1% de municipios con planes aprobados en 2023 al 58.7% en 2028	Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y Seguridad vial	2023	24.10%	35.40%	42.30%	49.90%	58.70%
	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito			REI-3	Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028	Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes	2023	49.80%	60.40%	68.80%	77.70%	86.80%			
EJE 2. Educación y Seguridad Vial															
Seguridad vial y comunicación terrestre	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	Reducida la obsolescencia del parque vehicular dominicano	Tasa de renovación del parque vehicular	2023	5.97	6.13	REI-4	Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028	Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen las normas técnicas	2023	84.20%	86.40%	86.70%	85.90%	88.30%
	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	Reducidas las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional	Tasa de uso de combustibles fósiles por cada 1,000 vehículos	2023	289,054	247,284									
	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	Fortalecidos los conocimientos de los usuarios en las vías para generar los cambios necesarios en sus comportamientos	Tasa de infracciones por cada 10 mil vehículos	2023	n/d	1,553	REI-5	Mejorados los comportamientos y las conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028	Índice de conductas seguras (reducción de infractores)	2023	99.00%	99.04%	99.07%	99.10%	99.12%
EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente															
Acceso universal a servicios públicos de calidad	Garantizar que la población reciba servicios que sean oportunos, eficientes y transparentes que fortalezcan la confianza en las instituciones	Incrementada la calidad y oportunidad de los servicios públicos brindados a la ciudadanía	Porcentaje de usuarios que evalúan de manera positiva la calidad de los servicios públicos recibidos	2023	90	95	REI 6	La ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad, transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 75% en 2023 a un 95% en 2028	Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos	2023	94.40%	94.40%	96.00%	98.00%	100.00%

Resultados Estratégicos Institucionales PEI 2025-2028										Estrategia Nacional de Desarrollo (END)		
ID	Denominación	Indicador	Línea Base		Meta del indicador				Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END	
			Año	Valor	2025	2026	2027	2028				
EJE 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre												
REI - 1	Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizados, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028	Proporción de corredores integrados al SITP	2023	52.40%	71.40%	81.00%	90.50%	100.00%	3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social	3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística	3.3.6.7 Desarrollar e implementar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia	
									3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social	3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística	3.3.6.4 Desarrollar una dotación de infraestructura y servicios logísticos que integre el territorio nacional y apoye a la producción y comercialización de bienes y servicios	
REI - 2	Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios, aumentando del 24.1% de municipios con planes aprobados en 2023 al 58.7% en 2028	Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y Seguridad vial	2023	24.10%	35.40%	42.30%	49.90%	58.70%	2.2: Salud y seguridad social para todos	2.2.5: Reducir la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito	2.2.5.1: Desarrollar e implementar planes de movilidad y seguridad vial a nivel nacional y local.	
REI - 3	Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028	Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes	2023	49.80%	60.40%	68.80%	77.70%	86.80%	1.1: Institucionalidad democrática y Estado de derecho	1.1.2: Fortalecer la capacidad reguladora y de supervisión del Estado	1.1.2.3: Mejorar los procesos de otorgamiento de permisos y certificaciones en el sector transporte	
EJE 2. Educación y Seguridad Vial												
REI - 4	Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028	Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen normas técnicas	2023	84.20%	86.40%	86.70%	85.90%	88.30%	1.1: Institucionalidad democrática y Estado de derecho	1.1.2: Fortalecer la capacidad reguladora y de supervisión del Estado	1.1.2.4: Implementar mecanismos de fiscalización y control en el transporte terrestre	
									3.3: Garantizar la existencia de infraestructuras y servicios de transporte seguros, eficientes y sostenibles.	3.3.3: Mejorar la planificación, regulación y fiscalización del transporte terrestre	3.3.3.5: Implementar sistemas de fiscalización técnica y operativa del parque vehicular conforme a estándares de seguridad vial y ambientales.	
									3.3: Garantizar la existencia de infraestructuras y servicios de transporte seguros, eficientes y sostenibles.	3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística	3.3.6.7 Desarrollar e implementar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible	
									3.3: Garantizar la existencia de infraestructuras y servicios de transporte seguros, eficientes y sostenibles.	3.3.3: Mejorar la planificación, regulación y fiscalización del transporte terrestre	3.3.3.4: Fortalecer los mecanismos para la emisión de licencias, autorizaciones y permisos de operación para el transporte terrestre conforme al marco legal vigente.	
									3.3: Garantizar la existencia de infraestructuras y servicios de transporte seguros, eficientes y sostenibles.	3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística	3.3.6.6 Establecer un marco legal e institucional que delimite las competencias en materia de diseño y ejecución de políticas y normas de ordenamiento del transporte	
REI - 5	Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028	Índice de conductas seguras (reducción de infracciones)	2023	99.00%	99.04%	99.07%	99.10%	99.12%	1.1: Institucionalidad democrática y Estado de derecho	1.1.2: Fortalecer la capacidad reguladora y de supervisión del Estado	1.1.2.5: Modernizar y agilizar los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje.	
									3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social	3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística	3.3.6.8 Fortalecer la educación vial de la ciudadanía y el respeto a las leyes de tránsito	
									2.1: Educación de calidad para todos	2.1.4: Promover la educación para la seguridad vial	2.1.4.1: Desarrollar programas educativos y campañas de concientización sobre seguridad vial	
EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente												
REI - 6	Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 75% en 2023 a un 95% en 2028	Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos	2023	94.40%	94.40%	96.00%	98.00%	100.00%	3.3: Lograr una administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados, al servicio de la ciudadanía y en apoyo al desarrollo nacional.	3.3.4: Fortalecer la calidad de los servicios públicos mediante modelos de gestión de calidad certificable, que garanticen procesos eficientes y respuestas oportunas a la ciudadanía.	3.3.4.2: Implementar sistemas de gestión de calidad, monitoreo y evaluación en las instituciones públicas, asegurando la satisfacción ciudadana con los servicios recibidos.	

Resultados estratégicos institucionales								Alineación con Objetivo de Desarrollo Sostenible	Alineación con otros compromisos nacionales e internacionales	Alineación con el PENSV 2025-2030				
ID	Denominación	Indicador	Línea Base		Meta del indicador					Eje estratégico	Objetivo específico	Área estratégica	Acciones clave del PENSV	
			Año	Valor	2025	2026	2027							2028
EJE 1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre														
REI-1	Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable y sostenible, al alcance de los usuarios en los territorios priorizados, pasando de un 52.4% de corredores integrados en 2023 a un 100% en 2028	Proporción de corredores integrados al SITP	2023	52.40%	71.40%	81.00%	90.50%	100%	ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles; Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos	Ley No. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Art. 5 y 309); Agenda Urbana Dominicana (Eje 3: Movilidad Sostenible); Carta de Bogotá sobre Transporte Público Integrado; Recomendaciones CEPAL sobre movilidad urbana en AL	Eje 2: Movilidad	2.1. Aplicar estándares, estrategias e intervenciones para la infraestructura y movilidad segura	2.1.1. Aplicación de estándares para una infraestructura segura	2.1.1.1. Revisar y actualizar normativas de diseño vial con enfoque en seguridad
									ODS 9: Industria, innovación e infraestructura; Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad; ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles; Meta 11.2	Ley No. 63-17 (Art. 306 y 309); Agenda Urbana Dominicana; Plan Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT-RD); Carta de Montevideo sobre Transporte Inclusivo y Sostenible	Eje 2: Movilidad	2.1. Aplicar estándares, estrategias e intervenciones para la infraestructura y movilidad segura	2.1.2. Expansión de infraestructura para transporte público y modos no motorizados	2.1.2.2. Construir infraestructura inclusiva
REI-2	Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios aumentando del 24.1% de municipios con planes de movilidad y Seguridad vial en 2023 al 58.7% en 2028	Porcentaje de municipios que cuentan con planes de movilidad y Seguridad vial	2023	24.10%	35.40%	42.30%	49.90%	58.70%	ODS 3: Salud y bienestar; Meta 3.6: Reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico; ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles; Meta 11.2	Ley No. 63-17 (Arts. 5, 6, 22, 228); Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2030; Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (ONU); Convenio de Viena sobre Tránsito Vial	Eje 2: Movilidad	2.1. Aplicar estándares, estrategias e intervenciones para la infraestructura y movilidad segura	2.1.3. Implementación de entornos escolares seguros	2.1.3.2. Incorporar la seguridad vial en los planes municipales de movilidad urbana
REI-3	Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga, pasando de un 49.8% con licencias de operación vigentes en 2023 a un 86.8% en 2028	Porcentaje de prestadores regulados con licencias vigentes	2023	49.80%	60.40%	68.80%	77.70%	86.80%	ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas; Meta 16.6: Crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles	Ley No. 63-17 (Arts. 105, 116, 120, 136, 309); Convenio de Viena sobre Tránsito Vial; Normas UNE de regulación técnica para transporte terrestre; Política Nacional de Gobierno Abierto RD	Eje 1: Institucionalidad	1.4. Fortalecer los procesos institucionales de emisión y control	1.4.1. La Estandarización de procesos	1.4.1.1. Homologar criterios técnicos para emisión y renovación de licencias
EJE 2. Educación y Seguridad Vial														
REI-4	Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos, pasando de un 84.2% de vehículos que cumplen las normativas establecidas en 2023 a un 88.3% en 2028	Porcentaje de vehículos fiscalizados que cumplen las normativas técnicas	2023	84.20%	86.40%	86.70%	85.90%	88.30%	ODS 3: Salud y bienestar; Meta 3.6; ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas; Meta 16.6	Ley No. 63-17 (Arts. 229-234); Reglamento No. 5-19 sobre Inspección Técnica Vehicular; Plan Nacional de Fiscalización Vehicular (INFRANT-2021); Convenio de Viena; Compromisos de fiscalización establecidos en OISEVI	Eje 4: Fiscalización	4.2. Mejorar condiciones institucionales y tecnológicas de fiscalización	4.2.2. La Fiscalización operativa y control	4.2.2.1. Rediseñar la distribución territorial de los operativos de fiscalización
									ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles; Meta 11.2	Ley No. 63-17 (Arts. 229-234); Reglamento No. 5-19 sobre Inspección Técnica Vehicular; Plan Nacional de Fiscalización Vehicular (INFRANT-2021); Convenio de Viena; Compromisos de fiscalización establecidos en OISEVI	Eje 4: Fiscalización	4.1. Fortalecer el control sobre el parque vehicular	4.1.1. Registro obligatorio de vehículos	4.1.1.1. Implementar un programa de registro e inspección técnica vehicular
									ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas; Meta 16.6: Crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles.	Ley No. 63-17 (Art. 136); Reglamento Técnico del Transporte Público RD; Normativas regionales de OISEVI y acuerdos de integración técnica del transporte en América Latina	Eje 1: Institucionalidad	1.2. Fortalecer el marco legal y la estructura organizativa del sistema de seguridad vial	1.2.1. Revisión normativa del sector transporte	1.2.1.2. Elaborar reglamentos complementarios a la Ley 63-17
REI-5	Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir de manera efectiva a la mejora de movilidad y seguridad vial, reduciendo en 0.12% la tasa de infracciones de tránsito durante 2025-2028	Índice de conductas seguras (reducción de infractores)	2023	99.00%	99.04%	99.07%	99.10%	99.12%	ODS 4: Educación de calidad; Meta 4.4: Aumentar el número de personas con habilidades técnicas y profesionales; ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas; Meta 16.6	Ley No. 63-17 (Art. 24 y 215); Plan Nacional de Educación Vial; Carta de Montevideo sobre Educación para la Movilidad; Estrategia Regional de Educación Vial (CAF-CEPAL); Ley No. 63-17 (Arts. 105-108); Convenio de Viena sobre Tránsito Vial (Art. 6 y Anexos); Recomendaciones internacionales sobre armonización de licencias (UNECE)	Eje 3: Educación Eje 1: Institucionalidad	3.1. Promover una cultura vial desde una edad temprana. 1.4. Fortalecer los procesos institucionales de emisión y control	3.1.1. Educación vial en el sistema educativo. 1.4.1. Estandarización de procesos	3.1.1.2. Implementar estrategias pedagógicas adaptadas por nivel. 1.4.1.1. Homologar criterios técnicos para emisión y renovación de licencia
EJE 3. Servicio Ciudadano Eficiente y Transparente														
REI-6	Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad, pasando de un nivel de cumplimiento del 75% en 2023 a un 95% en 2028	Índice de satisfacción ciudadana sobre la calidad y oportunidad de los servicios recibidos	2023	94.40%	94.40%	96.00%	98.00%	100%	ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas; Meta 16.6: Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas; Meta 16.7: Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PENSV 2021-2030), orientado a reducir la siniestralidad vial y fortalecer la atención ciudadana a través de servicios más eficientes en licencias, inspecciones y fiscalización.	Gobernanza de la seguridad vial y fortalecimiento institucional	Fortalecer la capacidad institucional y la modernización de los servicios	Modernización de procesos	Implementar sistemas integrados de información y plataformas digitales para la gestión de servicios de transporte y tránsito
									ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles; Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial y ampliando la cobertura de transporte público.	Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (ONU), que promueve reducir en un 50% las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, mejorando la fiscalización, la atención ciudadana y los servicios de transporte.	Gobernanza de la seguridad vial y fortalecimiento institucional	Mejorar la atención ciudadana y la percepción de la calidad de los servicios	Atención ciudadana y cultura institucional	Desarrollar mecanismos de retroalimentación, encuestas de satisfacción y programas de mejora continua en la atención a usuarios

Anexo 4. Herramienta 5. Adopción de los enfoques de las políticas transversales

	Enfoque Género y Derechos Humanos	Enfoque de Sostenibilidad Ambiental	Enfoque de Cohesión Territorial	Enfoque de Gestión de Riesgo de Desastres
Problema Público Institucional	1. ¿Dentro del (los) problema/s públicos institucionales identificado/s, se visualizan aspectos relacionados con los derechos humanos y género?	1. ¿De cara al problema y la población objetivo (personas, instituciones, ambiente) la institución puede identificar aspectos claves que deben abordarse para avanzar en la sostenibilidad ambiental en el país?	1. ¿El (los) problema/s públicos institucionales identificado/s presenta/n brechas en territorios específicos del país? Favor indicar cuales serían esas brechas, con datos estadísticos.	1. ¿Los problemas enunciados, tienen alguna vinculación a escenarios posibles de desastres?
	2. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a hombres y cuántos a mujeres?		2. ¿Cómo se agudiza el problema en función de la característica del territorio? (Indicar la respuesta)	2. ¿Cuánto se agravarían esos problemas frente a un evento catastrófico?
	3. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a personas en situaciones de vulnerabilidad (discapacidad; niños, niñas y adolescentes; envejecientes)?		3. ¿Dentro de la población potencial, en cuáles provincias/municipios (indicar cantidad)?	
Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados	1. Sí. El acceso limitado al transporte público de calidad afecta de manera diferenciada a mujeres, personas con discapacidad, envejecientes y niñas/os.	1. Sí. La baja inversión en transporte colectivo favorece el uso masivo de vehículos privados, generando mayor congestión, emisiones de CO ₂ y deterioro de la calidad del aire. Un sistema de transporte público moderno, coordinado y eficiente es clave para mitigar emisiones y promover movilidad sostenible.	1. Sí. Las provincias periféricas y zonas rurales presentan mayor precariedad en servicios de transporte público, generando desigualdad en el acceso a servicios, empleo y educación.	1. Sí. La deficiencia del transporte público limita la evacuación eficiente y segura en situaciones de desastres (huracanes, inundaciones, terremotos).
	2. En el país, la mayoría de los usuarios del transporte público son hombres (aprox. 60%) y mujeres (40%), pero las mujeres enfrentan mayores riesgos de acoso y exclusión en horas pico y en rutas mal iluminadas o inseguras.		2. En zonas rurales o de difícil acceso (Elias Piña, Pedernales, Dajabón), el problema se agrava por la falta de rutas, infraestructura vial y conectividad.	2. En escenarios de desastres, la falta de rutas planificadas, unidades disponibles y coordinación interinstitucional puede provocar caos, retardo en las respuestas, y exposición de personas vulnerables a mayores riesgos.
	3. La población vulnerable (personas con movilidad reducida, adultos mayores, niñas/os) no tiene garantizado un transporte inclusivo ni accesible, lo que vulnera sus derechos a la movilidad segura y equitativa.		3. Municipios con mayores brechas: Santo Domingo Norte, Los Alcarrizos, Pedro Brand, San Cristóbal, Santiago Oeste.	
Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios	1. Sí, la mejora de la infraestructura vial debe asegurar el acceso seguro y equitativo para todas las personas, independientemente de su género, donde la accesibilidad para personas con discapacidad debe ser prioritaria.	La mejora de la infraestructura vial debe contemplar el impacto ambiental, priorizando el uso de materiales sostenibles en la construcción de carreteras, la creación de sistemas de drenaje y el manejo adecuado de residuos generados durante la construcción o reparación. Promoviendo la implementación de tecnologías que reduzcan la huella de carbono.	1. El mejoramiento de la infraestructura vial debe abordar las desigualdades territoriales. La falta de mantenimiento adecuado, con baches, grietas y señalización deficiente, contribuye a que el 78% de la infraestructura de los principales corredores sea considerada insegura. Fuente: "Dominican Republic Infrastructure Sector Assessment Program (InfraSAP) World Bank." La inversión pública promedio en servicios económicos (transporte, energía, riego, agricultura) fue de alrededor de RD\$34,000 millones entre 2014 y 2018, equivalente al 42.0% del gasto total de capital, 7.2% del gasto público total y 1.2% del PIB. Esto resulta en un gasto per cápita anual a nivel nacional de casi RD\$3,400. Más de la mitad del gasto de capital territorializado en servicios económicos se concentró en la región Ozama (66.4%). La subfunción de transporte fue la principal receptora de inversión en servicios económicos y la segunda en inversión total. Las regiones de Ozama (42.3%) y Cibao Norte (13.9%) fueron las mayores receptoras. Sin embargo, cuando se analiza per cápita, la brecha con las regiones más vulnerables socialmente (El Valle, Enríquillo y Valdesia) se reduce. Fuente: "Dominican Republic Infrastructure Sector Assessment Program (InfraSAP) World Bank."	1. La infraestructura vial con escaso mantenimiento o en condiciones deficientes constituye un riesgo significativo para la seguridad de los usuarios de las vías, aumentando la probabilidad de accidentes especialmente en condiciones adversas. El deterioro de las carreteras, como baches, grietas o falta de señalización adecuada, incrementa la vulnerabilidad de conductores y peatones.
	2. Se debe garantizar que los proyectos viales promuevan la equidad, no solo en la construcción de la infraestructura, sino también en el acceso a estos proyectos por parte de ambos géneros y personas en situación de vulnerabilidad		2. Identificar y priorizar las zonas que más lo necesitan, como las provincias y municipios con mayores deficiencias viales. La seguridad en las intersecciones a lo largo de las carreteras principales es una preocupación crítica. El gobierno ha construido puentes peatonales con resultados positivos (por ejemplo, en la comunidad de Soto), pero con quejas sobre la delincuencia. Fuente: "Dominican Republic Infrastructure Sector Assessment Program (InfraSAP) World Bank."	2. Las carreteras más seguras y bien mantenidas ayudarían a reducir los accidentes de tránsito, especialmente en condiciones climáticas adversas (lluvias, tormentas, etc.).
	3. La población potencial que se verá beneficiada por la mejora de las condiciones de infraestructura vial se considera a las personas en situaciones de vulnerabilidad. En República Dominicana, 1,160,847 personas viven con algún tipo de discapacidad, representando aproximadamente el 12% de la población [1]. El 70.2% de la población dominicana es considerada pobre o vulnerable, haciendo evidente que la pobreza es a su vez causa y consecuencia de la discapacidad. El 64% de las personas con discapacidad, en República Dominicana, no tiene acceso a un trabajo decente [2]. Esto vulnera el sentido de independencia de la persona y genera mayores gastos para la familia. [1] Oficina Nacional de Estadística (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. ONE. República Dominicana. [2] Oficina Nacional de Estadística (2013). Encuesta Nacional de Hogares de Propósitos Múltiples de 2013 (ENHOGAR).		3. Tramos carreteros identificados con alta siniestralidad vial.	3. La infraestructura vial también debe considerar la resiliencia frente a fenómenos naturales como terremotos o deslizamientos de tierra, utilizando diseños y materiales que sean más resistentes a estos eventos.

Problema Público Institucional	Enfoque Género y Derechos Humanos	Enfoque de Sostenibilidad Ambiental	Enfoque de Cohesión Territorial	Enfoque de Gestión de Riesgo de Desastres
	<p>1. ¿Dentro del (los) problema/s públicos institucionales identificado/s, se visualizan aspectos relacionados con los derechos humanos y género?</p> <p>2. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a hombres y cuántos a mujeres?</p> <p>3. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a personas en situaciones de vulnerabilidad (discapacidad; niños, niñas y adolescentes; envejecientes)?</p>	<p>1. ¿De cara al problema y la población objetivo (personas, instituciones, ambiente) la institución puede identificar aspectos claves que deben abordarse para avanzar en la sostenibilidad ambiental en el país?</p>	<p>1. ¿El (los) problema/s públicos institucionales identificado/s presenta/n brechas en territorios específicos del país? Favor indicar cuales serían esas brechas, con datos estadísticos.</p> <p>2. ¿Cómo se agudiza el problema en función de la característica del territorio?, [indicar la respuesta]</p> <p>3. ¿Dentro de la población potencial, en cuáles provincias/municipios (indicar cantidad)?</p>	<p>1. ¿Los problemas enunciados, tienen alguna vinculación a escenarios posibles de desastres?</p> <p>2. ¿Cuánto se agravarían esos problemas frente a un evento catastrófico?</p>
Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga	<p>1. Sí. El acceso limitado al transporte público de calidad afecta de manera diferenciada a mujeres, personas con discapacidad, envejecientes y niñas/os.</p> <p>2. En el país, la mayoría de los usuarios del transporte público son hombres (aprox. 60%) y mujeres (40%), pero las mujeres enfrentan mayores riesgos de acoso y exclusión en horas pico y en rutas mal iluminadas o inseguras.</p> <p>3. La población vulnerable (personas con movilidad reducida, adultos mayores, niñas/os) no tiene garantizado un transporte inclusivo ni accesible, lo que vulnera sus derechos a la movilidad segura y equitativa.</p>	<p>1. Sí. La baja inversión en transporte colectivo favorece el uso masivo de vehículos privados, generando mayor congestión, emisiones de CO₂ y deterioro de la calidad del aire. Un sistema de transporte público moderno, coordinado y eficiente es clave para mitigar emisiones y promover movilidad sostenible.</p>	<p>1. Sí. Las provincias periféricas y zonas rurales presentan mayor precariedad en servicios de transporte público, generando desigualdad en el acceso a servicios, empleo y educación.</p> <p>2. En zonas rurales o de difícil acceso (Eliás Piña, Pedernales, Dajabón), el problema se agrava por la falta de rutas, infraestructura vial y conectividad.</p> <p>3. Municipios con mayores brechas: Santo Domingo Norte, Los Alcarrizos, Pedro Brand, San Cristóbal, Santiago Oeste.</p>	<p>1. Sí. La deficiencia del transporte público limita la evacuación eficiente y segura en situaciones de desastres (huracanes, inundaciones, terremotos).</p> <p>2. En escenarios de desastres, la falta de rutas planificadas, unidades disponibles y coordinación interinstitucional puede provocar caos, retardo en las respuestas, y exposición de personas vulnerables a mayores riesgos.</p>
Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación	<p>No existen políticas de renovación que promuevan la igualdad de oportunidades para todos los grupos poblacionales en términos de acceso a vehículos más modernos y seguros. Aun así, cuando se procede a analizar la distribución de vehículos por género según clase de vehículo, podemos observar un crecimiento interanual de la cantidad de vehículos del género masculino de 8.2%, mientras que para género femenino el crecimiento fue de un 9.5% este año. En cuanto a la distribución vehicular, para el género femenino existe una mayor concentración en vehículos de tipo motocicletas, automóviles y jeeps, con participaciones de 40.9%, 30.2% y 22.6% respectivamente.</p> <p>Por igual, para el género masculino presentan una mayor concentración los vehículos de tipo motocicletas, con una participación del 55.1%, seguidas por los automóviles y los jeeps, con 20.9% y 11.8%, respectivamente.</p> <p>Fuente: https://dgi.gov.do/estadisticas/parquevehicular/Paginas/default.aspx.</p> <p>Las emisiones de GEI están directamente vinculadas al cambio climático, que tiene un impacto significativo sobre una amplia gama de derechos humanos, como es el Derecho a la salud y el derecho a un ambiente sano.</p> <p>Igual, El género juega un papel clave en cómo las emisiones de GEI y el cambio climático afectan a las personas. Las mujeres, especialmente en países en desarrollo, tienden a estar más expuestas a los impactos negativos de las emisiones. Las mujeres son más vulnerables porque disponen de menos recursos para enfrentar las adversidades. En el caso de las mujeres que viven en zonas rurales estas desventajas se acentúan aún más. En presencia de fenómenos climáticos extremos, la división sexual del trabajo perjudica más a las mujeres porque recarga su jornada de trabajo no remunerado, sobre todo, para aquellas que viven en situación de vulnerabilidad o en las áreas rurales y costeras. La República Dominicana se encuentra dentro de las diez naciones más afectadas por eventos climáticos en el mundo entero, y, en materia de igualdad de género, es el cuarto país con mayor desigualdad de América Latina y el Caribe, después de Haití, Panamá y Guatemala. Fuente: Plan de Acción Género y Cambio Climático República Dominicana (PAGCC-RD) 2018.</p>	<p>Deben promoverse políticas que promuevan la renovación del parque vehicular. La renovación debe enfocarse además en la introducción de vehículos más ecológicos, como vehículos eléctricos o híbridos, que generen menos impacto ambiental. La renovación debe tener en cuenta la disposición responsable de los vehículos obsoletos y la reciclabilidad de los materiales derivados de sus partes. La Promoción del transporte público e incentivar el uso de vehículos eléctricos, híbridos y de bajo impacto ambiental, promoviendo políticas que favorezcan la compra de estos vehículos, como incentivos fiscales y la creación de infraestructura de recarga adecuada, así como las Campañas de concienciación sobre el cambio climático.</p>	<p>Existen brechas en el uso de transporte no sostenible, ya que el uso de vehículos de motor ineficientes, como motocicletas y vehículos viejos, es elevado. Estos vehículos generan una gran cantidad de emisiones contaminantes debido a su tecnología obsoleta y la falta de mantenimiento adecuado. También hay Brechas en la calidad de las infraestructuras y la falta de mantenimiento ya que las carreteras en mal estado generan mayores emisiones debido a la congestión vehicular y el consumo elevado de combustible. Según datos publicados por la DGII, la República Dominicana cuenta con un total de 4,321,657 vehículos registrados en todo el país. De este total, 1,151,053 vehículos están ubicados en el Distrito Nacional, mientras que 702,593 se encuentran en la provincia de Santo Domingo. Esto significa que el Distrito Nacional concentra aproximadamente el 26.6% del total de vehículos del país, mientras que la provincia de Santo Domingo alberga alrededor del 16.2%. Juntas, estas dos áreas representan el 42.8% de los vehículos registrados en la República Dominicana, destacándose como los territorios con mayor concentración vehicular.</p> <p>2. En el Distrito Nacional (26.6% del total de vehículos del país) y en Santo Domingo (16.2% del total de vehículos), donde la densidad poblacional es mayor, la congestión vehicular y la obsolescencia de los vehículos se intensifican debido al elevado número de vehículos en circulación en carreteras y calles con infraestructuras que a menudo no están preparadas para soportar este volumen de tráfico. Impacto ambiental es particularmente grave en áreas con alta densidad vehicular, como el Distrito Nacional y Santo Domingo, debido a las emisiones de gases contaminantes, la generación de ruido y la polución atmosférica.</p> <p>3. Dentro de la población potencial afectada por la obsolescencia del parque vehicular, las provincias y municipios que presentan una mayor concentración de vehículos son los que tienen una alta cantidad de vehículos registrados. En términos de número de vehículos, las siguientes provincias destacan: Distrito Nacional: 1,151,053 vehículos (26.6% del total nacional); Santo Domingo: 702,593 vehículos (16.2% del total nacional); Santiago: 388,662 vehículos (9% del total nacional); La Vega: 248,268 vehículos (5.7% del total nacional); San Cristóbal: 178,671 vehículos (4.1% del total nacional); La Altagracia: 141,682 vehículos (3.3% del total nacional); Puerto Plata: 140,108 vehículos (3.2% del total nacional); Estas provincias tienen una alta densidad de vehículos, lo que las convierte en áreas de alta prioridad para la atención de la renovación del parque vehicular. Las cifras muestran que aproximadamente 65.7% de los vehículos registrados en el país se encuentran en estas 7 provincias. Fuente: https://dgi.gov.do/estadisticas/parquevehicular/Paginas/default.aspx</p>	<p>1. Sí, Los vehículos mal mantenidos son más vulnerables a averías en condiciones extremas. El problema de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación vehicular está estrechamente vinculado con escenarios posibles de desastres naturales, que son agravados por las concentraciones de vehículos contaminantes, las condiciones climáticas extremas y el daño a la infraestructura vial. El problema de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación vehicular está estrechamente vinculado con escenarios posibles de desastres naturales, que son agravados por las concentraciones de vehículos contaminantes, las condiciones climáticas extremas y el daño a la infraestructura vial.</p> <p>2. Los vehículos con fallas mecánicas serían aún más susceptibles a quedarse varados en medio de las inundaciones. Igual, en el caso de inundaciones los vehículos en mal estado se quedan varados en el agua o atrapados en áreas inundadas, bloqueando las rutas de acceso y obstaculizando la circulación de otros vehículos. Ante un evento catastrófico, los problemas asociados con las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación vehicular se agravarían enormemente. Frente a un evento catastrófico, los problemas asociados con las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación vehicular se agravarían enormemente.</p>

	Enfoque Género y Derechos Humanos	Enfoque de Sostenibilidad Ambiental	Enfoque de Cohesión Territorial	Enfoque de Gestión de Riesgo de Desastres
Problema Público Institucional	1. ¿Dentro del (los) problema/s públicos institucionales identificado/s, se visualizan aspectos relacionados con los derechos humanos y género?	1. ¿De cara al problema y la población objetivo (personas, instituciones, ambiente) la institución puede identificar aspectos claves que deben abordarse para avanzar en la sostenibilidad ambiental en el país?	1. ¿El (los) problema/s públicos institucionales identificado/s presenta/n brechas en territorios específicos del país? Favor indicar cuales serian esas brechas, con datos estadísticos.	1. ¿Los problemas enunciados, tienen alguna vinculación a escenarios posibles de desastres?
	2. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a hombres y cuántos a mujeres?		2. ¿Cómo se agudiza el problema en función de la característica del territorio?, [indicar la respuesta]	2. ¿Cuánto se agravarían esos problemas frente a un evento catastrófico?
	3. ¿Dentro de la población potencial, cuántos corresponden a personas en situaciones de vulnerabilidad (discapacidad; niños, niñas y adolescentes; envejecientes)?		3. ¿Dentro de la población potencial, en cuáles provincias/municipios (indicar cantidad)?	
Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial	1. Si. Las campañas de educación y sensibilización deben abordar las necesidades de todos los géneros, garantizando que mujeres, hombres, niñas y niños reciban la misma información y acceso a formación. Es fundamental considerar las particularidades de los grupos más vulnerables. Dentro de los programas formativos se trabaja el respeto por los entornos escolares seguros, respeto al peatón, ciclovías y demás temas sostenibles.	1. Si. El fortalecimiento de los conocimientos de los usuarios en las vías debe incluir temas relacionados con la sostenibilidad ambiental, como el uso responsable de vehículos, el respeto por las zonas ecológicas y la reducción de la huella de carbono. Incluir en las campañas de educación vial el impacto ambiental del uso indiscriminado de vehículos y el fomento del transporte sostenible (como bicicletas o transporte público)	1. Si. La educación vial debe ser implementada de manera adaptada a las diferentes regiones del país, considerando las realidades locales y las características del territorio. La ENEVIAL tiene como una de sus funciones organizar la impartición de cursos, charlas y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales e instituciones públicas y privadas. La asignación baja de recursos impide llevar la capacitación a todos los territorios del país. Según la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) del INTRAN, durante el 2024 los Beneficiarios de la formación y capacitación vial según acción formativa fueron: 1. Total Charla de Educación Vial en el módulo de Licencias de conducir 95,721. 2. Visitas al Parque de Educación Vial 4,104. 3. Reeduación vial a infractores de tránsito 2,098. 4. Acciones formativas (cursos, talleres y charlas de educación y seguridad vial) 26,006 Totales 127,929	1. El fortalecimiento de los conocimientos de los usuarios sobre como las condiciones climáticas adversas pueden afectar la seguridad vial tiene un impacto directo en la reducción de riesgos en caso de desastres naturales.
	2. Toda la población compuesta por 5,322,933 hombres y 5,437,095 mujeres.			2. Proporcionar información sobre cómo mantener la calma y cómo actuar en situaciones de desastre vial minimiza los riesgos y mejora la capacidad de respuesta ante emergencias
Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía	1. Sí, el acceso desigual a servicios de transporte afecta especialmente a mujeres y grupos en situación de vulnerabilidad (personas con discapacidad, envejecientes, NNA).	Sí. La modernización del transporte y la mejora de servicios institucionales deben incluir el uso de tecnologías limpias, reducción del uso de papel en trámites administrativos, eficiencia energética de las plataformas digitales y fomento de movilidad sostenible para reducir la huella de carbono institucional.	1. Sí. Existen brechas marcadas en provincias con menor presencia institucional como Elías Piña, Pedernales, Bahoruco y Monte Plata. 2. En territorios rurales y fronterizos la baja cobertura de servicios se agudiza por la distancia geográfica, falta de conectividad digital y escasez de personal capacitado. 3. Las provincias con menor cobertura abarcan al menos 25 municipios con población objetivo.	1. Sí. Las deficiencias en los canales de atención y plataformas institucionales limitan la capacidad de respuesta ante emergencias.
	2. Según proyecciones ONE, la población está compuesta en un 50.5% por mujeres y 49.5% por hombres.			2. Se agravarían significativamente por la interrupción de los servicios, la falta de redundancia en los sistemas y la limitada cobertura en territorios vulnerables.
	3. En la población potencial, se estima que el 12% son personas con discapacidad, un 19% son personas mayores de 60 años y un 30% son NNA.			

Anexo 5. Herramienta 10. Análisis de Involucrados

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
1. Débil integración del sistema de transporte público de pasajeros en los territorios priorizados						
Falta de diseños de corredores integrados al sistema de transporte público	Débil planificación territorial para integrar diversos modos de transporte	INTRANT FIMOVIT	Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Planificar y diseñar corredores viales integrados	Nacional	Responsable
	Ausencia de coordinación entre las instituciones públicas y operadores de transporte en el diseño de infraestructura	INTRANT, OPRET	Ley No. 63-17; Ley No. 98-04 que crea la OPRET	Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional	Nacional, Área Metropolitana de Santo Domingo y Santiago	Corresponsables
	Escasa articulación entre instituciones públicas y operadores de transporte	INTRANT, OPRET, Ayuntamientos municipales	Ley No. 63-17; Ley 176-07 del Distrito Nacional y Municipios	Crear mesas de trabajo y convenios de articulación	Nacional y municipios priorizados	Corresponsables
	Carencia de estudios técnicos actualizados para la integración modal	INTRANT	Ley No. 63-17	Realizar estudios de demanda, oferta y operación para integración modal	Nacional	Responsable
Deficiencia en la interoperabilidad del transporte público en los territorios priorizados	Falta de armonización de sistemas y tarifas entre distintos modos de transporte	INTRANT, operadores privados	Ley No. 63-17; contratos de concesión	Estandarizar sistemas de cobro, tarifas integradas y reglamentos	Nacional y territorios priorizados	Corresponsables
	Carencia de estándares técnicos y normativos comunes para todos los operadores del sistema	INTRANT	Ley No. 63-17	Elaborar y aplicar normativas técnicas de operación	Nacional	Responsable
Bajo nivel de sostenibilidad en los sistemas de transporte público	Uso ineficiente de recursos y energía en la operación del transporte público	INTRANT, Ministerio de Medio Ambiente	Ley No. 64-00 de Medio Ambiente; Ley No. 63-17	Promover eficiencia energética y operación sostenible	Nacional	Corresponsables
	Escasa incorporación de tecnologías limpias y soluciones ecológicas en la flota de transporte	INTRANT, Ministerio de Medio Ambiente, operadores privados	Ley No. 64-00; Ley No. 63-17	Impulsar renovación de flotas y energías alternativas	Nacional	Corresponsables
Limitado acceso de los usuarios a servicios de transporte público integrado	Infraestructura física deficiente o inadecuada para la conexión de modos de transporte	INTRANT, MOPC	Ley No. 63-17; Ley No. 687 sobre Obras Públicas	Construir, adecuar y mantener infraestructura de conexión intermodal	Nacional y territorios priorizados	Corresponsables
	Escasez de infraestructura vial en barrios vulnerables que conecten con el sistema público	INTRANT, MOPC, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley 176-07	Planificar y ejecutar proyectos de conectividad en zonas vulnerables	Nacional y municipios priorizados	Corresponsables
	Poca cobertura en términos de rutas y frecuencias de transporte público en áreas densamente pobladas	INTRANT	Ley No. 63-17	Planificar nuevas rutas y frecuencias para aumentar cobertura	Nacional	Responsable
	Escasa difusión o señalización del sistema intermodal ante los usuarios	INTRANT	Ley No. 63-17	Diseñar e implementar estrategias de comunicación, señalización e información	Nacional	Responsable
	Barreras económicas para el acceso al transporte intermodal (tarifas no integradas, duplicación de pagos)	INTRANT, operadores de transporte	Ley No. 63-17	Implementar sistemas de pago integrados y revisar esquemas tarifarios	Nacional y territorios priorizados	Corresponsables

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
2. Insuficientes capacidades técnicas en las instituciones y gobiernos locales para gestionar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito en los territorios						
Falta de rediseño y mejora de la conectividad y accesibilidad hacia barrios vulnerables	Escasa inversión en infraestructura en zonas vulnerables	MOPC, Ayuntamientos, INVI	Ley No. 687 sobre Obras Públicas; Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios	Planificar y ejecutar proyectos de infraestructura inclusiva	Nacional y municipal	Corresponsables
	Planificación urbana deficiente que no prioriza la accesibilidad y conectividad	MOPC, Ayuntamientos, INTRANT	Ley No. 176-07; Ley No. 63-17 de Movilidad	Mejorar planes urbanos priorizando conectividad	Nacional y municipal	Corresponsables
Escasa asistencia técnica y acompañamiento a los gobiernos locales para la gestión de movilidad y tránsito	Falta de programas de cooperación y coordinación interinstitucional	INTRANT, LMD (Liga Municipal Dominicana)	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Desarrollar programas de asistencia técnica	Nacional	Responsable
	Poca coordinación entre gobiernos locales y organismos responsables de transporte	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17	Fortalecer mesas técnicas de coordinación	Nacional y municipal	Corresponsables
	Limitado presupuesto para asistencia técnica en los municipios	Ministerio de Hacienda, Ayuntamientos	Ley No. 176-07; Ley Orgánica de Presupuesto No. 423-06	Asignar recursos específicos a asistencia técnica	Nacional y municipal	Corresponsables
	Ausencia de una estrategia nacional de descentralización del conocimiento técnico	INTRANT, LMD, MAP (Ministerio de Administración Pública)	Ley No. 41-08 de Función Pública	Formular e implementar estrategia de descentralización de capacidades	Nacional	Corresponsables
	Dificultades logísticas y presupuestarias para prestar asistencia y habilitar al personal fuera de las grandes ciudades	INTRANT, LMD, Ayuntamientos	Ley No. 176-07; Ley No. 63-17	Crear unidades móviles de asistencia técnica	Nacional y municipal	Corresponsables
Falta de planes de movilidad y seguridad vial en los gobiernos locales	Falta de planificación a largo plazo y enfoque territorial en la movilidad	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Desarrollar planes municipales de movilidad y seguridad vial	Municipal	Corresponsables
	Ausencia de metodologías y herramientas de planificación en seguridad vial	INTRANT	Ley No. 63-17	Elaborar y socializar metodologías estandarizadas	Nacional	Responsable
Deficiencias en la atención a las demandas ciudadanas en los territorios	Limitado sistema de monitoreo y escucha activa de las necesidades de los ciudadanos	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Implementar sistemas de atención y participación ciudadana	Nacional y municipal	Corresponsables
	Escasa interacción entre las autoridades y la población	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Fortalecer espacios de interacción y consulta pública	Nacional y municipal	Corresponsables
Limitadas herramientas y metodologías estandarizadas a nivel nacional para la planificación territorial de movilidad	Falta de lineamientos normativos únicos aplicables a todos los territorios	INTRANT, MAP	Ley No. 63-17; Ley No. 41-08 de Función Pública	Definir y publicar lineamientos nacionales obligatorios	Nacional	Responsable
	Carencia de diagnósticos actualizados sobre los patrones de movilidad locales	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17	Realizar diagnósticos y encuestas de movilidad territorial	Nacional y municipal	Corresponsables
	Ausencia de datos e indicadores territoriales estandarizados	INTRANT, ONE (Oficina Nacional de Estadística)	Ley No. 63-17; Ley No. 5096 de Estadísticas Nacionales	Crear y mantener bases de datos unificadas de movilidad	Nacional	Corresponsables

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
3. Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga						
Insuficiente fiscalización y control de los prestadores del servicio de transporte	Déficit de personal técnico y operativo para labores de fiscalización	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Reforzar la contratación y capacitación de personal técnico	Nacional	Responsable
	Carencia de tecnologías y plataformas para monitoreo en tiempo real	INTRANT	Ley No. 63-17	Implementar los sistemas tecnológicos de monitoreo de flota	Nacional	Responsable
	Debilidad en la coordinación entre el INTRANT y otras entidades fiscalizadoras del tránsito y transporte	INTRANT, DIGESETT, AMET	Ley No. 63-17	Crear protocolos de coordinación interinstitucional	Nacional	Corresponsables
	Ausencia de controles tecnológicos (balanzas, GPS, cámaras, etc.)	INTRANT, MOPC	Ley No. 63-17	Adquirir e instalar sistemas de control de peso y monitoreo	Nacional	Responsable
	Escaso personal especializado en fiscalización de transporte de carga	INTRANT	Ley No. 63-17	Formar equipos especializados en fiscalización de carga	Nacional	Responsable
Falta de implementación efectiva de normativas y procedimientos regulatorios	Procesos administrativos obsoletos y desactualizados	INTRANT	Ley No. 63-17	Modernizar los procedimientos administrativos	Nacional	Responsable
	Falta de sanciones efectivas y mecanismos coercitivos	INTRANT	Ley No. 63-17	Actualizar régimen sancionador y los mecanismos coercitivos	Nacional	Responsable
	Bajos niveles de cumplimiento voluntario de los operadores	INTRANT, Sindicatos de transporte	Ley No. 63-17	Incentivar el cumplimiento voluntario mediante campañas educativas y beneficios	Nacional	Corresponsables
Registro de operadores de transporte y carga desactualizado	Poca o nula interoperabilidad entre bases de datos institucionales	INTRANT, DGII, DGA	Ley No. 63-17; Ley No. 11-92 del Código Tributario; Ley No. 226-06 sobre Aduanas	Crear una plataforma que sea integrada de registro	Nacional	Corresponsables
	Escasa actualización de la información por parte de los operadores	INTRANT, Sindicatos de transporte	Ley No. 63-17	Implementar las sanciones por falta de actualización de datos	Nacional	Corresponsables
	Limitado uso de herramientas digitales por parte del sector	INTRANT, Sector transporte	Ley No. 63-17	Fomentar la digitalización en los operadores de transporte	Nacional	Corresponsables
	Deficiencias en el sistema de registro y monitoreo actualizado de las unidades y empresas de carga	INTRANT	Ley No. 63-17	Rediseñar y fortalecer el sistema de registro	Nacional	Responsable
Algunos operadores de transporte de pasajeros no cuentan con unas licencias de operación	Deficiencia en los mecanismos de control y monitoreo de los operadores de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Fortalecer auditorías y controles de licencias	Nacional	Responsable
	Poca capacidad institucional para realizar auditorías a los operadores de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Incrementar la capacidad técnica y operativa para auditorías	Nacional	Responsable

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
3. Bajo nivel de regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga						
Falta de rótulos y tabllas en los vehículos de transporte terrestre de pasajeros	Carencia de normativas claras y regulaciones específicas sobre la identificación de vehículos de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Elaborar y aprobar normativa de la identificación vehicular	Nacional	Responsable
	Falta de inspección y seguimiento por parte de las autoridades	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17	Realizar operativos de inspección periódica	Nacional	Corresponsables
Formalización insuficiente del servicio de transporte de carga	Falta de incentivos para la formalización del transporte de carga	INTRANT, Ministerio de Industria y Comercio	Ley No. 63-17; Ley No. 488-08 sobre MIPYMES	Crear programas de incentivos a la formalización	Nacional	Corresponsables
	Deficiencias en la legislación para regular el transporte de carga	INTRANT, Congreso Nacional	Ley No. 63-17	Proponer reformas legales específicas para transporte de carga	Nacional	Corresponsables
Zonas de Acceso Restringido al transporte de carga no regularizadas	Escaso control de accesos y falta de infraestructura para la regulación de las zonas de carga	INTRANT, MOPC, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Establecer y señalar zonas de acceso restringido	Nacional y municipal	Corresponsables
	Descoordinación entre autoridades locales y nacionales para implementar regulaciones	INTRANT, Ayuntamientos	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Crear comités de coordinación interinstitucional	Nacional y municipal	Corresponsables
Falta de aplicación efectiva del marco normativo del transporte de carga	Fragmentación de competencias entre instituciones (INTRANT, DGII, DGA, DIGESETT)	INTRANT, DGII, DGA, DIGESETT	Ley No. 63-17; Ley No. 11-92; Ley No. 226-06	Definir competencias claras y fortalecer mecanismos de articulación	Nacional	Corresponsables
	Escasa difusión y socialización de las normativas vigentes con los operadores	INTRANT	Ley No. 63-17	Ejecutar programas de divulgación normativa	Nacional	Responsable
	Débil cultura de cumplimiento en el subsector transporte de carga	INTRANT, Sector transporte	Ley No. 63-17	Implementar campañas de cultura de legalidad y cumplimiento	Nacional	Corresponsables
Problema público institucional priorizado:						
4. Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación						
Insuficiente fiscalización y control de los prestadores del servicio de transporte	Déficit de personal técnico y operativo para labores de fiscalización	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17 de Movilidad, Tránsito, Transporte Terrestre	Designar, capacitar y supervisar personal de fiscalización	Nacional	Corresponsables
	Carencia de tecnologías y plataformas para monitoreo en tiempo real	INTRANT, MOPC	Ley No. 63-17; Ley No. 687 sobre Obras Públicas	Implementar plataformas digitales de monitoreo y control	Nacional	Corresponsables
	Debilidad en la coordinación entre el INTRANT y otras entidades fiscalizadoras del tránsito y transporte	INTRANT, DIGESETT, DGA, DGII	Ley No. 63-17; Ley No. 226-06 de Aduanas; Ley No. 11-92 del Código Tributario	Establecer protocolos de coordinación interinstitucional	Nacional	Corresponsables
	Ausencia de controles tecnológicos (balanzas, GPS, cámaras, etc.)	INTRANT, MOPC	Ley No. 63-17; Ley No. 687	Instalar y operar sistemas de control tecnológico	Nacional	Corresponsables
	Escaso personal especializado en fiscalización de transporte de carga	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17	Capacitar y certificar inspectores de carga	Nacional	Corresponsables

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
4. Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación						
Falta de implementación efectiva de normativas y procedimientos regulatorios	Procesos administrativos que son obsoletos o desactualizados	INTRANT	Ley No. 63-17	Modernizar y actualizar los procedimientos internos de fiscalización	Nacional	Responsable
	Falta de sanciones efectivas y mecanismos coercitivos	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17	Aplicar sanciones y medidas coercitivas eficaces	Nacional	Corresponsables
	Bajos niveles de cumplimiento voluntario de los operadores	INTRANT, Federaciones de Transporte (privados)	Ley No. 63-17	Promover la cultura de cumplimiento y responsabilidad	Nacional	Corresponsables
Registro de operadores de transporte y carga desactualizado	Poca o nula interoperabilidad entre bases de datos institucionales	INTRANT, DGII, DGA	Ley No. 63-17; Ley No. 226-06; Ley No. 11-92	Integrar y actualizar sistemas de información inter-institucional	Nacional	Corresponsables
	Escasa actualización de la información por parte de los operadores	INTRANT, Federaciones de Transporte	Ley No. 63-17	Exigir la actualización periódica de datos de operadores	Nacional	Corresponsables
	Limitado uso de herramientas digitales por parte del sector	INTRANT, Federaciones de Transporte	Ley No. 63-17	Fomentar la digitalización y la automatización de procesos	Nacional	Corresponsables
	Deficiencias en el sistema de registro y monitoreo actualizado de las unidades y empresas de carga	INTRANT, DGA	Ley No. 63 - 17; Ley No. 226-06	Fortalecer y modernizar el sistema de registro de unidades	Nacional	Corresponsables
Algunos operadores de transporte de pasajeros no cuentan con unas licencias de operación	Deficiencia en los mecanismos de control y monitoreo de los operadores de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Establecer mecanismos más eficientes de control y monitoreo de licencias	Nacional	Responsable
	Poca capacidad institucional para realizar auditorías a los operadores de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Fortalecer las capacidades técnicas y operativas para auditorías	Nacional	Responsable
Falta de rótulos y tablillas en los vehículos de transporte terrestre de pasajeros	Carencia de normativas claras y regulaciones específicas sobre la identificación de vehículos de transporte	INTRANT	Ley No. 63-17	Elaborar, actualizar y aplicar normativas específicas sobre rótulos y tablillas	Nacional	Responsable
	Falta de inspección y seguimiento por parte de las autoridades	INTRANT, DIGESETT	Ley No. 63-17	Reforzar los operativos de control e inspección de identificación vehicular	Nacional	Corresponsables
Formalización insuficiente del servicio de transporte de carga	Falta de incentivos para la formalización del transporte de carga	INTRANT, Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES	Ley No. 63 - 17; Ley No. 488-08 de Fomento a las MIPYMES	Crear e implementar programas de incentivos y formalización	Nacional	Corresponsables
	Deficiencias en la legislación para regular el transporte de carga	INTRANT, Congreso Nacional	Ley No. 63-17; Constitución Dominicana Art. 93	Impulsar reformas legales para mejorar la regulación del sector carga	Nacional	Corresponsables

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
4. Bajo nivel de fiscalización y control técnico adecuado sobre los vehículos en circulación						
Zonas de Acceso Restringido al transporte de carga no regularizadas	Escaso control de accesos y falta de infraestructura para la regulación de las zonas de carga	INTRANT, Ayuntamientos municipales, DIGESETT	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Planificar y regular el acceso de transporte de carga en zonas restringidas	Nacional y municipios	Corresponsables
	Descoordinación entre autoridades locales y nacionales para implementar regulaciones	INTRANT, Ayuntamientos municipales, DIGESETT	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Mejorar mecanismos de coordinación y articulación de normas	Nacional y municipios	Corresponsables
Falta de aplicación efectiva del marco normativo del transporte de carga	Fragmentación de competencias entre instituciones (INTRANT, DGII, DGA, DIGESETT)	INTRANT, DGII, DGA, DIGESETT	Ley No. 63-17; Ley No. 226-06; Ley No. 11-92	Clarificar roles y competencias; establecer esquemas de coordinación	Nacional	Corresponsables
	Escasa difusión y socialización de las normativas vigentes con los operadores	INTRANT, Federaciones de Transporte	Ley No. 63-17	Desarrollar campañas de divulgación y educación normativa	Nacional	Corresponsables
	Débil cultura de cumplimiento en el subsector transporte de carga	INTRANT, Federaciones de Transporte	Ley No. 63-17	Fortalecer programas de concientización y cultura de cumplimiento	Nacional	Corresponsables
Problema público institucional priorizado:						
5. Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial						
Falta de cursos y talleres de educación y formación vial para la población	Escaso presupuesto destinado a programas de educación vial	INTRANT, Ministerio de Educación (MINERD)	Ley No. 63-17 de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre; Ley General de Educación No. 66-97	Gestionar asignación presupuestaria para programas de educación vial	Nacional	Corresponsables
	Falta de campañas de sensibilización sobre la importancia de la educación vial	INTRANT, Dirección de Comunicaciones Gubernamentales (DICOM)	Ley No. 63-17; Ley No. 247-12 de Administración Pública	Planificar y ejecutar campañas masivas de sensibilización	Nacional	Corresponsables
Insuficiencia de campañas de seguridad vial	Escasa cobertura de las campañas de seguridad vial	INTRANT, DICOM	Ley No. 63-17; Ley No. 247-12	Ampliar cobertura y periodicidad de campañas	Nacional	Corresponsables
	Deficiencias en la comunicación de mensajes sobre la importancia de la seguridad vial	INTRANT, DICOM	Ley No. 63-17	Mejorar estrategias comunicacionales y segmentar mensajes	Nacional	Corresponsables
Poca promoción de eventos, congresos y seminarios sobre transporte y seguridad vial	Falta de coordinación entre las entidades encargadas de promover estas actividades	INTRANT, MINERD, ONGs del sector movilidad	Ley No. 63-17	Coordinar acciones entre instituciones y sociedad civil para eventos	Nacional	Corresponsables
	Poca involucración de la sociedad civil en la organización de eventos relacionados	INTRANT, ONGs, Universidades	Ley No. 63-17	Fomentar participación activa de sociedad civil en eventos	Nacional	Corresponsables
Bajo nivel de educación y sensibilización en normas de tránsito y cultura vial	Currículo escolar limitado en temas de seguridad vial y convivencia ciudadana	MINERD, INTRANT	Ley General de Educación No. 66-97; Ley No. 63-17	Incluir formación vial de manera obligatoria en el currículo educativo	Nacional	Corresponsables
	Campañas que sean de concientización esporádicas, sin continuidad ni segmentación	INTRANT	Ley No. 63-17	Establecer planes de concientización permanente y segmentados	Nacional	Responsable
	Poca formación vial en centros de formación de conductores	INTRANT, Escuelas de conductores	Ley No. 63-17	Regular y fortalecer programas de formación vial para conductores	Nacional	Responsable

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
5. Inadecuada conducta ciudadana que afecta la movilidad y la seguridad vial						
Escasa aplicación de medidas coercitivas ante infracciones de tránsito	Débil capacidad institucional para aplicar sanciones de forma justa y oportuna	DIGESETT, INTRANT	Ley No. 63-17	Fortalecer procedimientos de fiscalización y sanción	Nacional	Corresponsables
	Percepción de impunidad ante violaciones recurrentes de normas viales	DIGESETT, INTRANT	Ley No. 63-17	Implementar sistemas de seguimiento efectivo a infractores	Nacional	Corresponsables
	Uso limitado de tecnologías para detección automática de infracciones (cámaras, semáforos inteligentes, etc)	INTRANT, DIGESETT, MOPC	Ley No. 63-17; Ley No. 687 sobre Obras Públicas	Instalar y gestionar tecnologías de control automatizado	Nacional	Corresponsables
Débil apropiación social de la movilidad como derecho y corresponsabilidad ciudadana	Falta de espacios participativos en la planificación y diseño del sistema vial	INTRANT, Ayuntamientos municipales	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios	Promover mecanismos de participación ciudadana en movilidad	Nacional y municipal	Corresponsables
	Desconexión entre ciudadanía e instituciones responsables del tránsito	INTRANT, Ayuntamientos, ONG	Ley No. 63-17; Ley No. 176-07	Fortalecer canales de diálogo entre instituciones y ciudadanía	Nacional y municipal	Corresponsables
	Normalización social de prácticas riesgosas (uso del celular al conducir, estacionarse en zonas indebidas, no respetar peatones, etc.)	INTRANT, DIGESETT, Sociedad Civil	Ley No. 63-17	Implementar campañas de cambio cultural y de comportamiento vial	Nacional	Corresponsable
Problema público institucional priorizado:						
6. Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía						
Procesos y sistemas institucionales desactualizados e ineficientes	Baja inversión en modernización tecnológica y digitalización	INTRANT	Ley 63-17 de Movilidad y de Transporte Terrestre, de Tránsito y Seguridad Vial	Planificación, desarrollo y ejecución de proyectos TIC y digitalización institucional	Nacional	Responsable
	Carencia de proyectos TIC adecuados para fiscalización y planificación	INTRANT, OPTIC	Ley 126-02 sobre Comercio Electrónico, Documentos y Firmas Digitales / Ley 63-17	Implementación de proyectos tecnológicos y modernización institucional	Nacional	Corresponsables
	Escasa cobertura territorial del INTRANT	INTRANT	Ley 63-17	Ampliar la presencia territorial con apertura de oficinas provinciales	Nacional	Responsable
	Ausencia de políticas institucionales de calidad y cumplimiento	INTRANT, MAP	Ley 247-12 sobre Administración Pública	Desarrollar e implementar políticas de calidad institucional	Nacional	Corresponsables
	Insuficiente actualización normativa	INTRANT, Consultoría Jurídica	Ley 63-17	Revisión y adecuación del marco regulatorio y normativo	Nacional	Corresponsables

Causa directa	Causa indirecta	Actores involucrados	Base legal	Acciones identificadas sobre la base legal	Territorio/s donde acciona	Tipo de institución
Problema público institucional priorizado:						
6. Baja calidad y cobertura en la prestación de servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre para la ciudadanía						
Limitada capacidad institucional para atender eficientemente al ciudadano	Procesos dispersos y poco integrados	INTRANT, OPTIC	Ley 63-17 / Ley 200-04 de Libre Acceso a la Información Pública	Desarrollar ventanilla única y sistemas integrados de atención	Nacional	Responsable
	Débil cultura organizacional de servicio	INTRANT, MAP	Ley 247 - 12 Ley 41-08 de Función Pública	Implementar modelo de gestión por competencias, programas de cultura organizacional	Nacional	Responsable
	Escasa capacitación y desarrollo del personal	INTRANT, MAP, INFOTEP	Ley 41-08 / Ley 63-17	Diseñar e implementar programas de capacitación y fortalecimiento institucional	Nacional	Corresponsables
	Insuficiente seguimiento y evaluación del desempeño	INTRANT, MAP	Ley 247-12	Implementar procesos de evaluación y seguimiento institucional	Nacional	Responsable
	Escasa implementación de políticas transversales	INTRANT, Ministerio de la Mujer, Ministerio de Administración Pública	Ley 63-17 / Ley 5-13 sobre Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad	Desarrollar e implementar políticas de género, equidad y transparencia	Nacional	Corresponsables

Anexo 6. Herramienta 18. Análisis de riesgos PEI 2025 - 2028

Registro de riesgos		Alineación	Análisis Cualitativo / Cuantitativo			Plan de Respuesta			
ID Riesgo	Identificación	Resultado/Productivo vinculado	Nivel de Probabilidad	Nivel de Impacto	Nivel de Riesgo	Estrategia de Respuesta	Acción de Respuesta	Responsable	Disparador de Respuesta o Fecha de Implementación
R1	Falta de articulación institucional y demoras en aprobación técnica para el diseño de corredores	Operadores de servicios de transporte públicos y privados reciben diseño de corredores	Media	Alta	Alto	Mitigación	Establecer mesas técnicas con instituciones claves desde el inicio	Dirección de Movilidad Sostenible, Dirección de Transporte de Pasajeros e instancias involucradas	Inicio de la planificación anual
R2	Retrasos en la habilitación de infraestructura por conflictos con operadores, sociales o resistencia local	Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía	Alta	Alta	Alto	Mitigación	Fortalecer canales de diálogo con las comunidades e incluirlas en el diseño participativo	Dirección de Movilidad Sostenible, Dirección de Transporte de Pasajeros e instancias involucradas	Antes de la puesta en marcha del corredor
R3	Baja capacidad técnica en gobiernos locales para formular planes de movilidad	Gobiernos locales cuentan con planes de movilidad y seguridad vial en el territorio	Alta	Alta	Alto	Mitigación	Implementar programas de asistencia técnica y capacitación a los gobiernos locales	Dirección de Movilidad Sostenible, Dirección de Transporte de Pasajeros, ENEVIAL	Inicio del ciclo de asistencia técnica
R4	Demoras en la validación documental y operativa de los prestadores del servicio	Prestadores de servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben licencia de operación	Media	Media	Medio	Contingencia	Diseñar procedimientos simplificados y con acompañamiento para nuevos operadores	Dirección de Transporte de Pasajeros, Dirección Jurídica y Dirección de Planificación y Desarrollo	Recepción de solicitud de nuevo operador
R5	Limitaciones tecnológicas y burocráticas que afectan el proceso de emisión de permisos	Población recibe autorizaciones, certificaciones y permisos relacionados con el transporte y tránsito terrestre	Media	Media	Medio	Mitigación	Automatizar trámites mediante plataformas digitales integradas	Dirección de Transformación Digital, Departamento de Atención al Usuario, Dirección de Planificación y Desarrollo	Actualización normativa o inicio de año fiscal
R6	Inexistencia de centros autorizados de Inspección Técnica Vehicular (ITV) y retraso en la implementación del proyecto nacional de ITV, lo que limita la cobertura y calidad de las inspecciones técnicas requeridas por la normativa.	Conductores reciben inspección técnica vehicular	Alta	Alta	Alto	Mitigación	Ejecutar inspecciones visuales en operativos especiales como medida transitoria, mientras se actualiza y gestiona la implementación del proyecto nacional de ITV. Incluir en el PEI el diseño, licenciamiento y puesta en marcha progresiva de los centros de inspección	INTRANT – Dirección Ejecutiva, Dirección de Vehículo de Motor, Dirección de Inspectoría General y Dirección de Transporte de Pasajeros, Dirección de Planificación y Desarrollo	Inicio del cronograma anual de inspecciones y fiscalizaciones
R7	Falta de recursos humanos para ejecución de operativos de inspección visual	Población recibe inspecciones técnicas visuales	Media	Media	Medio	Contingencia	Asignar personal temporal capacitado durante operativos de fiscalización	INTRANT – Dirección de Vehículo de Motor, Dirección de Inspectoría General y Dirección de Transporte de Pasajeros	Operativos especiales programados
R8	Saturación en los centros de emisión de licencias o fallas tecnológicas	Ciudadanos reciben licencia de conducir	Alta	Alta	Alto	Contingencia	Ampliar horarios, reforzar mantenimiento del sistema y abrir nuevos puntos de servicio. Implementar el Proyecto Ventanilla Única de Servicios	Dirección de Licencias de Conducir, Departamento de Atención al Usuario, Dirección de Transformación Digital.	Inicio del año operativo
R9	Baja asistencia a las capacitaciones por falta de incentivos o difusión	Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial	Media	Media	Medio	Mitigación	Diseñar campañas de sensibilización y alianzas con instituciones educativas y sociales	ENEVIAL, Dirección de Coordinación de Regiones, Departamento de Relaciones Interinstitucionales	Lanzamiento de calendario educativo anual
R10	Insuficiente adopción de nuevos canales de atención por parte de la ciudadanía	Ciudadanía accede a servicios institucionales oportunos y accesibles	Alta	Media	Alto	Mitigación	Campañas de sensibilización y orientación sobre el uso de los servicios virtuales y telefónicos	Dirección de Planificación y Desarrollo, Departamento de Atención al Ciudadano, Dirección de Comunicaciones	Implementación de nuevos canales o plataforma digital
R11	Débil articulación interna en la atención a usuarios (descoordinación entre áreas que brindan servicios)	Ciudadanía accede a servicios institucionales oportunos y accesibles	Media	Alta	Alto	Mitigación	Creación de protocolos interdepartamentales, establecimiento de ventanilla única y capacitación continua	Dirección de Planificación y Desarrollo, Departamento de Atención al Ciudadano, RRHH	Evaluaciones internas de tiempos de respuesta
R12	Falta de mecanismos adecuados para captar la percepción del usuario sobre los servicios	Ciudadanía valora positivamente la calidad de los servicios recibidos	Alta	Media	Alto	Mitigación	Implementación de encuestas sistemáticas y buzones físicos/virtuales de sugerencias	Dirección de Planificación y Desarrollo, Departamento de Atención al Ciudadano, DAF	Evaluación anual de satisfacción ciudadana
R13	Escasa capacidad tecnológica para procesar y analizar datos de satisfacción ciudadana	Ciudadanía valora positivamente la calidad de los servicios recibidos	Media	Media	Medio	Mitigación	Fortalecimiento de la plataforma de monitoreo institucional y capacitación al personal	Dirección de Transformación Digital, Departamento de Atención al Ciudadano, RRHH	Implementación del sistema de monitoreo de servicios

Anexo 7. Líneas de acción establecidas por Eje Estratégico y Resultados del PEI 2025-2028

EJE 1. PLANIFICACIÓN, DISEÑO, INNOVACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA MOVILIDAD TERRESTRE

Resultados Intermedios RI	Línea de acción	Productos estratégicos
REI-1. Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en los territorios priorizados		
RI 1.1 Planificado y diseñado el sistema integrado de transporte público de pasajeros	Planificado y diseñado el sistema integrado de transporte público de pasajeros, incluyendo rutas, servicios, esquemas de operación e itinerarios, coordinando con los territorios basados en estudios de oferta y demanda	Operadores de servicios de transporte públicos y privados reciben diseño de corredores
	Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios	
RI 1.2 Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados	Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía
	Impulsada la rotación de vehículos de transporte público y de carga, mejorando la regulación y control del tránsito	
	Garantizada y gestionada la movilidad no motorizada	
	Monitoreado y gestionado el tráfico en tiempo real para mejorar la movilidad urbana	
REI-2. Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad, seguridad vial y tránsito en los territorios		
RI 2.1 Diseñados e implementados planes de movilidad y seguridad vial	Diseñados y desarrollados planes de movilidad y seguridad vial como parte de la estrategia nacional para reducción de siniestros viales	Gobiernos locales cuentan con planes de movilidad y seguridad vial en el territorio
	Implementados Planes de Seguridad Vial Laboral y análisis en puntos críticos y tramos de alta siniestralidad	
	Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad y tránsito en municipios y distritos municipales a nivel nacional	
	Implementadas acciones para gestión de entornos escolares seguros y sus vías de acceso	
	Ampliada la señalización y/o colocación de elementos de seguridad en puntos y tramos seleccionados a nivel nacional	
	Reducidos los accidentes de tránsito en puntos críticos del país mediante la implementación de infraestructuras viales seguras	
REI-3. Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga		
RI 3.1 Gestionadas y otorgadas autorizaciones, certificaciones y permisos	Gestionados eficientemente el otorgamiento de permisos, autorizaciones y certificaciones	Prestadores de servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben licencia de operación
	Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros	
	Incrementada la regulación del servicio de Transporte de Carga	
	Establecer requisitos para el Transporte de Carga, incluyendo cargas especiales y de alto riesgo, según su naturaleza y las sobredimensiones de los vehículos	
	Realizada la rotulación de vehículos de transporte público y carga para garantizar su identificación y regulación	
	Regulado y organizado el estacionamiento público, fomentando el uso adecuado de los espacios en áreas urbanas	
	Fijadas, actualizadas y reguladas las tasas por servicios y derechos para el funcionamiento del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del transporte	

EJE 2. EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Resultados Intermedios RI	Línea de acción	Productos estratégicos
REI-4. Incrementada la fiscalización y el control técnico de los vehículos		
RI 4.1 Aplicadas inspecciones visuales y fiscalizaciones operativas conforme a criterios del reglamento No. 5-19	Aplicado el reglamento No. 5-19 sobre inspección técnica vehicular para determinar cuáles vehículos están aptos para continuar circulando en las vías públicas	Conductores reciben inspección técnica vehicular
	Incrementada la fiscalización del correcto funcionamiento de las condiciones técnicas de los vehículos	
	Registrados e inspeccionados talleres de reparación y reconstrucción de vehículos	Población recibe inspecciones técnicas visuales
	Aumentado la capacidad de respuesta instalada para responder en los puntos críticos de ocurrencia de accidentes de tránsito	Población recibe autorizaciones, certificaciones y permisos relacionados con el transporte y tránsito terrestre
	Implementada, coordinada y desarrollada la Red de Patrullaje a nivel nacional	
REI-5. Mejorados los comportamientos y conductas ciudadanas para contribuir a la mejora de la movilidad y seguridad vial		
RI 5.1 Gestionados integralmente los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje	Gestionado los servicios de licencias de conducción y permisos de aprendizaje, incluyendo su emisión, homologación, renovación, suspensión, cambio de categoría, duplicado y cancelación	Ciudadanos reciben licencia de conducir
	Implementado un sistema de licencias por puntos que fomente el cumplimiento de las normas de tránsito mediante sanciones graduales	
	Incrementado el uso de cascos de protección para los usuarios de motocicletas	
	Mejorada e incrementada la regulación del transporte en motocicletas a nivel nacional y en los territorios	
RI 5.2 Mejoradas las capacidades de la ciudadanía en materia de educación y formación vial	Mejorado el proceso de educación y formación vial a nivel nacional	Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial
	Fortalecidos los conocimientos de los usuarios en las vías para generar los cambios necesarios en sus comportamientos	
	Mejorados los comportamientos y las conductas de la población (conductores, peatones, usuarios de transporte) mediante sensibilización, promociones y campañas	
	Mejorados los comportamientos y conductas viales mediante educación y sensibilización	
	Promovidas campañas educativas para la reducción de accidentes de tránsito	
	Realizadas campañas de concientización para prevenir siniestros viales	
	Profesionalizados los conductores de transporte público y privado de pasajeros y carga	

EJE 3. SERVICIO CIUDADANO EFICIENTE Y TRANSPARENTE

Resultados Intermedios RI	Línea de acción	Productos estratégicos
REI-6. Ciudadanía recibe servicios institucionales de movilidad y transporte terrestre oportunos, accesibles y con altos estándares de calidad		
RI 6.1 Ciudadanía accede a servicios institucionales accesibles y de calidad	Mejorada la atención ciudadana para el incremento de la satisfacción	Ciudadanía recibe servicios institucionales oportunos y accesibles
	Desarrollados los procesos operativos, de servicios y acondicionamiento en las oficinas del INTRANT ubicadas en el territorio	
	Realizada la transformación de los archivos físicos a un sistema digital, facilitando el acceso, la consulta y la gestión de documentos	
RI 6.2 Ciudadanía valora positivamente la calidad de los servicios recibidos	Establecido el seguimiento y resguardo de la calidad de servicios, defendiendo y protegiendo los derechos de los usuarios, garantizando competencia leal y protegiendo el medioambiente	Ciudadanía recibe contenidos e instrumentos institucionales que fomentan una percepción de calidad
	Realizado el seguimiento y resguardo de la calidad del servicio, defendiendo y protegiendo los derechos de los usuarios	
	Implementadas estrategias de gestión de imagen corporativa para mejorar la percepción y posicionamiento	
	Mejorada y gestionada la comunicación interna de manera eficiente	



INTRANT

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL
2025-2028





PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2025-2028

C/ Pepillo Salcedo frente al Estadio Quisqueya,
Ensanche La Fe. Santo Domingo, D.N.

Tel.: (809) 338-6134
info@intrans.gob.do

