



# PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2021-2024



**INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE

# Contenido

Presentación -----	2
Introducción -----	3
Metodología -----	5
Base Legal del INTRANT -----	7
Funciones Principales del INTRANT -----	7
Marco Jurídico -----	11
Análisis Situacional -----	12
Mapeo de Actores -----	14
Entorno o Contexto Externo y Antecedentes -----	16
Seguridad Vial -----	18
Características generales de la movilidad en el Gran Santo Domingo -----	21
Avances en el transporte masivo -----	25
Siniestros viales y víctimas del tránsito en la República Dominicana 2019 -----	27
Morbilidad asociada al tránsito -----	39
Seguridad Vial -----	42
Filosofía Institucional -----	44
Matriz FODA -----	45
Servicios INTRANT -----	54
Matriz de Ejes y Resultados Estratégicos -----	56
Medida de la Política INTRANT -----	109

# Presentación

El INTRANT presenta su Plan Estratégico Institucional 2021–2024 para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley No. 498–06, de Planificación e Inversión Pública y Las Metas Presidenciales del cuatrienio 2020–2024, y en el interés de contar con una herramienta de gestión que permita apoyar la toma de decisiones de la organización en torno a su responsabilidad actual y la hoja de ruta a recorrer en el futuro para dar fiel cumplimiento a la Ley 63–17 y adecuarse a los cambios y a las demandas que imponen los retos y desafíos para la transformación y modernización del sector transporte en el país. El Plan Estratégico Institucional constituye un mecanismo idóneo para contribuir al cumplimiento efectivo del papel rector del INTRANT en materia de diseño de políticas y gestión del transporte terrestre, el tránsito, la movilidad, así como la educación y seguridad vial.

Es importante resaltar que a esta gestión la mueve el más alto interés de promover el desarrollo de procesos de mejora continua de la gestión institucional, en aras del logro del fortalecimiento de la rectoría de un sector como lo es el transporte, de fundamental importancia para el desarrollo del país.

También es importante destacar que en una coyuntura de cambios constantes como la actual, que se caracteriza por un ritmo acelerado de los acontecimientos, las instituciones ameritan poseer una gran capacidad de resiliencia y adaptación a esos cambios del entorno y una perspectiva de largo alcance que les permita lograr una posición de poder continuando cabalmente con los objetivos establecidos y dando una respuesta oportuna y apropiada a los retos o desafíos del futuro. En ese sentido, el Plan Estratégico del INTRANT es la bitácora que indica el camino hacia la obtención de los objetivos estratégicos que la cimientan como Institución comprometida con una cultura de calidad y de excelencia.

El Plan Estratégico que aquí mostramos es el resultado de la participación, la discusión y el consenso de los integrantes de los diferentes niveles jerárquicos de la Institución, y expone los objetivos y cursos de acción propiciados para concretar la Misión y alcanzar la Visión que nos hemos planteado para el futuro de nuestra organización.

Queremos reconocer y agradecer el compromiso y la actitud positiva de todos los participantes en la formulación de este Plan, tanto a los integrantes del equipo de planificación estratégica, como a los que contribuyeron en las diversas jornadas y talleres que se llevaron a cabo, en un clima proactivo.

El planeamiento estratégico no se termina con la aprobación de este Documento, por el contrario, se inicia ahora la fase de implementación efectiva, que requiere incrementar el esfuerzo, el compromiso y la labor conjunta de todas las áreas del INTRANT. Reconocer que contamos con esta voluntad, es lo que da la convicción del efectivo logro de los ejes y objetivos estratégicos propuestos.

# Introducción

El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2021-2024 del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), tiene como propósito fundamental establecer los lineamientos estratégicos y programáticos de esta Institución, con miras a alinear sus acciones, planes y proyectos al cumplimiento del mandato que le confiere la Ley 63-17, su Misión Institucional y la Visión o perspectiva de largo plazo. Igualmente, este Plan está enmarcado dentro de las normas establecidas en la Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública y su reglamento de aplicación, que manda a todas las instituciones gubernamentales a alinear sus procesos de planificación interna para que estén en consonancia con la planificación estratégica diseñada al más alto nivel del Gobierno, tales como son la Estrategia Nacional de Desarrollo-END de acuerdo a la Ley 1-12, el Plan Nacional Plurianual de Inversión Pública (PNPIP), el Programa de Gobierno 2020-2024 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

El proceso de elaboración del PEI ha sido coordinado por la Dirección de Planificación y Desarrollo del INTRANT y constituyó una experiencia cuya expresión principal fue la participación de todas las áreas que componen la estructura organizacional, cuyos colaboradores brindaron su mejor esfuerzo para la culminación en tiempo oportuno de este trabajo. En ese sentido, es importante señalar que en esta tarea estuvieron involucrados desde la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE), el personal directivo y de mandos medios, técnicos y equipo de apoyo de la Institución. La consecución de esa fase del trabajo ha conllevado la realización de numerosas jornadas de discusión y análisis, en forma de talleres, grupos focales, y sesiones de trabajo de equipos representativos de todas las direcciones y dependencias del INTRANT, gracias a lo cual se ha alcanzado un amplio consenso en torno al sustento estratégico en el que se basa este Plan.

El objetivo principal es facilitar la articulación y direccionalidad de la gestión y administración de la Institución, hacia un mismo propósito. En tal sentido, el PEI constituye una herramienta fundamental en procura de la mejora continua y la calidad de los procesos institucionales.

El Documento está estructurado para responder a lo establecido en el Manual Metodológico para la Formulación del Plan Estratégico Institucional, diseñado por el Ministerio de Economía, Planificación, y Desarrollo (MEPyD), para ser utilizado para las instituciones del sector público en la elaboración de sus respectivos planes estratégicos institucionales. Atendiendo a lo antes planteado, a continuación, se presenta la estructura del Plan:

- En una primera parte se expone el momento explicativo que está compuesto por los capítulos siguientes:
  - a. Capítulo I, en este se describe el proceso metodológico que se agotó para la formulación del PEI.
  - b. Capítulo II, presenta todo lo concerniente al análisis situacional que caracteriza el accionar institucional del INTRANT. Luego se realiza un análisis FODA, en el que se destacan las fortalezas o fuerzas impulsoras y las debilidades o fuerzas restrictivas internas, así como de las fuerzas impulsoras y restrictivas externas, que están constituidas por las oportunidades y amenazas, que permiten identificar los factores que benefician u obstaculizan el desarrollo de la Institución.

- En la segunda parte se presenta el momento normativo, que recoge la base legal de la Institución, su marco normativo, su Misión, Visión y Valores Institucionales.
- La tercera parte del Plan recoge los resultados de la definición del marco estratégico del INTRANT, que está compuesta por los Ejes y Objetivos Estratégicos de la Institución para el horizonte temporal.

A través de los ejes estratégicos se establecen las principales líneas de actuación a desarrollar en el mediano plazo, a fin de incorporar los cambios necesarios que permitan lograr la efectividad organizacional que demanda la transformación y la modernización del sector transporte del país. Este Documento contiene además, los resultados esperados a alcanzar con la actuación institucional, los productos estratégicos o terminales que se ofrece a la ciudadanía, las tablas de indicadores, la alineación con la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), el PNPS, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, entre otros aspectos no menos importantes establecidos en la Guía Metodológica del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), que como ya se dijo, traza las pautas para la elaboración de los planes estratégicos de las instituciones públicas.

Este momento estratégico culmina con la presentación de tres (3) grandes ejes estratégicos y dos (2) medidas de política que definen el accionar institucional para los próximos cuatro (4) años, los cuales se presentan a continuación:

## **Ejes:**

1. Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre, cuyo objetivo es 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 la seguridad vial, centrado en el ciudadano, asegurando su contribución a la mejora en su calidad de vida.
2. Seguridad Vial, cuyo objetivo es 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.
3. Fortalecimiento Institucional, cuyo objetivo es generar y asegurar las competencias y enfoque integral de la movilidad terrestre y la seguridad vial, fortaleciendo los roles y responsabilidades de los actores del sistema.

## **Medidas de Política:**

1. Elaboración de Reglamentos y Normativas Técnicas.
2. Revisar y reestructurar la institucionalidad del sector transporte para reducir el número de instituciones del Estado con carga presupuestaria, mejorando el funcionamiento del sector.

Por último, es importante destacar que todo proceso de planificación estratégica dinámico, precisa del establecimiento de un mecanismo de seguimiento y evaluación a través de instrumentos para el monitoreo, seguimiento, evaluación y control, para lo cual se ha formulado el Plan Operativo Anual (POA) de la Institución, que contiene las metas de corto plazo propuestas por cada una de sus áreas.

## Metodología

El proceso de formulación y elaboración del Plan Estratégico Institucional (PEI) del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para el período 2020-2024, fue realizado mediante la participación y el consenso de los actores claves de la Institución, responsables de promover el accionar y el cumplimiento de la misión Institucional y el alcance de la Visión.

Para completar este proceso se procedió a la realización de diferentes fases o etapas ordenadas de acuerdo a un proceso secuencial que se complementaron y concatenaron para la consecución final de un documento acabado.

Las etapas o fases que se llevaron a cabo contaron con la participación de las áreas misionales o sustantivas; las de apoyo, y del staff o asesoras, como una forma de garantizar el más amplio consenso en la selección de los temas que forman parte de este Documento. Las fases o etapas que se establecieron para este trabajo son las siguientes:

Fase 1: La construcción del diagnóstico Institucional que se inició con el análisis y evaluación del estado de cumplimiento del PEI Institucional anterior, determinando el grado de cumplimiento en la ejecución de las líneas de acción correspondientes a cada uno de los grandes ejes estratégicos que han definido la hoja de ruta del accionar institucional en ese período.

Fase 2: Consistió en la realización de un análisis basado en la Metodología FODA, que es un proceso donde se estudian las fortalezas y debilidades que constituyen el ambiente interno institucional, así como las oportunidades y amenazas que caracteriza el entorno o ambiente externo en el cual se desenvuelve el accionar institucional.

Para la realización del análisis FODA, se preparó un formulario en forma de cuestionario que fue distribuido entre todas las instancias superiores de la Institución para ser completado con sus respectivos equipos de trabajo. En dicho formulario, se les pidió a los equipos de cada dirección de la institución que mencionen a su modo de ver cuales consideraban que eran las principales fortalezas que distinguen la Institución, las debilidades, obstáculos o nodos que dificultan su desarrollo institucional, así como las oportunidades que tienen que aprovechar para su fortalecimiento y las amenazas que se ciernen en el entorno. Igualmente, se les solicitó una revisión de la Misión, Visión y Valores Institucionales.

Con dicho ejercicio se presentaron las diferentes opiniones que recogen la idea de cómo los colaboradores ven a la Institución proyectada al 2024; Es decir, que con la realización de esta dinámica se recogió la información acerca de la visión de los directivos y colaboradores en relación a la proyección de la Institución vista en perspectiva.

Luego se procedió a recopilar la información suministrada por las diferentes direcciones que conforman la estructura organizativa del INTRANT, las cuales fueron organizadas, analizadas y sistematizadas por el equipo de la Dirección de Planificación y Desarrollo. En tal sentido se formuló la matriz FODA en la que están reflejados los diferentes aspectos tanto internos como externos que caracterizan y moldean el desempeño Institucional.

Fase 3: En un siguiente paso se celebró un taller con los representantes de las diferentes áreas para revisar y validar la matriz FODA que se conformó previamente con el trabajo realizado por la Dirección de Planificación y Desarrollo, lo que dio como resultado la matriz FODA definitiva de la Institución.

Una vez definida dicha matriz, se procedió a realizar un ejercicio de emparejamiento entre las fortalezas y oportunidades, para determinar las potencialidades; entre las debilidades y las amenazas, para determinar los nodos u obstáculos; las fortalezas y amenazas para determinar los niveles de riesgo, y por último las debilidades y oportunidades para determinar los retos y desafíos que tiene que enfrentar la Institución de cara al futuro. Luego se siguió el mismo proceso de validación anterior con la participación de todos los convocados de las diferentes áreas.

Fase 4: En esta fase se definió el momento estratégico o la hoja de ruta que debe seguir la Institución para cumplir con la misión que está establecida en la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de República Dominicana y alcanzar la visión con una perspectiva de largo plazo.

Concretamente se formularon los principales ejes estratégicos, que son las líneas generales o avances básicos de desarrollo del Plan, que profundizan en su razón de ser para alcanzar el fin último del mismo. Igualmente se definieron los objetivos estratégicos, que definen el alcance y las metas formuladas a ese alto nivel y que el INTRANT pretende lograr en el periodo definido en este Plan.

También se plasmaron los resultados esperados o el cambio que espera obtener la Institución con los bienes y servicios que genera para satisfacer las necesidades o los requerimientos de la ciudadanía o de su población objetivo.

Finalmente, se completó la matriz de identificación de resultados y productos estratégicos, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Planificación Economía y Desarrollo (MEPyD) para la formulación y elaboración de los planes estratégicos Institucionales de las Instituciones del sector público.

Es importante significar que el proceso de elaboración y formulación del Plan Estratégico Institucional se realizó siguiendo el enfoque del modelo de cadena de valor, que se aplica para la formulación de los instrumentos del Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública (SNPIP), establecidos mediante la Ley 498-06, la Estrategia Nacional de Desarrollo (Ley 1-12) y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público. El enfoque de la cadena de valor se basa en la matriz de insumos (INPUTS) y productos (OUTPUTS) que define la intervención de la Institución con sus productos y servicios estratégicos, y para alcanzar los resultados esperados, los impactos y contribución a fines ulteriores.

# Base Legal del INTRANT

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) fue creado por medio de la promulgación de la Ley Núm. 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, de fecha 21 de febrero de 2017, que lo instituye como el organismo rector nacional y sectorial, descentralizado del Estado Dominicano, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Con la creación de la esta Ley, se establece un hito sin precedentes, ya que se agruparon en una misma Institución las funciones dispersas sobre la Movilidad Terrestre y la Seguridad Vial de la República Dominicana, que eran realizadas por otras Instituciones lo que creaba superposición, traslape y falta de coordinación en la ejecución de los planes y programas relacionados con dichas funciones.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) ha continuado realizando todos los planes, programas y proyectos que le han permitido avanzar en la regulación y ordenamiento del tránsito, seguridad vial, el transporte terrestre y en el cumplimiento de los demás aspectos que le confiere la Ley.

## Funciones Principales del INTRANT

De manera precisa, las atribuciones y funciones del INTRANT son las siguientes:

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 a la naturaleza de las mismas 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 por el 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 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, Tránsito 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 públicas 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.

41. 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.

## Marco Jurídico

De conformidad con las disposiciones de la Ley núm. 63-17, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), ejerce su autoridad reglamentaria y normativa en materia de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que la ley le confiere y en consecuencia, elabora regulaciones, resoluciones, disposiciones administrativas o generales, así como las normas técnicas que emite son las normas comunes del sector.

En la actualidad, según lo establecido en el Artículo 339 de la Ley Núm. 63-17, el Poder Ejecutivo ha emitido los reglamentos que el INTRANT les ha sometido a los fines de la operatividad de las disposiciones de la referida Ley y la viabilidad del pleno ejercicio de las competencias asignadas al INTRANT.

Los Reglamentos promulgados a la fecha son los siguientes:

#	Reglamentos	Status
1	Reglamento Orgánico del INTRANT	Decreto Núm. 177-18
2	Reglamento Escuelas de Conductores	Decreto. Núm. 1-19
3	Reglamento Capacitación, Formación y Educación Vial	Decreto. Núm. 2-19
4	Reglamento Certificado Médico Psicofísico de Conductores	Decreto. Núm. 3-19

#	Reglamentos	Status
5	Reglamento Sistema de Conducir por Puntos	Decreto. Núm. 4-19
6	Reglamento Inspección Técnica Vehicular (ITV)	Decreto. Núm. 5-19
7	Reglamento Licencias de Conducir	Decreto. Núm. 6-19
8	Reglamento de Transporte Privado de Trabajadores	Decreto. Núm. 253-20
9	Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial a Desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras Organizaciones	Decreto. Núm. 254-20
10	Reglamento de Transporte Turístico	Decreto. Núm. 255-20
11	Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros Vehículos de Movilidad Personal	Decreto. Núm. 256-20
12	Reglamento de Transporte Escolar	Decreto. Núm. 257-20
13	Reglamento del Transporte de Carga	Decreto. Núm. 258-20
14	Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial a Desarrollar por los Municipios	Decreto. Núm. 259-20
15	Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano	Decreto. Núm. 292-20

## Análisis Situacional

### El INTRANT en el marco de la Estrategia Nacional de Desarrollo

La Estrategia Nacional de Desarrollo evidencia en la Visión de Nación de largo plazo, los Ejes, Objetivos y Líneas de Acción Estratégicas, un conjunto de indicadores y metas que el país se propone lograr en el horizonte temporal de aplicación de la estrategia, así como los compromisos asumidos por los Poderes del Estado y una propuesta de pactos a ser concertados con los actores políticos y sociales. El INTRANT con su accionar en base a las funciones que le otorga la Ley 63-17 aporta al Eje:

**Eje 3:** “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, empleo digno, aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local y se inserta de forma competitiva en la economía global.”

**Objetivo General 3.3:** Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social.

**Objetivo Específico 3.3.6:** Expandir la cobertura, mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientándose a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales.

### Líneas de Acción:

3.3.6.1: Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a una red de comunicaciones que integre el territorio nacional.

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, con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales.

**Eje 1:** “Un Estado social y democrático de derecho, con instituciones que actúan con ética, transparencia y eficacia al servicio de una sociedad responsable y participativa, que garantiza la seguridad y promueve la equidad, la gobernabilidad, la convivencia pacífica y el desarrollo nacional y local.”

**Objetivo General 1.1:** Administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados.

**Objetivo Específico 1.1.1:** Estructurar una administración pública eficiente que actúe con honestidad, transparencia y rendición de cuentas y se oriente a la obtención de resultados en beneficio de la sociedad y del desarrollo nacional y local.

### Línea de Acción:

1.1.1.1: Racionalizar y normalizar la estructura organizativa del Estado, incluyendo tanto las funciones institucionales como la dotación de personal, para eliminar la duplicidad y dispersión de funciones y organismos y, además, propiciar el acercamiento de los servicios públicos a la población en el territorio, mediante la adecuada descentralización y desconcentración de la provisión de los mismos cuando corresponda.

# Mapeo de Actores

El INTRANT ha identificado actores para realizar alianzas estratégicas y definir su accionar de manera que pueda lograr los objetivos que se ha trazado para la mejora de los servicios y la calidad de vida de los ciudadanos.

Grupo de Interes
- Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
- Banco Central de la República Dominicana
- Corporación del Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD)
- Corporación Dominicana de Empresas Eléctricas Estatales (CDEEE)
- Centro de Operaciones de Emergencias (COE)
- Consejo Nacional de Competitividad
- Defensa Civil
- Dirección General de Aduanas (DGA)
- Dirección General de Contrataciones Públicas (DGCP)
- Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
- Dirección General de Presupuesto (DIGEPRES)
- Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)
- Liga Municipal Dominicana (LMD)
- Ministerio Administrativo de la Presidencia (MAPRE)
- Ministerio de Administración Pública (MAP)
- Ministerio de Defensa (MIDE)
- Ministerio de Educación (MINERD)
- Ministerio de Hacienda (MH)
- Ministerio de Industria y Comercio y Mypimes (MICM)
- Ministerio de Interior y Policía (MINPOL)
- Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
- Ministerio de Planificación, Economía y Desarrollo (MEPyD)
- Ministerio de la Presidencia (MINPRE)
- Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MISPAS)
- Ministerio de Turismo (MITUR)
- Oficina Nacional de Estadísticas (ONE)
- Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)
- Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)
- Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y la Comunicación (OPTIC)
- Dirección de Policía Nacional

## Grupo de Interes

- Pro Consumidor: Instituto Nacional de Protección de los Derechos de Consumidor
- Pro-Competencia: Comisión Nacional de Defensa de la Competencia
- Procuraduría General de la República (PGR)
- Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1
- Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL)
- Unidad Ejecutora de Readecuación de La Barquita y Entornos (URBE)
- Vicepresidencia de la República
- Autoridad Portuaria Dominicana
- Alcaldía del Distrito Nacional
- Alcaldía de Santiago
- Alcaldía de Santo Domingo Este
- Alcaldía de Santo Domingo Norte
- Alcaldía de Santo Domingo Oeste
- Alcaldía de La Vega
- Alcaldía de Higüey
- Alcaldía de Santiago
- Agencia uruguaya de Cooperación Internacional (AUCI)
- Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD)
- Alcaldía de Medellín
- Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS)
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL)
- Centro Internacional de Formación de Autoridades y Lideres (CIFAL)
- Consejo de Seguridad Vial/ Costa Rica (COSEVI)
- Dirección General de Tráfico/ España (DGT)
- Dirección General de Transporte Terrestre/ España
- Embajada de los Estados Unidos de América
- International Alliance for Responsible Drinking (IARD)
- Metro de Medellín
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)
- Organización Panamericana de la Salud (OPS)
- Instituto de las N. U. para la Formación y la Investigación (UNITAR)
- Secretaría General Iberoamericana (SGI)
- Organizaciones del Sector Transporte

# Contexto Externo

## Antecedentes

### Transporte de Pasajeros Urbano.

La circulación de vehículos de motor en la República Dominicana, comenzó a partir de los años treinta, básicamente en la ciudad capital. Con el surgimiento de una nueva clase económica al finalizar esa década, se incrementó la importación de vehículos, así como la construcción de carreteras troncales, regionales y ensanchamientos urbanos, y también se inició el transporte público interurbano. Para el año 1950, comenzaron a establecerse las primeras empresas importadoras de vehículos, en su mayoría de fabricación norteamericana y europea. Este proceso se aceleró significativamente durante el Consejo de Estado y el Gobierno del Profesor Juan Bosch. No obstante, no fue sino hasta después de la guerra patria a partir de 1965 y finales de la década de los sesenta, que aumentó significativamente la presencia de automóviles, camiones y algunos autobuses en las vías de Santo Domingo.

En diciembre de 1967 se promulgó la Ley 241 de Tránsito de Vehículos de Motor, lo que permitió la gestión de varios aspectos vinculados a la movilidad. Esta Ley fue fortalecida con la Ley 222, que establecía por primera vez la señalización vial. Ambas leyes sustituyen y derogan algunas legislaciones anteriores, así como decretos y resoluciones municipales dirigidas al ordenamiento del sector transporte. Fundamentadas en los patrones de crecimiento de la ciudad, la población y la demanda de transporte, con el tiempo surgieron algunas opciones de oferta para satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía, las cuales estuvieron influenciadas por la dinámica política predominante.

En la década de los años 70s se crea La Corporación de Transporte Colectivo, la cual adquiere 94 Autobuses que distribuye en siete rutas, pero la deficiente administración dio al traste con este esfuerzo gubernamental. En el año 1979 mediante el decreto 1260 se crea la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE), reconocido como el primer esfuerzo de organización del transporte público colectivo en la ciudad de Santo Domingo, desde el Gobierno Central.

Entre 1984 y 1989, la tasa de motorización era bastante baja, 130 vehículos por cada 1,000 habitantes. De estos vehículos, sólo el 30% se dedicaba al transporte público y debía satisfacer la demanda del 70% de los desplazamientos. Este reparto modal del transporte, con un excesivo uso del vehículo privado y ausencia de un sistema de transporte masivo originó grandes problemas de congestión, los cuales se han ido agravando con el paso del tiempo.

Con el fin de mejorar la movilidad vehicular y peatonal y a partir de las construcciones de intervenciones viales como túneles, pasos a desnivel y ampliaciones de algunas avenidas, se crearon una serie de instituciones y organismos asociados a temas de movilidad, como la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) y Fondo para el Desarrollo del Transporte (FONDET), originando solapes institucionales y dispersión de recursos y esfuerzos.

En el año 1987 se inició la importación exonerada de los autobuses “Banderitas”, denominadas así por sus colores blanco, azul y rojo, además de los autobuses escolares de medio uso (“Amarillos”). Estos vehículos aumentaron la oferta de transporte, pero no fueron una respuesta adecuada basada en una política moderna y de largo plazo para el sector transporte, pues los conchos representaban el 45% de la oferta.

En septiembre del año 1997, mediante el Decreto Presidencial No. 393-97, se creó la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), organismo inicialmente dependiente de la Presidencia de la República, pero que luego pasó a ser transferida a la Policía Nacional, mediante Ley Institucional de la Policía Nacional No. 96-04 del 28 de enero de 2004. Este Organismo se creó con la finalidad de sanear la problemática de carácter social y económico en la que se había convertido el transporte en la República Dominicana. Sus funciones se orientaron a regular todo lo relativo a la demanda y oferta del transporte en el área metropolitana de Santo Domingo. En 1997 también fue creada la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) mediante el Decreto Núm. 448-97, como una dependencia de la Presidencia de la República, tomando en consideración que la modernización del sistema de transporte público de pasajeros en Santo Domingo ameritaba el establecimiento de una organización que garantizara el nivel de servicio, seguridad, limpieza y comodidad de los autobuses.

Para el año 2000 la ciudad de Santo Domingo contaba con aproximadamente 134 rutas, operadas por diferentes organizaciones, tales como sindicatos, asociaciones y cooperativas. De estas rutas, 74 utilizaban carros como unidades de transporte, y 60 usaban minibuses, microbuses y autobuses.

En el año 2003, AMET cede a la OTTT las funciones de regulación del transporte público de pasajeros en Santo Domingo, sin ningún argumento legal que justifique esta acción. Durante este tiempo, la cantidad de rutas del transporte público de pasajeros aumentó aproximadamente en un treinta y ocho por ciento (38%).

En el periodo gubernamental 2004-2008 se inicia la construcción del Metro de Santo Domingo, y exactamente el 11 de septiembre del año 2005, mediante el Decreto Presidencial 477-05, nace la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), con la finalidad de regir la política de transporte de nuestra nación.

Desde el período citado hasta la actualidad, se han construido en la ciudad de Santo Domingo dos (2) líneas del Sistema de Metro de Santo Domingo y el Teleférico de Santo Domingo.

#### Transporte de Pasajeros Interurbano

El primer servicio de transporte Público considerado interurbano se organizó en 1884 y se dirigía desde Santo Domingo hasta Haina, el modo de transporte que utilizaron fue un coche halado por caballos.

En el 1887 se inauguró el primer ferrocarril que conectaba Sánchez (Samaná)- La vega, su fuerte era transportar Mercancía y también pasajeros con destinos al poblado que se encontraban en esa trayectoria, diez años más tarde se inauguró el ferrocarril que unió a Puerto Plata con Santiago de los Caballeros, más tarde la misma se fue extendido hacia Moca y luego a La Vega, con el mismo fin de transportación.

A principio de la década de los 40 del siglo XX, se evidencia transporte interurbano desde Santiago de los Caballeros hacia Santo Domingo llamada Ciudad Trujillo.

Para el año 1987 el crecimiento masivo de pasajeros, tanto urbano como interurbano, reclamaba mayor atención para lo que se requería la existencia de un organismo puramente técnico que asumiera únicamente la dirección y el control del proceso de reorganización del transporte de pasajeros, y la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE) no había llenado a cabalidad las tareas que le fueron asignadas. Así se crea la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) como una dependencia del Poder Ejecutivo, mediante el Decreto Núm. 489-87, del año 1987.

En el año 1997 se crea la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) y la OTTT queda con la regulación solo del transporte interurbano, con un total de 946 contratos distribuidos en 669 rutas Interurbanas, autorizando a 742 operadores. Con esta situación se generaban conflictos entre dichos operadores debido a la sobre oferta de asiento, el solape de perfiles, invasiones de los perfiles y operaciones piratas.

Básicamente el transporte interurbano se inició con unidades de carros y fue evolucionando a microbuses y luego a unidades de mayor capacidad, actualmente éste continúa evolucionando sin ninguna planificación en base a la demanda.

## Seguridad Vial.

De acuerdo con el Informe Mundial sobre Seguridad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) del año 2015, durante el año 2013 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en la República Dominicana fue de 29.3 muertes por cada 100 mil habitantes, lo que significa que durante ese año aproximadamente 3,000 personas perdieron la vida por esta causa. Esta tasa representaba 1.85 veces la tasa de la Región de Las Américas, y colocaba a la República Dominicana como el país de mayor mortalidad en el continente por accidentes de tránsito.

El cálculo para la Región Metropolitana de Santo Domingo subía a 41.3 muertes por 100 mil habitantes. Dicho período coincidió con la transformación de la movilidad en República Dominicana, cuando el parque vehicular creció entre el 2005 y el 2015, duplicándose en sólo 10 años, de 1,875,000 a 3,875,000 vehículos; 58% de los cuales eran motocicletas.

Como medida para enfrentar esta delicada situación, mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016, el Poder Ejecutivo creó la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, organismo encargado de impulsar el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas, así como la realización de un plan, a corto, mediano y largo plazo, para la reducción de lesiones y muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito, especialmente los asociados a vehículos de motor.

La República Dominicana ha hecho de la reforma del sector transporte una de sus principales prioridades. Esta reforma conoció en 2017 su avance de mayor importancia a través de la creación de la autoridad única del transporte, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), luego de haberse aprobado ese mismo año la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## Situación Actual

### Contexto Socioeconómico y Territorial del Gran Santo Domingo.

Los habitantes del Gran Santo Domingo enfrentan dificultades mayores para movilizarse cotidianamente, demoran un tiempo importante, sufren de las condiciones y estado de las infraestructuras que son degradadas e inadecuadas, así como de la organización concéntrica de la metrópolis. Por causa de una oferta de transporte público poca estructurada y una cobertura e intermodalidad deficiente, el fenómeno de congestión en el área metropolitana se ha vuelto preocupante, así como el tema de la seguridad vial. Además, este sistema de organización de la movilidad tiene costos externos importantes, como son:

- Contaminación ambiental local y global.
- Poca calidad del entorno urbano.
- Inseguridad vial.
- Desigualdades de acceso a la movilidad.

Esas dificultades se traducen en ciertos casos en una limitación de las actividades laborales, oportunidades educacionales, un presupuesto alto para el transporte, y desigualdades altas en función del perfil socio-económico de los hogares, así como de su ubicación dentro del Área Metropolitana.

El Área Metropolitana de Santo Domingo, también llamada el “Gran Santo Domingo,” se desarrolló históricamente a partir de las orillas del Río Ozama, de la Ciudad Amurallada y del Puerto Sans Souci. Al día de hoy se extiende sobre una superficie de 1.400 km<sup>2</sup> con una población de 3,3 millones de habitantes.

La estructura urbana actual resulta de una urbanización rápida, importante y no planeada, así que figura un desequilibrio entre el municipio central que es el Distrito Nacional, y los municipios periféricos. Por consiguiente, el Distrito Nacional concentra la mayoría de las actividades, recursos y servicios. A pesar de la carencia de servicios y ordenamientos en la periferia, se ve un desarrollo poblacional importante en esta zona que fragiliza aún más los municipios tocados y empeora la calidad de vida.



Municipio	Distrito Nacional	Santo Domingo Oeste	Los Alcarrizos	Santo Domingo Norte	Santo Domingo Este
<b>Función</b>	Empleos, servicios, residencias	Comercial y dormitorio	Comercial y dormitorio	Comercial y dormitorio	Comercial y dormitorio
<b>Superficie (km<sup>2</sup>)</b>	92	54	45	388	169
<b>Habitantes</b>	913 540	280 910	199 610	321 180	787 130
<b>Densidad poblacional (hab/km<sup>2</sup>)</b>	9 930	5 200	4 440	820	4 670

# Características generales de la movilidad en el Gran Santo Domingo

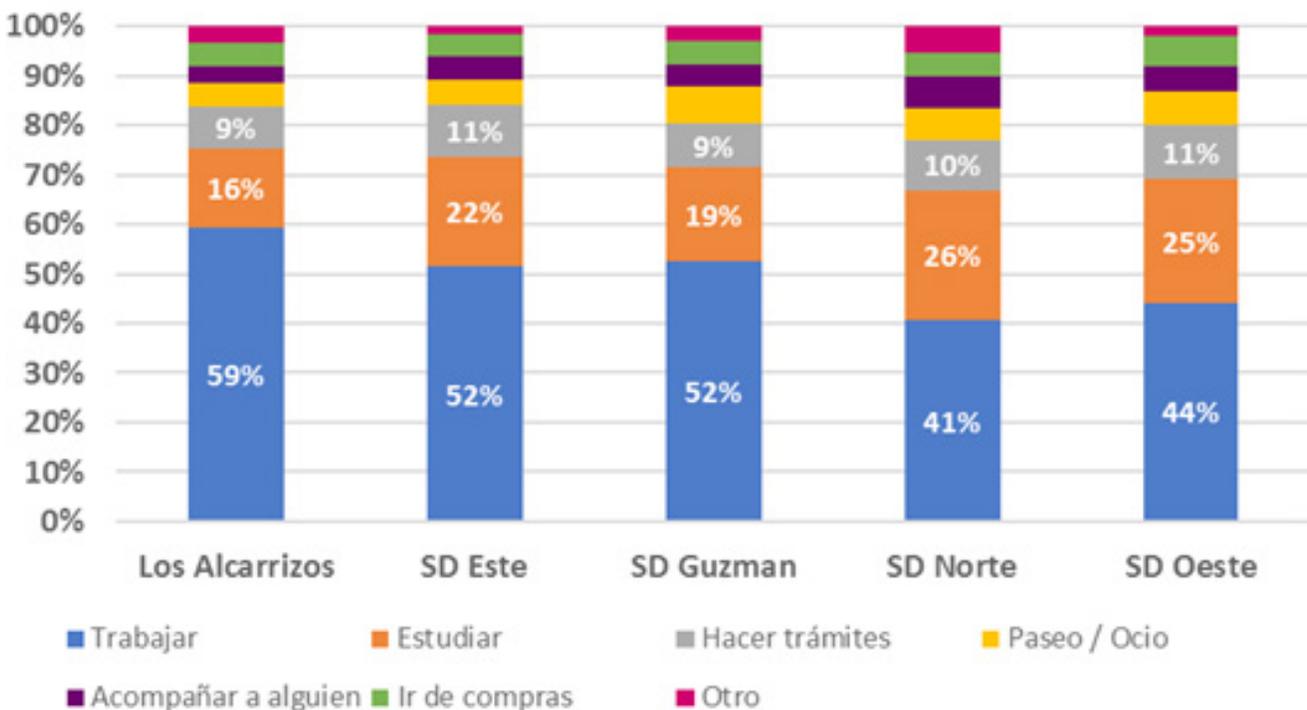
Los hogares de Gran Santo Domingo están compuestos de tres personas en promedio. Entre los Municipios, el tamaño promedio varía ligeramente entre 3 personas en el Distrito Nacional y 3,8 en Santo Domingo Norte. El número de personas por hogares condiciona directamente el volumen de desplazamientos.

El número promedio de vehículos por hogar es menor que uno, lo máximo sigue siendo 0,6 en el Distrito Nacional. Dado la población por municipio, la tasa de motorización oscila entre 40% y 60% con un promedio de 50% en el GSD.

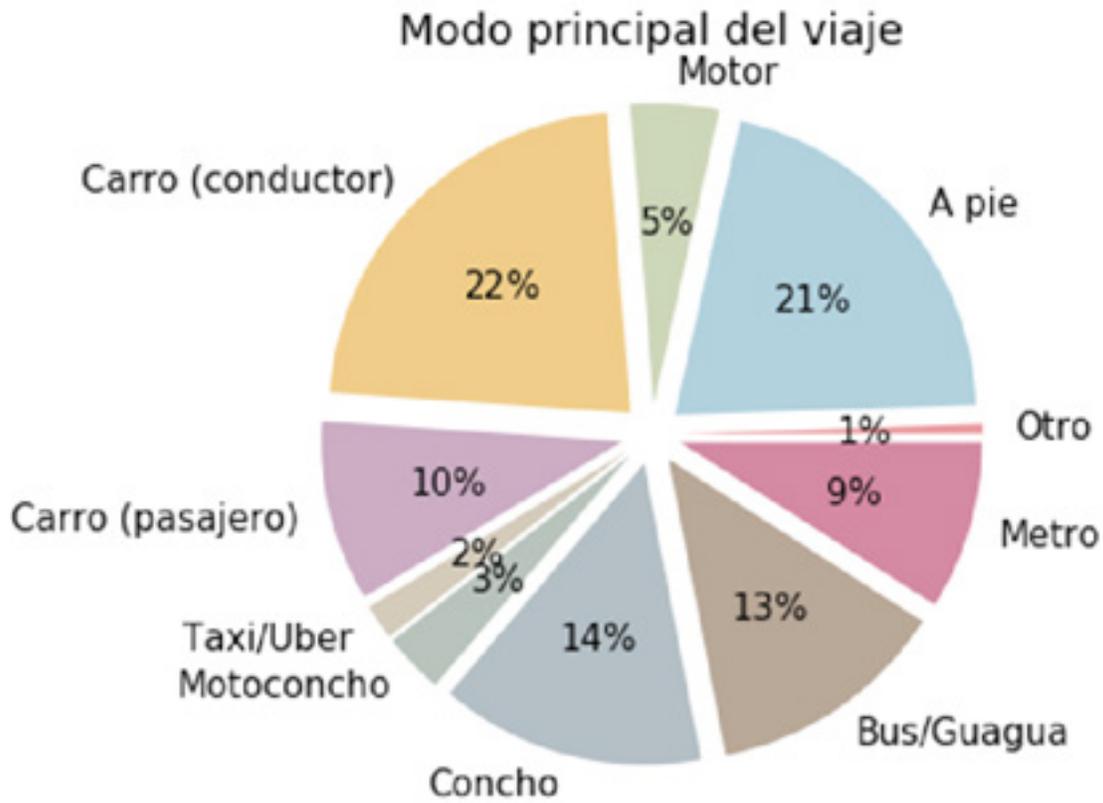
Sin planificación o política de desarrollo urbano, el área metropolitana ha evolucionado hacia un modelo a favor de modos motorizados y del coche, con poca consideración a los espacios públicos o peatonales. Además, la densidad del tejido urbano en el Distrito Nacional no deja mucho margen para ampliar tales espacios.

En Santo Domingo la mayoría de los movimientos tienen carácter pendular, con desplazamientos que se realizan principalmente por motivos de trabajo y estudio. Los flujos intermunicipales entre municipios de la región metropolitana se dirigen principalmente a la capital, mientras que la mayoría de los desplazamientos producidos en Santo Domingo de Guzmán son internos.

Un 70% de la población se moviliza de manera diaria. La mayoría de estos desplazamientos tienen como motivo el trabajo o los estudios, de ahí que la ocupación principal de los individuos es un determinante mayor del número de desplazamientos diarios o tasa de movilidad. Esta tasa es bastante baja: 1.6 desplazamientos diarios en promedio.



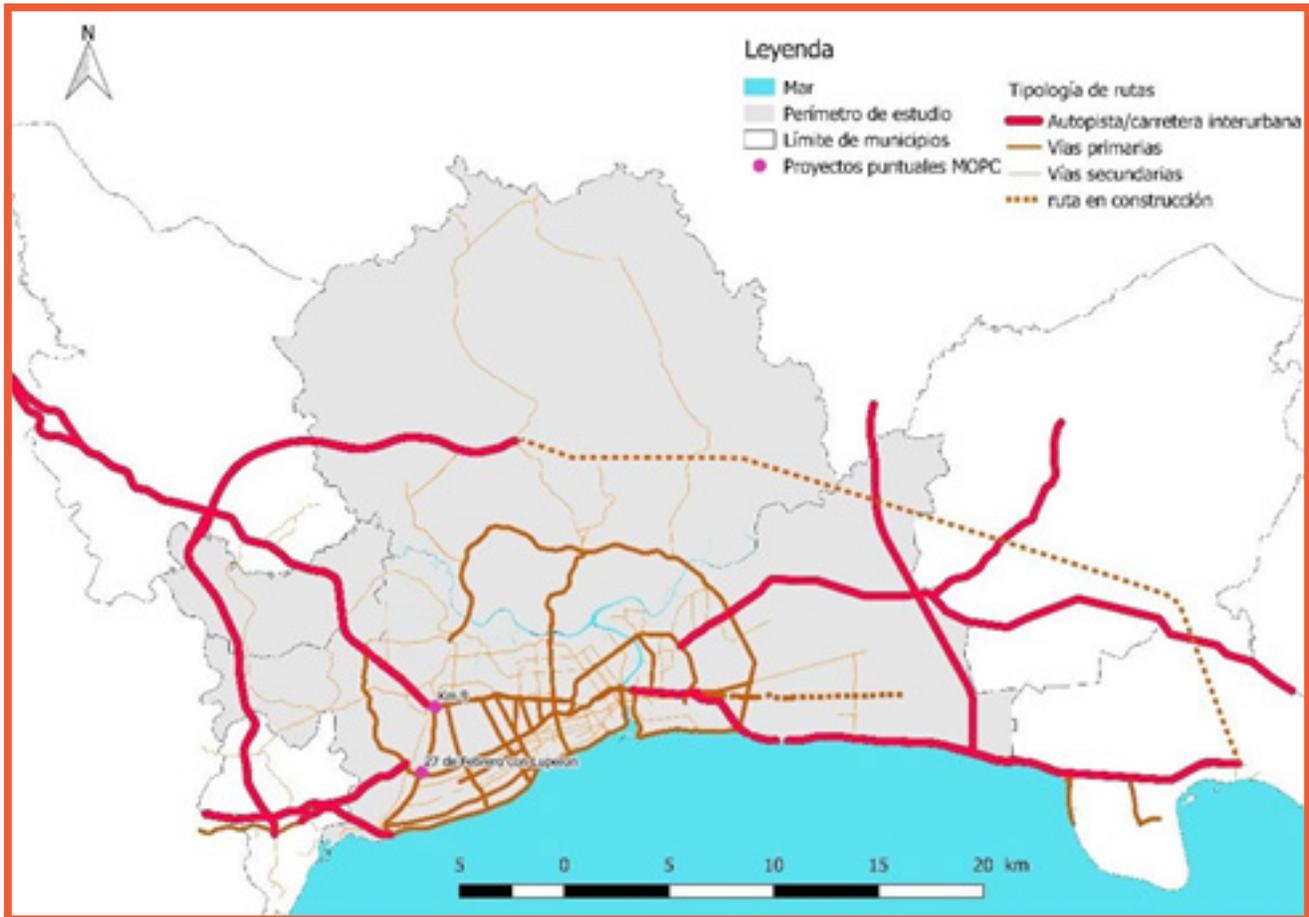
El tiempo dedicado cada día al transporte es muy elevado (1 hora y 15 minutos o más según el municipio de origen) y el importe ronda los 55 pesos. El reparto modal de los desplazamientos en el Gran Santo Domingo es similar con otras metrópolis, con un 42% realizado en transporte privado, 36% en transporte públicos, un 21% a pie y menos de 1% en bicicleta.



- **Red vial**

La red vial refleja la estructura concéntrica de la metrópolis, está restringida por los puentes sobre el Río Ozama, las autopistas ofrecen cuatro accesos a Santo Domingo de Guzmán, desde el resto del país (dos por el Este y dos por el Oeste). La Circunvalación de Santo Domingo está parcialmente realizada, la red primaria está constituida por las prolongaciones de las autopistas en vías radiales en el centro del Distrito Nacional, así como dos vías notables que son la Avenida Máximo Gómez (un eje norte-sur conectando a Santo Domingo Norte al Distrito Nacional, y el Malecón).

Cabe destacar también, la Avenida Charles de Gaulle y la Prolongación de la Avenida 27 de Febrero, que forman un anillo periférico. Las vías troncales son escasas en los municipios periféricos, cuya trama vial está compuesta de vías locales muy estrechas.



## • Transporte colectivo

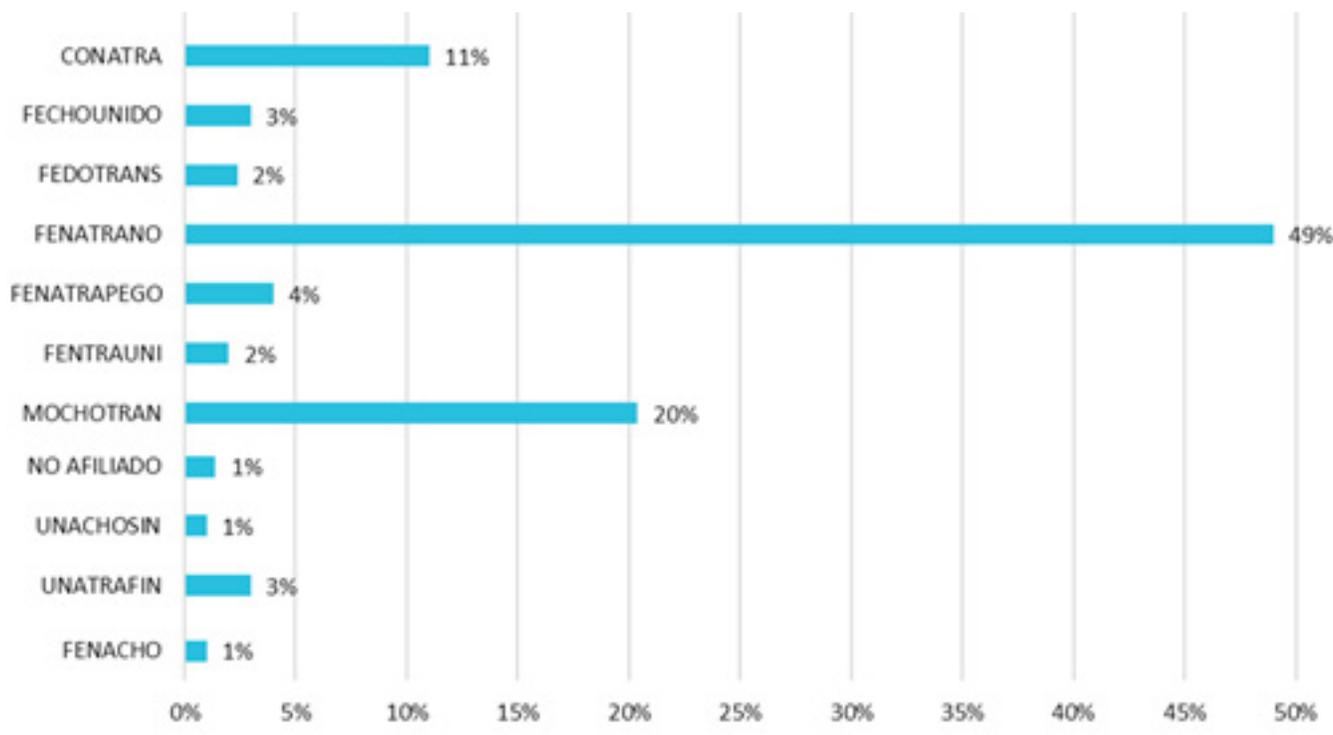
La red de transportes masivos se compone de dos líneas del Metro, sirviendo el eje norte- sur (Avenida Máximo Gómez) y el eje este-oeste (Avenida Kennedy y Expreso V Centenario/Av. Padre Castellanos), complementada por una línea de cable aéreo (teleférico) que conecta el Sector de Sabana Perdida, donde se ubica el Proyecto La Nueva Barquita, Charles de Gaulle en Santo Domingo Norte y los Tres Brazos en Santo Domingo Este, con el Distrito Nacional.

Las líneas de Metro se conectan en la Estación Juan Pablo Duarte. Existe otro polo intermodal en el noreste del Distrito Nacional, la Estación Eduardo Brito, en la cual se conectan la línea 2 del Metro y la línea de cable o teleférico.

En la Región Metropolitana de Santo Domingo, varios servicios de transporte de superficie atienden a la necesidad de desplazamiento de los usuarios. Se detallan en la siguiente tabla.

Servicio	Modo	Operación	Flota
Oferta de bus organizada	Buses	OMSA (operador estatal)	160
Oferta de bus independiente	Minibuses o Microbuses	Sindicatos	3000
Conchos	Carro	Sindicatos	16000

Un total de 204 líneas son operadas por los sindicatos, organizados en formato de cooperativas o empresas y reunidos en 13 federaciones de transporte de pasajeros. Tales operadores son autorizados por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) para realizar el transporte de pasajeros.



De los aproximadamente 19.000 vehículos que constituyen la oferta de transporte de superficie, 16.000 son carros de conchos. Estos tienen capacidad máxima, determinada por Ley para 4 personas, sin embargo, en la práctica, se observan hasta 6 pasajeros transportados por vehículo. La edad media de la flota es de 22 años. El precio depende de la distancia, usualmente entre 25 y 50 pesos. Los minibuses y microbuses totalizan 3.000 vehículos operantes.

Los microbuses tienen capacidad de alrededor de 12 a 16 pasajeros, mientras que los minibuses transportan alrededor de 30 a 36 pasajeros. Estos modos suman 84 líneas (entre el total de 204 líneas del transporte de superficie). Similar al carro de concho, las líneas de minibuses y microbuses interconectan barrios de las demás ciudades metropolitanas al Distrito Nacional.

Parte de los choferes no operan rutas fijas sino según la demanda, como un taxi, así que inducen un tráfico excesivo y continuo a lo largo del día, contribuyendo a la saturación de la red vial.

## • Movilidad no motorizada.

A pesar de una cuota modal significativa, el entorno urbano es muy poco favorable a la práctica de la caminata y menos del 1% de los desplazamientos diarios se realizan en bici. De hecho, las infraestructuras no son adecuadas para los modos no motorizados.

En vista de los bajos porcentajes de movilidad peatonal, es necesario incentivar a las personas a caminar y a usar bicicletas para ir a sus trabajos y actividades cotidianas, pero también brindando espacios seguros y adecuados, que no representen un riesgo en ningún sentido para las personas que caminan por las ciudades.

## Avances en el transporte masivo

La puesta en operación del servicio ejecutado por el Consorcio Corredor Núñez de Cáceres, forma parte del cumplimiento de las acciones plasmadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo (PMUS), que fue realizado por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), con apoyo de la Unión Europea (UE), con la finalidad de favorecer la movilidad y ofrecer oportunidades metropolitanas a todos los ciudadanos. De igual manera se avanza con el plan nacional de transporte del gobierno dominicano.

El Corredor Núñez conectará la ciudad de Norte a Sur, enlazando con la línea dos del metro que moviliza los pasajeros desde las Avenidas John F. Kennedy, Gustavo Mejía Ricart, 27 de Febrero, Rómulo Betancourt, Sarasota, Anacaona e Independencia, como ejes principales de la ciudad y que son parte de los corredores de transporte público de la ciudad.

En el Sistema Integrado de Metro-Omsa-Teleférico, y ahora por autobuses, el Corredor pasa a ser un generador potencial de transferencia de pasajeros. Este primer esfuerzo del Gobierno pretende transformar los ejes estructurantes de la ciudad, que han sido clasificados como corredores troncales, alimentadores o secundarios del Sistema, siendo el Corredor Núñez de Cáceres uno de los más importantes.

En la actualidad se están realizando los estudios pertinentes para poner en marcha otros corredores con estas características para facilitar la movilidad de los ciudadanos y así garantizar la mejora en la calidad de vida.

### • Transporte Interurbano

La reconstrucción y modernización de la Autopista Duarte, transformándola de dos a cuatro carriles, la ampliación y mejoramiento de la autopista Las Américas y de la carretera San Pedro de Macorís- La Romana- Higüey, la reconstrucción de la Carretera 6 de Noviembre (de la Capital a San Cristóbal), de la Autovía del Este, que posibilita el acceso rápido a Samaná, y de las carreteras sureñas a Baní, Azua, Barahona, San Juan de la Maguana y pueblos de la frontera, son datos claros del mejoramiento considerable del tramo vial en las últimas décadas.

Pareciera que los diversos gobiernos, presionados por su relación íntima con el desarrollo turístico e industrial y la impronta política, han privilegiado la inversión vial, aunque no en la proporción estatuida como necesaria para ponerse a la par con el crecimiento económico. (Historia del transporte en la República Dominicana, Ditrén, I. (2010). Avances del Sistema Vial del Transporte de 1966-2008. Conadex Editorial)

En los últimos 5 años se han producido cambios en el tipo de vehículo de la flota vehicular de transporte público interurbano como se detallan a continuación: en los carros una disminución de un 5%, en los microbuses un incremento de un 13%, en los minibuses una disminución de un 10%, en los autobuses un incremento de un 36% y respecto a las camionetas y camiones se han disminuido en un 25%.

El comportamiento de la flota vehicular interurbana, en los últimos 5 años, se refleja de este modo:

UNIDADES DEL TRANSPORTE INTERURBANO			
TIPO DE UNIDAD	CANTIDAD (2016)	CANTIDAD (2021)	PORCENTAJE
CARROS	2,489	2,375	-5%
MICROBUSES	4,103	4,690	13%
MINIBUSES	3,125	2,849	-10%
AUTOBUSES	557	865	36%
CAMIONETAS/CAMIONES	1,882	1,411	-25%

Estos cambios se deben a que los operadores de transporte interurbano han optado por unidades más confortables y más adecuada para el largo trayecto. Por ejemplo, muchas unidades de minibuses han sido cambiadas a unidades de autobuses y unidades de carro y camionetas han sido sustituidas por unidades de microbuses.

A pesar de que esos cambios han beneficiado la calidad del servicio para los usuarios, muchas veces el incremento de la oferta de asientos provoca una inestabilidad económica en el sector, además la falta de planificación basada en la demanda existente ha ocasionado conflictos entre las empresas que brindan este servicio.

## • Transporte Privado

Antes de la creación del INTRANT este tipo de transporte estaba regulado por diferentes instituciones, por lo que el esfuerzo de su regulación no se veía de manera integral. Durante este tiempo se elaboraron todos los requisitos para las diferentes modalidades de transporte privado, también se realizó un levantamiento de las compañías que se encuentran operando, renovaciones de las licencias de operaciones existentes, trabajos de coordinación con alcaldías y levantamientos para la regulación de funerarias.

## • Transporte de Carga y Logística

El Gran Santo Domingo constituye un polo logístico a nivel nacional, considerando la presencia en su territorio o en sus franjas de infraestructuras clave para el tránsito de mercancías. Se contempla el desarrollo de nuevos corredores, incluso ferroviarios, para cumplir con el crecimiento continuo de la carga.

Se caracteriza por el monopolio de la Federación Nacional de Transporte Dominicanos (FENATRADO) que gestiona un 80% de la carga movilizada por transporte automotor. Cuentan con más de 35.000 personas afiliadas y aproximadamente 26.000 unidades. Resulta un descontrol del servicio, así como un desconocimiento de la demanda. No hay procedimientos de trazabilidad entre el puerto y el punto de entrega final.

Respecto al funcionamiento de los puertos, tienen horarios diurnos. Por lo tanto, la ampliación de los horarios de carga/descarga en área urbana y portuaria y cambio en favor de horarios nocturnos aparece como una palanca, ya que el tránsito es más fluido por la noche.

## Contaminación del aire y análisis de emisiones

Con un total de 428 kg de CO<sub>2</sub> por año, emitido por cada habitante, el transporte público representa el 20% de las emisiones en CO<sub>2</sub> de los habitantes de Santo Domingo. En Santo Domingo, el total de emisiones de CO<sub>2</sub> por viajero y habitante está en 128 g de CO<sub>2</sub> para el conjunto de todos los modos de transporte.

Las emisiones emitidas por los carros privados sobrepasan las emisiones de los otros modos: los carros (conductor y pasajeros, 40% y 16% respectivamente) suman un 56% de las emisiones actuales, seguidos por los conchos (16%) y los buses / guaguas (15%).

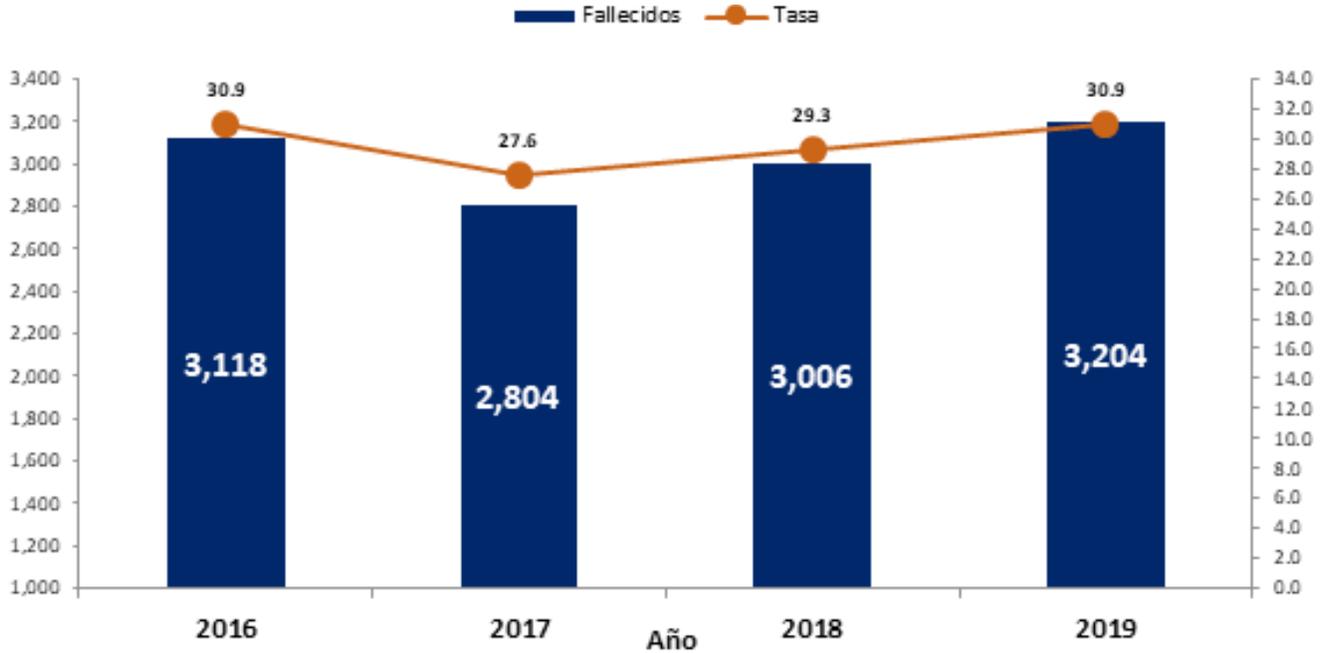
## Siniestros Viales y Víctimas del Tránsito en la República Dominicana 2019.

A continuación, se procura caracterizar la problemática de la siniestralidad vial que ha dejado como resultado la pérdida de vidas, lesiones físicas y psicológicas a las personas y daños materiales. Con esta caracterización se logra definir con precisión los principales perfiles de la población que más se ven afectados por la ocurrencia de accidentes de tránsito.

### A. Mortalidad a Causa del Tránsito. (Período 2016-2019)

Durante el período 2016-2019 se observa que se ha producido un incremento en el número de fallecidos y en la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes. Este incremento se atribuye, en gran medida, a la mejora en la calidad de los registros de accidentes y víctimas que han experimentado en los últimos dos años las instituciones, fuentes de datos y en esa misma medida un progreso en el procesamiento de los mismos. En el año 2018 se llevaron a cabo una serie de talleres de socialización y concientización, así como talleres de capacitación sobre el correcto llenado de los certificados de defunción y actas de levantamiento de cadáveres, dirigidos a todos los médicos legistas y forenses del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF). Estas actividades han impactado considerablemente en el perfeccionamiento de los registros de defunciones del Sistema de Información de Mortalidad del Ministerio de Salud Pública, (ver gráfica 1). Tanto el INACIF como el MSP, son dos de las principales fuentes de información de carácter primaria de datos para el registro y análisis de la siniestralidad en el país.

## Número de Fallecidos a Causa del Tránsito y Tasa de Mortalidad por 100 Mil Habitantes. Periodo 2016-2019.



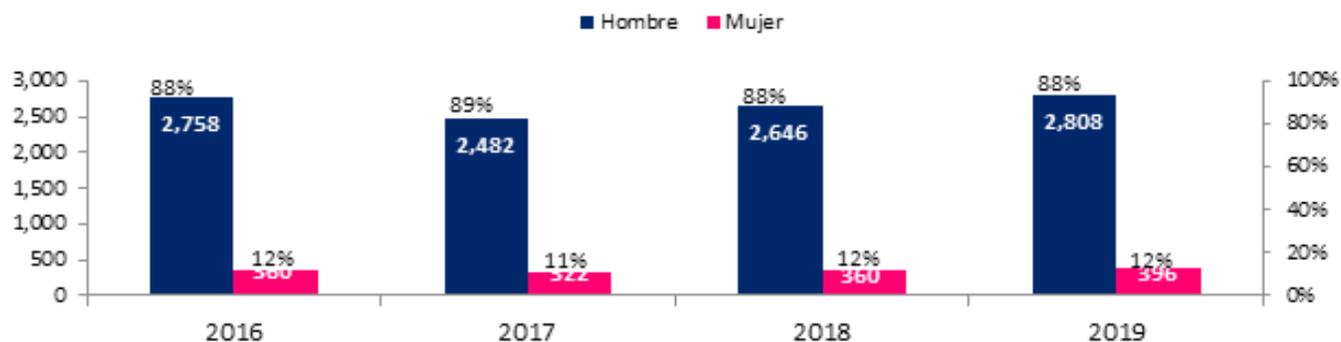
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

### B. Distribución de Muertes a Causa del Tránsito por Sexo. (Período 2016 – 2019)

Al analizar la siniestralidad, a causa del tránsito en función al sexo, se evidencia una tendencia constante en la proporción de las víctimas, observándose que durante el período 2016-2019, más del 88% de las mismas fueron hombres, mientras que las mujeres representaron aproximadamente el 12% del total de esas muertes. Este hecho tiene su explicación, entre otros factores, en razón de que más de las tres cuartas partes de las personas físicas propietarios de vehículos son hombres.

Concretamente, el Informe del parque vehicular de 2018, publicado por la Dirección General de Impuestos Internos DGII, indica que el 77.5 % de esta población corresponde a hombres, mientras que el 22.5 % corresponde a las mujeres. Del mismo modo el 83.4% de los propietarios de motocicletas son hombres y el restante 16.6% son mujeres.

## Distribución de Muertes a Causa del Tránsito por Sexo. Período 2016-2019.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

### C. Número de Muertes a Causa del Tránsito por Grupo Etario. (Período 2016- 2019.)

De acuerdo a los datos presentados a continuación, se puede identificar un comportamiento muy similar en el período 2016–2019, con relación a las edades y sexo de las víctimas fallecidas en siniestros viales, concluyendo que las principales víctimas son hombres, mayoritariamente jóvenes con edades entre 15 y 34 años.

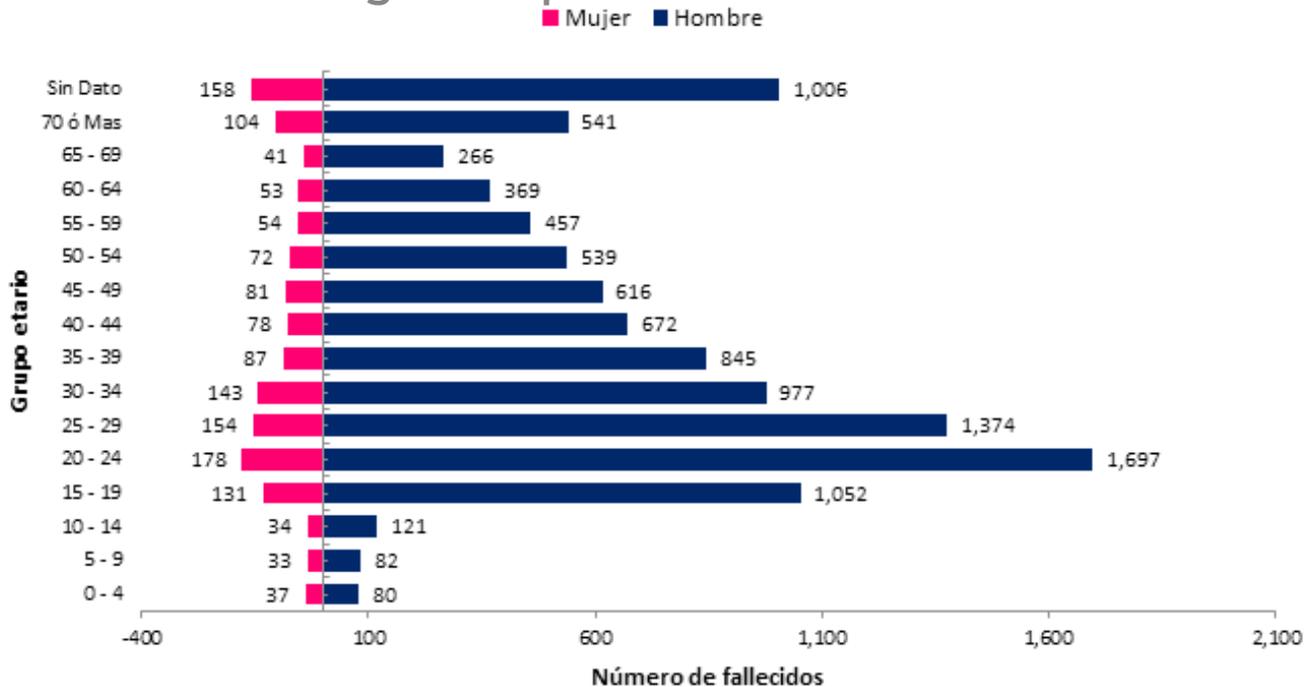
### Número de Muertes a Causa del Tránsito por Año y Sexo Según Grupo Etario. Período 2016-2019.

Grupos etarios	Año							
	2016		2017		2018		2019	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
0 - 4	18	6	24	9	25	9	13	13
5 - 9	29	10	20	7	14	7	19	9
10 - 14	41	6	30	7	24	10	26	11
15 - 19	269	26	238	33	258	33	287	39
20 - 24	410	40	433	37	397	46	457	55
25 - 29	298	32	320	29	367	50	389	43
30 - 34	199	31	237	44	253	33	288	35
35 - 39	176	14	198	22	227	21	244	30
40 - 44	142	11	178	19	180	21	172	27
45 - 49	132	18	147	17	170	22	167	24
50 - 54	108	14	130	16	140	20	161	22
55 - 59	95	12	96	11	129	13	137	18
60 - 64	89	17	83	9	93	15	104	12
65 - 69	62	8	63	8	68	11	73	14
70 o Más	131	23	138	26	132	29	140	26
Sin Dato	559	92	147	28	169	20	131	18
<b>Total</b>	<b>2,758</b>	<b>360</b>	<b>2,482</b>	<b>322</b>	<b>2,646</b>	<b>360</b>	<b>2,808</b>	<b>396</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

En la gráfica siguiente, se visualiza el número acumulado de fallecidos a causa del tránsito por sexo según grupo etario durante el período 2016-2019, evidenciándose una marcada prevalencia en hombres, con edades comprendidas entre los 15 y 34 años.

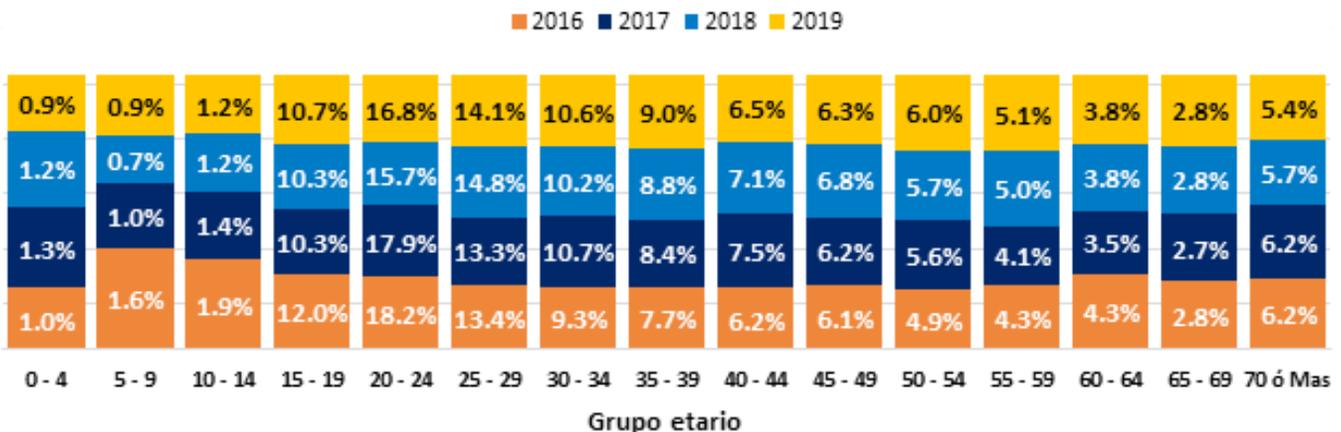
## Número de Muertes a Causa del Tránsito Acumulado por Sexo Según Grupo Etario. Período 2016-2019



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

Al analizar las proporciones de muertes a causa del tránsito por grupo etario se percibe que durante el período 2016-2018 se ha mantenido una tendencia similar, siguen siendo los jóvenes entre 15 y 34 años los que mayoritariamente pierden sus vidas en las vías del país.

## Proporción de Muertes a Causa del Tránsito por Grupo Etario. Periodo 2016-2019



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## D. Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo. (Período 2016-2019)

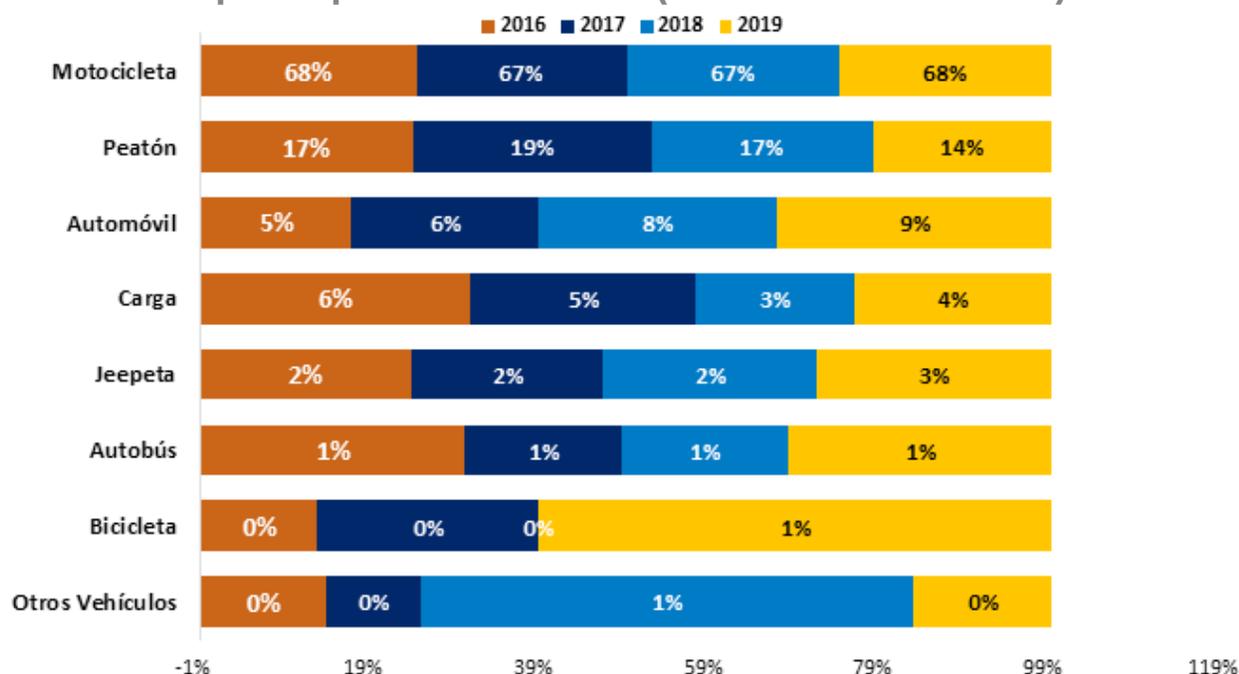
El análisis de la siniestralidad por tipo de vehículo o medio de transporte, utilizado por la víctima al momento del evento, demuestra que las motocicletas son el tipo de vehículo con mayor prevalencia, seguido de los peatones. En total, más del 80% de las víctimas mortales a causa del tránsito son estos usuarios vulnerables.

### Número de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo. (Período 2016-2019)

Tipo de vehículo	Año			
	2016	2017	2018	2019
Motocicleta	1,452	1,241	1,573	1736
Peatón	357	351	409	364
Automóvil	108	118	189	238
Carga	121	89	79	107
Jeepeta	49	39	55	66
Autobús	29	15	20	35
Bicicleta	3	5	0	16
Otros Vehículos	3	2	13	4
Sin Dato	996	944	668	638
<b>Total</b>	<b>3,118</b>	<b>2,804</b>	<b>3,006</b>	<b>3,204</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

### Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo. (Período 2016-2019)



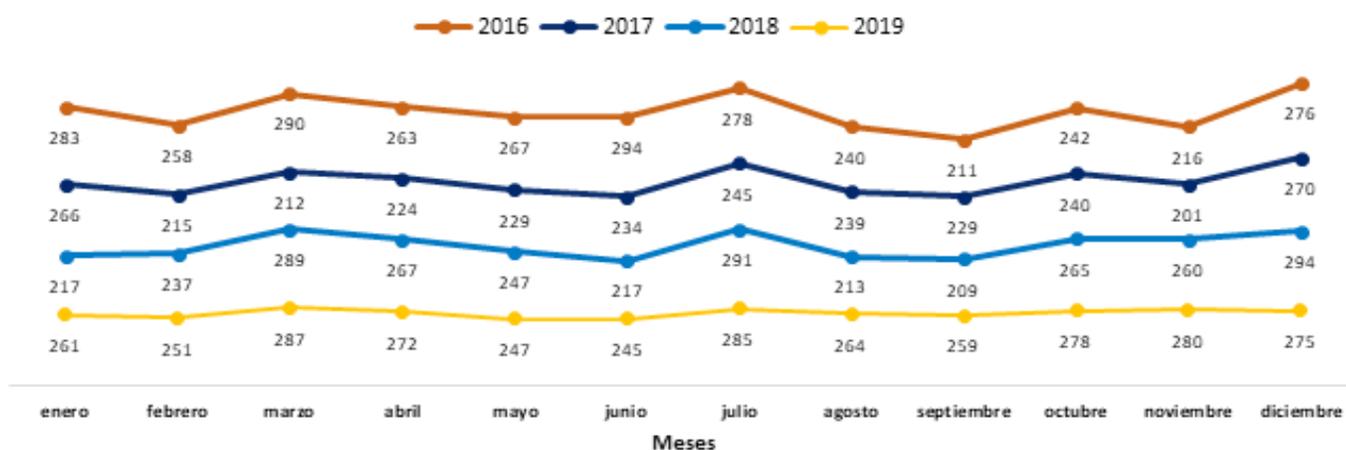
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

Nota: No incluye registros sin datos.

## E. Número de Muertes a Causa del Tránsito por Mes. (Período 2016-2019)

El comportamiento de la distribución de muertes a causa del tránsito, según el mes, muestra que existen cuatro picos importantes, que son enero, lo que puede deberse a la movilización de la población hacia interior del país por motivo a los días festivos que se celebran en dicho mes; marzo, se puede explicar a que en los años 2016 y 2018 la Semana Santa se celebró en el referido mes; julio, mes del año en el que se producen las vacaciones escolares de verano, y diciembre, evidentemente es el mes de mayor dinamismo económico, social y por lo tanto de mayor desplazamiento de la población.

### Número de Muertes a Causa del Tránsito por Mes. (Período 2016-2019)



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## F. Número y Porcentaje de Muertes Causa del Tránsito por Día de Semana. (Período 2016-2019.)

El análisis de la problemática, de las muertes a causa del tránsito, refleja los días de la semana en los que ocurren las mismas, en ese tenor se observa que la mayor cantidad se produce en los fines de semana (viernes, sábados y domingos) y los lunes, este comportamiento se ha mantenido relativamente constante en todos los años analizados.

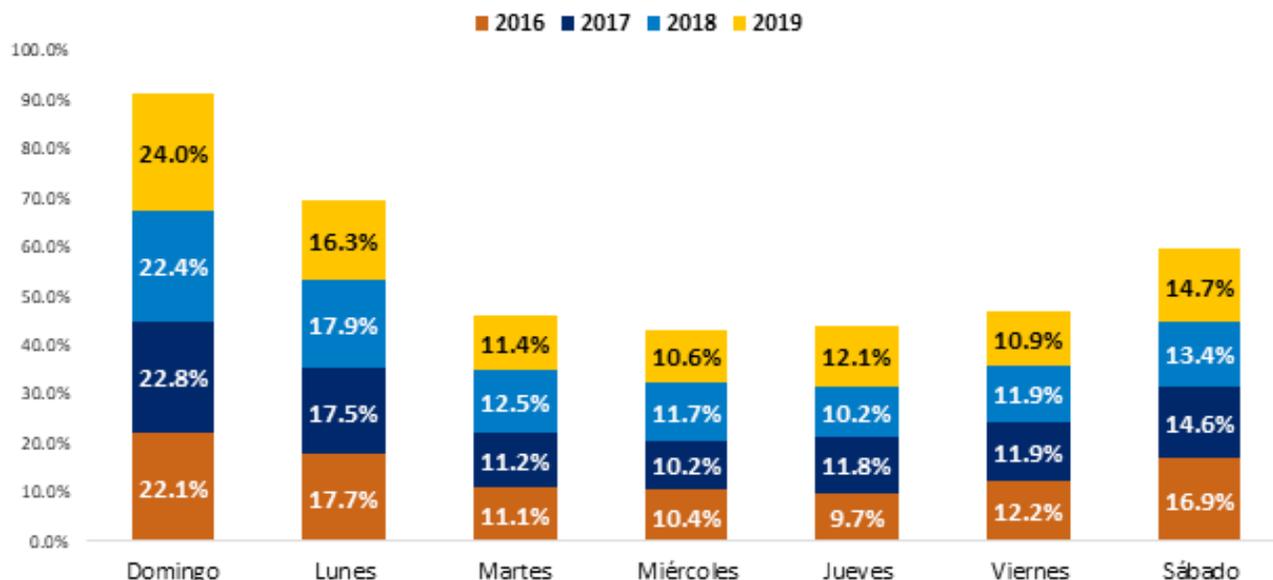
## Número de Muertes a Causa del Tránsito por Día de la Semana. (Período 2016-2019)

Día de la semana	AÑO			
	2016	2017	2018	2019
Domingo	689	640	674	770
Lunes	552	492	537	522
Martes	346	313	377	364
Miércoles	324	287	352	341
Jueves	301	330	307	387
Viernes	380	333	357	350
Sábado	526	409	402	470
<b>Total</b>	<b>3,118</b>	<b>2,804</b>	<b>3,006</b>	<b>3,204</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

A continuación, se presentan de manera gráfica los porcentajes de las muertes a causa del tránsito, ocurridas en el país por día de la semana durante el período 2016-2019. Observándose que más del 50% de las muertes se producen de sábados a lunes, evidenciándose estabilidad en el comportamiento de las cifras en el centro de la semana, es decir entre el martes, miércoles y jueves.

## Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por Día de Semana. (Período 2016-2019)

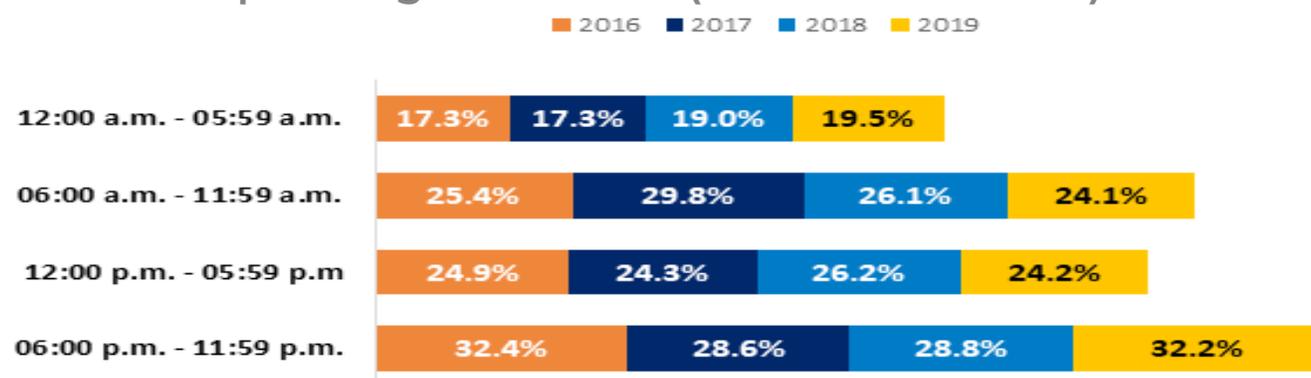


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## G. Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito, Según el Rango de Horario de Ocurrencia de los Eventos. (Período 2016-2019)

Al analizar las muertes causadas por el tránsito, en función al rango de horario, se puede observar en el último cuadrante, es decir, de 6:00 p.m. a 11:59 p.m. que se produce la mayor cantidad de fatalidades.

### Porcentaje de Fallecidos a Causa del Tránsito por Rango de Horario. (Período 2016-2019)



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

Nota: No incluye registros sin datos.

## H. Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito, Según Tipo de Accidente. (Período 2016-2019)

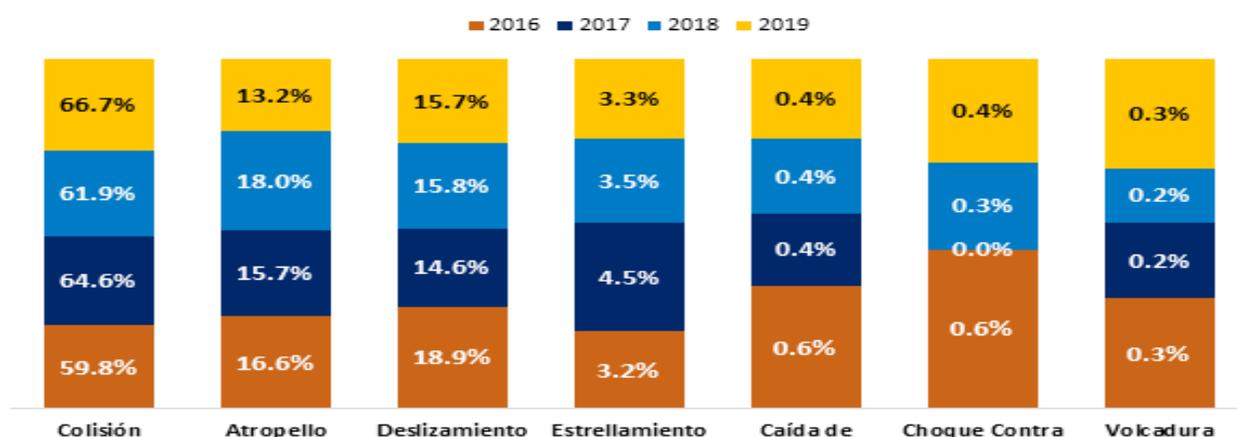
Las colisiones continúan siendo los principales tipos de accidentes que ocurren en el territorio nacional, en las mismas se puede observar un aumento entre los años 2017 y 2019 respecto del año 2016, dicho incremento se explica por la mejora reflejada en la clasificación de la variable tipo de accidente, donde además se observa una reducción en el número de registros "Sin Dato".

### Número de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Accidente. (Período 2016-2019)

Tipo de accidente	Año			
	2016	2017	2018	2019
Colisión	1,284	1,441	1,509	1,847
Atropello	357	351	438	365
Deslizamiento	405	325	384	436
Estrellamiento	68	100	86	91
Caída de Vehículo	13	8	9	11
Choque Contra Animal	13	0	8	11
Volcadura	7	5	4	9
Sin Dato	971	574	568	434
<b>Total</b>	<b>3,118</b>	<b>2,804</b>	<b>3,006</b>	<b>3,204</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## Número de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Accidente. (Período 2016-2019)



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

Nota: No incluye registros sin datos.

## I. Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito Según Zona de Ocurrencia. (Período 2016-2019)

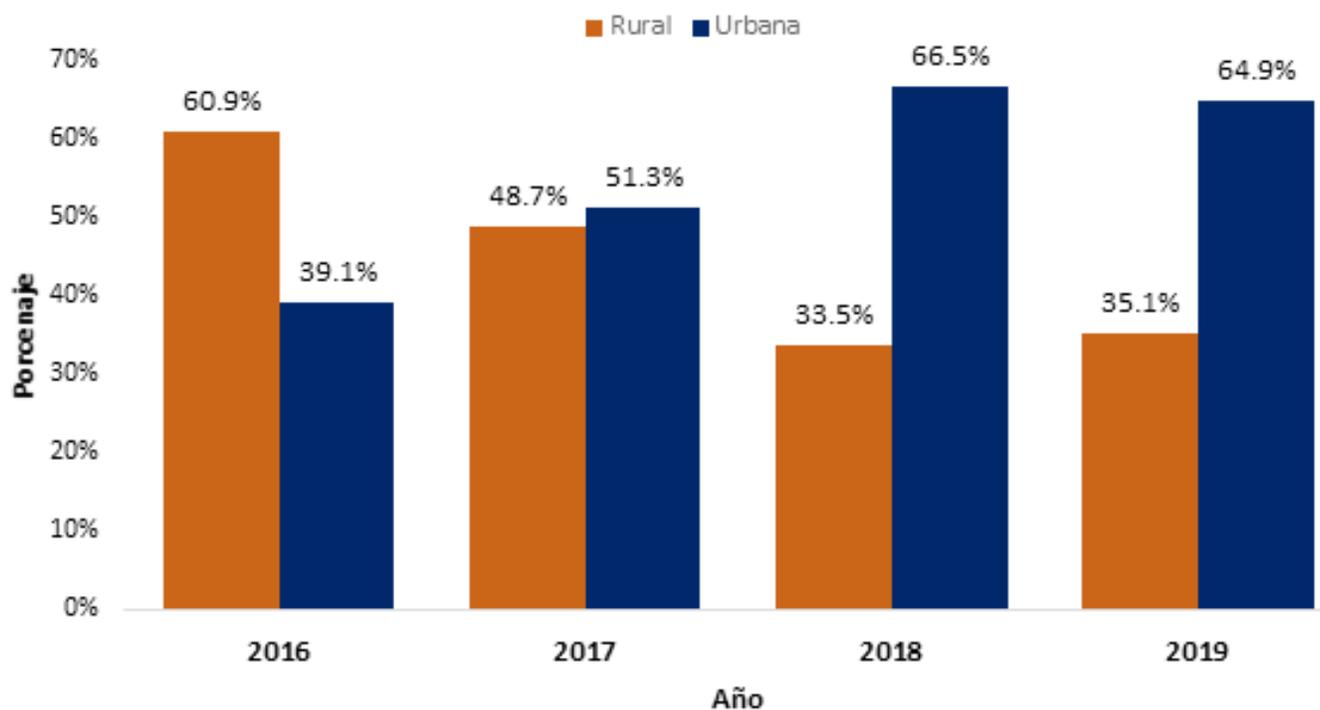
El comportamiento de las muertes ocurridas por el tránsito en función a la zona de ocurrencia en los últimos tres años, marca una tendencia al aumento, y es resultado de la mejora en la calidad de los datos y la correcta clasificación de esta variable, y es de esperarse debido a que más del 80% de la población dominicana vive en zonas urbanas, que es donde se produce la mayor circulación de vehículos.

## Número de Muertes a Causa del Tránsito Según Zona de Ocurrencia. (Período 2016-2019)

Años	Zona de ocurrencia			Total
	Urbana	Rural	Sin Dato	
2016	875	1,362	881	3,118
2017	1,393	1,325	86	2,804
2018	1,709	861	436	3,006
2019	1,813	982	409	3,204

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito Según Zona de Ocurrencia (Período 2016 - 2019)



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

### j. Distribución de Muertes a Causa del Tránsito por Provincias de Ocurrencia. (Período 2016-2019.)

A continuación, al analizar la distribución de muertes por provincia, se observa que para el año 2019 alrededor del 74% de las muertes se produjeron en las siguientes 11 provincias: Santo Domingo (20.8%), Santiago (11.7%), La Vega (9%), San Cristóbal (7.4%), La Altagracia (5.7%), Distrito Nacional (4.3%), Puerto Plata (4.3%), San Pedro de Macorís (2.9%), Espailat (2.7%), Monseñor Nouel (2.7%) y Duarte (2.7%).

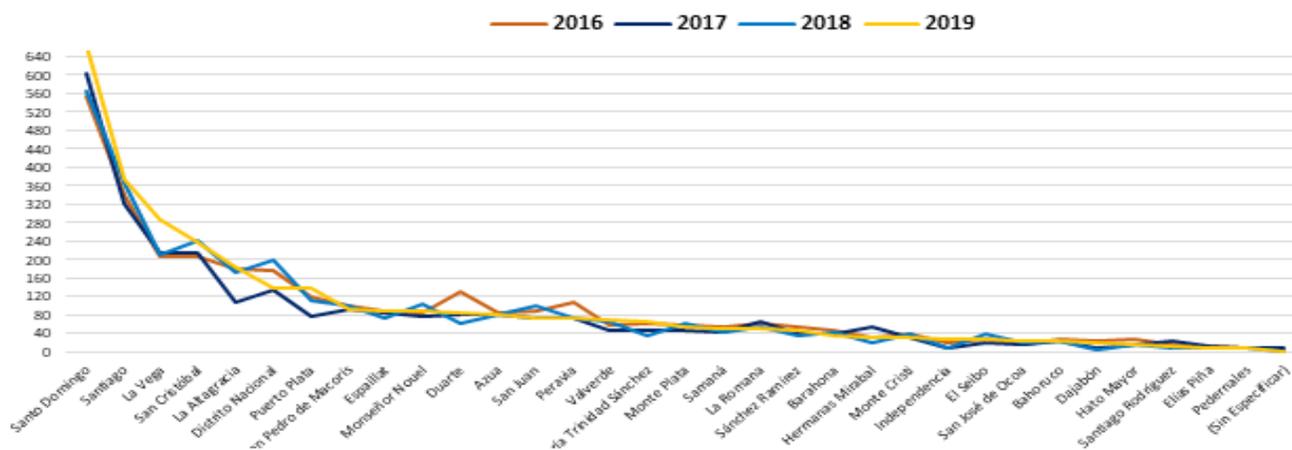
## Distribución de Muertes a Causa del Tránsito por Provincias de Ocurrencia. (Período 2016-2019)

Provincias	Año			
	2016	2017	2018	2019
Santo Domingo	553	603	564	666
Santiago	340	323	368	375
San Cristóbal	207	216	243	236
La Vega	208	213	209	288
Distrito Nacional	178	135	200	138
La Altagracia	180	108	174	183
Puerto Plata	118	78	110	137
Monseñor Nouel	86	78	104	87
San Juan	88	73	101	75
San Pedro de Macorís	102	94	100	94
Azua	86	80	80	82
Españat	87	86	75	88
Peravia	106	72	72	72
Valverde	59	48	66	69
Monte Plata	60	45	63	54
Duarte	131	82	62	85
La Romana	63	64	54	49
Barahona	45	40	44	49
Samaná	55	44	44	37
Monte Cristi	38	32	41	30
El Seibo	26	20	39	29
Sánchez Ramírez	54	39	36	47
María Trinidad Sánchez	63	45	34	64
Bahoruco	28	25	25	22
Hermanas Mirabal	32	54	21	31
San José de Ocoa	18	17	20	22
Hato Mayor	26	18	18	15
Elías Piña	13	14	10	10
Independencia	21	9	8	12
Santiago Rodríguez	18	22	8	29
Pedernales	7	8	7	8
Dajabón	22	9	6	21
Sin Especificar	0	10	0	0
<b>Total</b>	<b>3,118</b>	<b>2,804</b>	<b>3,006</b>	<b>3,204</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

En la gráfica siguiente se presenta la distribución del número de muertes a causa del tránsito por provincia de ocurrencia, observándose una tendencia similar en el total de muertes para cada año estudiado.

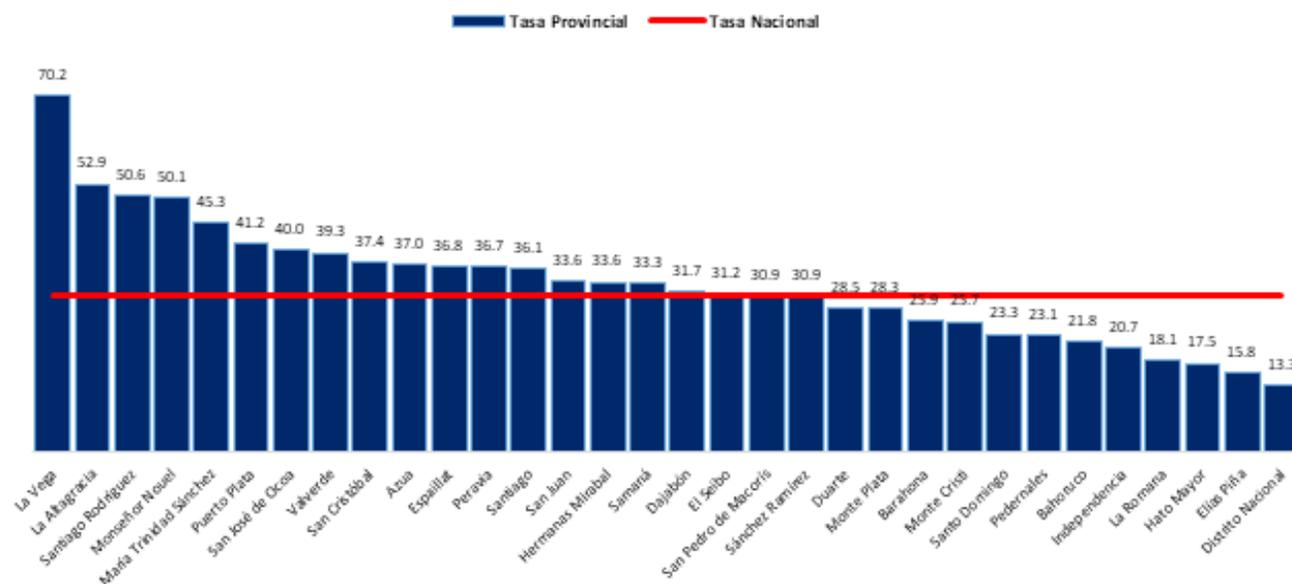
## Distribución de Muertes a Causa del Tránsito por Provincias de Ocurrencia. (Período 2016-2019)



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

Al analizar las tasas de mortalidad a causa de siniestros viales, por 100 mil habitantes para cada provincia durante el año 2019, se observa que 20 de éstas presentan una tasa igual o superior a la nacional, que es de 30.9% correspondiente al mismo año

## Tasas de Mortalidad a Causa del Tránsito por 100 mil Habitantes Según Provincia de Ocurrencia. Año 2019



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2020.

## Morbilidad asociada al tránsito.

### Número de Lesionados a Causa de Siniestros Viales por Año. (Período 2016-2019)

En las gráficas y tablas siguientes se analiza el número de personas lesionadas, reportadas por el Ministerio de Salud Pública (MSP), en función a las que recibieron atenciones médicas en las áreas de emergencias de los hospitales, a nivel nacional.

Es importante destacar que en los últimos tres años ha aumentado y mejorado considerablemente la cobertura a nivel nacional, en los centros que entran al sistema de notificadores de lesiones causadas por el tránsito, que coordina la Dirección General de Epidemiología DIGEPI en su Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE).

### Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Año. (Período 2016-2019)

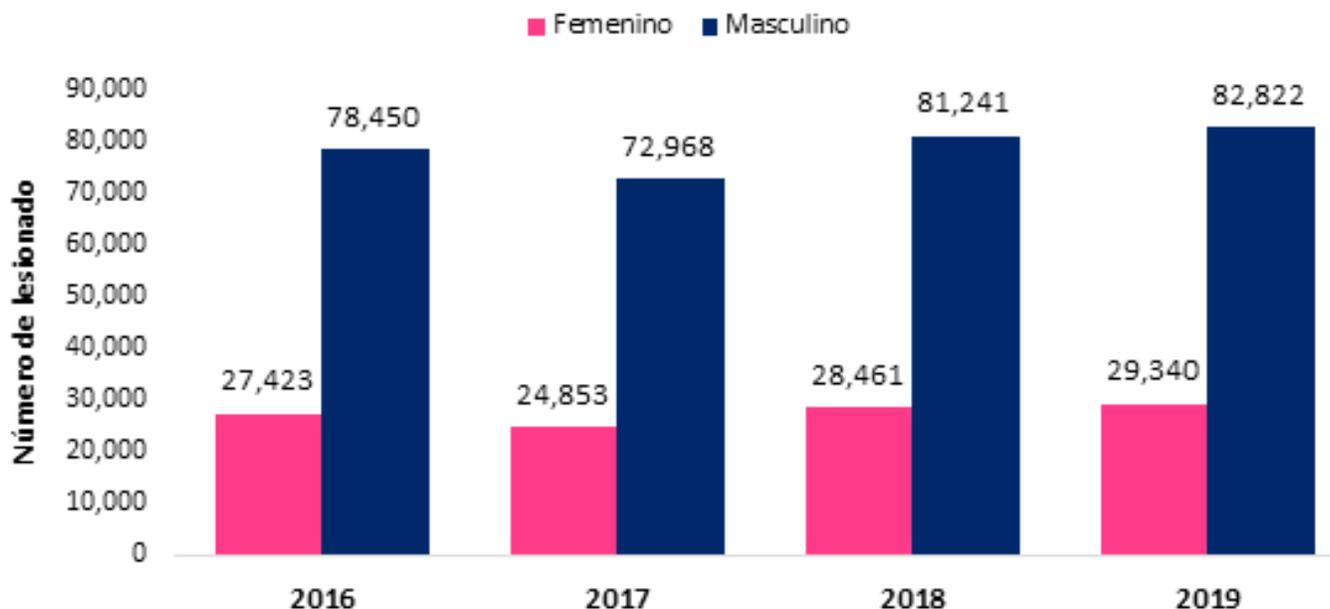


Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2019.

### Número de Lesionados, por Sexo, a Causa del Tránsito. (Período 2016-2019)

En cuanto a las lesiones a causa de los siniestros viales, entre el 2016–2019, se observa un comportamiento similar al analizar la distribución de víctimas por género, continúa bien marcada la prevalencia en los hombres, con aproximadamente el 76% del total de víctimas con lesiones ocasionadas por estos siniestros en el año 2019.

## Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Sexo (Período 2016-2019)



Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2019.

## Número y Porcentaje de Lesionados a Causa del Tránsito por Grupo Etario. (Período 2016-2019)

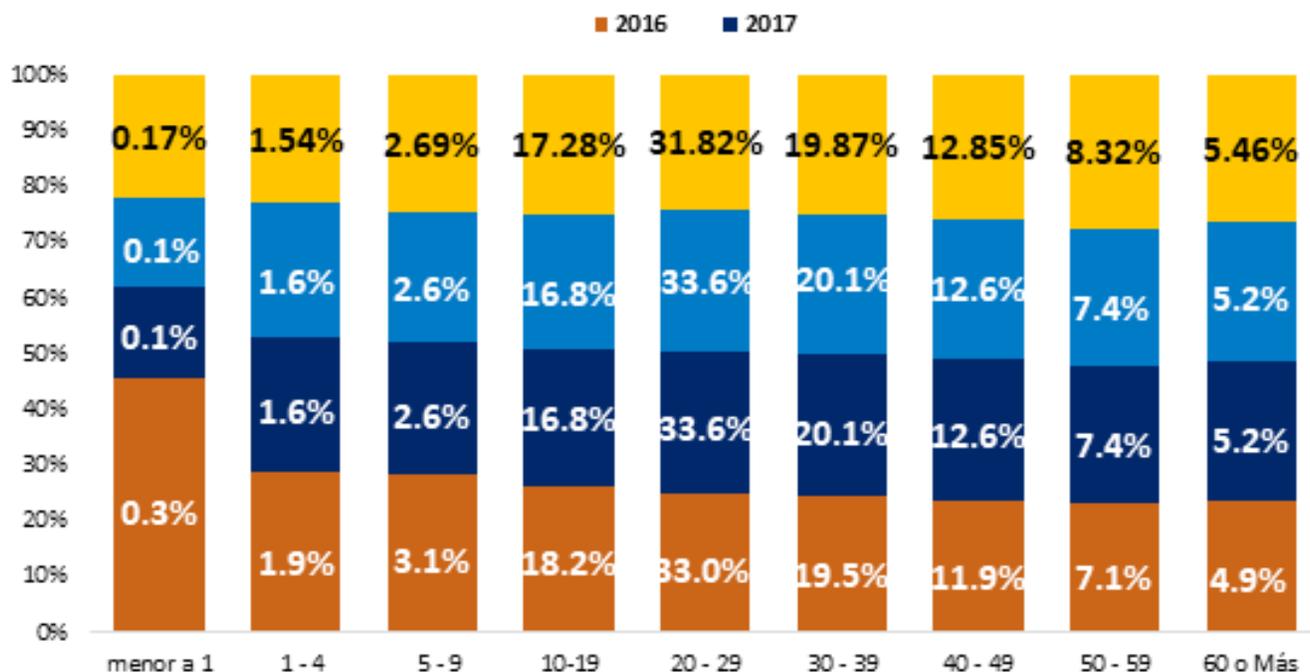
En función a las edades de los lesionados a causa del tránsito se puede evidenciar que la población con edades comprendidas entre los 20 y 29 años es la que presenta el mayor número de víctimas.

## Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Grupo Etario. (Período 2016-2019)

Grupo Etario	2016	2017	2018	2019
menor a 1	365	118	189	187
1 - 4	2,045	1,571	1,703	1,724
5 - 9	3,300	2,502	2,955	3,020
10 - 19	19,303	16,428	18,835	19,385
20 - 29	34,947	32,887	34,459	35,691
30 - 39	20,628	19,617	21,889	22,282
40 - 49	12,585	12,324	14,759	14,416
50 - 59	7,465	7,256	8,917	9,329
60 o Más	5,235	5,118	5,999	6,128
<b>Total</b>	<b>105,873</b>	<b>97,821</b>	<b>109,705</b>	<b>112,162</b>

Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2019.

## Porcentaje de Lesionados a Causa del Tránsito por Grupo Etario. (Período 2016-2019).



Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2019.

## Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Provincia que Notifica. (Período 2016-2019)

La distribución por provincias del número de lesionados a causa del tránsito se presenta en la siguiente tabla, observándose que para el año 2019 las cuatro provincias con mayor número de notificaciones fueron: Santo Domingo con 36.765; Santiago con 13.441; San Cristóbal con 7.492; y María Trinidad Sánchez con 6.357.

En el mismo orden es importante puntualizar que la República Dominicana cuenta con tres hospitales traumatológicos, dos de los cuales se encuentran ubicados en la Provincia Santo Domingo y uno en La Vega.

## Distribución de Lesionados a Causa del Tránsito por Provincias que Notifica, (República Dominicana 2016-2019)

Provincia <sup>2</sup>	2016	2017	2018	2019
Santo Domingo <sup>3</sup>	38,822	36,306	39,793	36,765
Santiago	15,546	16,677	14,194	13,441
San Cristóbal	6,984	7,806	10,756	7,492
María Trinidad Sánchez	2,398	2,617	2,591	6,357
La Romana	490	1,198	1,695	5,553
Españillat	2801	2,262	2,193	3,975
Puerto Plata	2,490	2,334	3,183	3,708
Monte Cristi	856	592	2,119	3,338
San Juan	686	1,359	2,721	3,280
Monseñor Nouel	1,790	1,243	2,495	3,008
Distrito Nacional	5,451	2,881	2,401	2,796
Duarte	1652	1812	1,719	2,344
Valverde	1,905	1,552	2,279	2,196
Samaná	2,370	1,853	1,902	1,822
Monte Plata	2095	2,213	537	1,765
Barahona	1,132	1,339	1,596	1,615
San Pedro de Macorís	1,088	1,019	1,472	1,510
Sánchez Ramírez	1,004	874	1,442	1,418
La Vega <sup>4</sup>	6306	5,265	7,459	1,406
Azua	84	124	370	1,200
Peravia	795	1176	1,424	1,010
Hermanas Mirabal	3183	2038	1,249	976
Pedernales	7	37	14	917
Elías Piña	570	269	611	860
San José de Ocoa	863	882	773	782
Bahoruco	234	308	355	579
El Seibo	236	345	356	530
Santiago Rodríguez	578	118	296	514
Hato Mayor	454	453	449	364
Dajabón	178	178	203	245
Independencia	173	168	162	222
La Altagracia	2652	523	896	189
<b>Total general</b>	<b>105,873</b>	<b>97,821</b>	<b>109,705</b>	<b>112,177</b>

Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2019

## Seguridad Vial

Como se ha visto anteriormente, la siniestralidad vial es una problemática que produce graves consecuencias en diversos aspectos que tienen que ver con la vida de las personas, tales como la cantidad de muertes que se producen en las vías, los lesionados y los daños a la propiedad tanto pública como privada. El INTRANT como una forma de evitar, disminuir y amortiguar los efectos de esa situación, ha tomado una serie de medidas con la finalidad de incidir en la seguridad vial del país.

## Actividades Realizadas:

- Levantamientos de puntos críticos, identificados por mayor accidentalidad a nivel nacional.
- Campañas de concientización destinada a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial.
- Formulación de guías metodológicas para el diseño e implementación de planes de seguridad vial.
- Celebración de la Semana de la Seguridad Vial, con el propósito de promover una cultura de seguridad en las vías, para reducir la tasa de mortalidad por la siniestralidad en el país, a través de actividades interactivas que motiven a la integración, con especial enfoque en los grupos más vulnerables.
- Charlas, talleres y programas destinados a los grupos más vulnerables
- Jornadas de Educación Vial Infantil con el apoyo de organizaciones nacionales e internacionales vinculadas al sector.
- Campañas de alcoholemia con el propósito de orientar y educar a la población de acuerdo a lo que establece la Ley 63-17 con relación a manejar bajo los efectos del alcohol. Estas incluyen la formación de los agentes fiscalizadores.
- Parque de Educación Vial Infanto-Juvenil en RD, ubicado en Ciudad Juan Bosch.
- Evaluación e implementación de cinco entornos escolares seguros en centros educativos.

## Planes e Instrumentos Elaborados Para el Logro de los Objetivos Institucionales.

Para cumplir con el mandato que confiere la Ley 63-17, afianzado en los objetivos y metas de la gestión, el INTRANT ha elaborado una serie de planes y otros mecanismos e instrumentos, los cuales se detallan a continuación:

Nombre del documento	Vigencia
Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV).	2017-2020
Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana (PENSV- M)	2019-2022
Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana (PENSV-P)	2020-2023
Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica para la República Dominicana.	2030
Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial.	N/A
Guía para la Evaluación de Implementación de Entornos Escolares Seguros.	N/A

Al mismo tiempo, es importante señalar que también se encuentran en proceso de publicación otros instrumentos que van a ayudar en la gestión institucional, tal como:

1. Primera Guía Metodológica para elaborar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.
2. Protocolo para Recopilación de Información Sectorial.

## Filosofía Institucional

### Nuestra Misión

Gestionar la rectoría nacional de la Movilidad, el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial, con un enfoque integral para la transformación de los diferentes sectores, requeridos para el desarrollo socioeconómico de la República Dominicana.

### Nuestra Visión

Ser un referente internacional en la gestión de un modelo de movilidad terrestre sostenible, eficiente, accesible y seguro, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

### Nuestros Valores

- **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 la planificación y ejecución de proyectos.
- **Confiabilidad:** Respondemos de manera oportuna y acertada a las expectativas de la sociedad, consistentemente, de tal forma que la ciudadanía se sienta satisfecha con los servicios ofertados (Hacemos lo que decimos y decimos lo que hacemos).
- **Servicio:** El servicio es nuestra vocación, la que aplicamos con rigurosidad en todas las circunstancias y espacios en las que nos desenvolvemos, para ser útiles a los ciudadanos y al país.
- **Respeto:** Nuestras relaciones con la ciudadanía y con los actores del sistema, con los que nos relacionamos, están enmarcadas por el respeto.

# Matriz FODA

Ambiente Interno		Ambiente Externo	
Fortalezas	Debilidades	Oportunidades	Amenazas
Accesibilidad de los usuarios a los servicios de la Institución.	Falta de coordinación y comunicación interna entre las diferentes áreas que componen la estructura organizacional de la Institución.	Concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de la reestructuración del sector transporte en sus diferentes modalidades.	El conflicto de intereses del sector transporte.
Difusión de noticias y normas del sector transporte al ciudadano, a través de los medios de comunicación y las redes sociales.	Falta de remozamiento y acondicionamiento de la estructura física.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerar en nuestros Reglamentos y Normativas de las buenas prácticas, de modo que sean fuertes y actualizadas al tiempo.	Resistencia a los cambios de la ciudadanía.
Existe un marco general de Ley que regula el tránsito y el transporte.	Falta de programas de capacitación técnica del personal Institucional.	La necesidad en base a la realidad país, de mejorar la situación actual de la seguridad vial y la movilidad para disminuir los siniestros viales.	Limitaciones presupuestarias.
La disponibilidad de un personal técnico y especializado en el sector de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	No aplicación de la mayoría de reglamentos de la Ley 63-17 para regular el orden, en operaciones vinculadas al tránsito y el transporte terrestre en la República Dominicana.	La cooperación de organismos nacionales e internacionales con experiencia y como fuente de financiamiento y de capacitación.	Fenómenos atmosféricos y fallas eléctricas que afectan a la gestión y monitoreo del sistema de tránsito y transporte.
Interacción con otros países, experiencias y conocimientos, referentes al área de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Poca coordinación interinstitucional entre los entes responsables de la aplicación de la Ley 63-17.	Interés del Gobierno en generar cambios significativos en favor de la población.	Un posible rebrote de la Covid-19 a inicios del año 2021, lo cual obligaría a desarrollo de medidas de restricción laboral y de movilidad, que ralentizará los proyectos y continuidad de desarrollo y aplicación de la Ley 63-17.

# Matriz FODA

Ambiente Interno		Ambiente Externo	
Fortalezas	Debilidades	Oportunidades	Amenazas
Alianzas estratégicas que ha realizado la institución desde el momento de su creación.	No se aplica un régimen de consecuencia, lo que da lugar a que se vulneren las medidas tomadas en el tránsito y transporte.	Extender geográficamente la disponibilidad de servicios.	Un eventual accionar de protesta protagonizado por grupos del transporte o ligados al mismo, contra posibles medidas de fiscalización, control y regulación que pueda emitir y aplicar la institución de conformidad con la Ley 63-17.
Integración del sector transporte con el ente regulador para buscar la solución de los problemas del sector.	Presupuesto insuficiente para el normal desenvolvimiento de las actividades de la Institución.	El desarrollo tecnológico, al aprovechar las redes sociales como herramientas educativa, informativas y comunicacionales, mediante las cuales se pueda alcanzar mayor cobertura de las informaciones y estrategias empleadas por la institución para el desarrollo de la regulación de la Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el país.	Falta de voluntad política para generar los cambios necesarios en el sector.
El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT) con la integración de los diferentes servicios de transporte de pasajeros y movilidad ciudadana.	Deficiente gestión basada en procesos y la documentación de los mismos en las diferentes áreas de la institución.	Receptividad por parte de los medios de comunicación.	

# Matriz FODA

Ambiente Interno		Ambiente Externo	
Fortalezas	Debilidades	Oportunidades	Amenazas
<p>Las actividades de concientización de las atribuciones del INTRANT, como son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Semana de Seguridad Vial</li> <li>2. Semana de Movilidad Sostenible</li> <li>3. Inauguración y funcionamiento de las Ciclovías.</li> <li>4. Jornadas de Seguridad Vial en los feriados.</li> </ol>	<p>Falta de promoción por los diferentes canales comunicativos del papel del INTRANT y los servicios que ofrece.</p>		
<p>Asistencia de unidades móviles para la emisión de licencias.</p>	<p>El principal servicio que brinda la Institución está subcontratado (Licencias de Conducir).</p>		
<p>Facilidades a través de Puntos GOB, para algunos servicios de licencias a la ciudadanía.</p>			
<p>Calidad en los servicios de asistencia al ciudadano.</p>			

Fortalezas	Oportunidades	Potencialidades
Accesibilidad de los usuarios a los servicios de la Institución.	Interés del Gobierno en generar cambios significativos a favor de la población.	Mayor cobertura en los servicios ofrecidos desde el punto de vista territorial y de la cartera de esos servicios.
Difusión de noticias y normas del sector transporte, al ciudadano, a través de los medios de comunicación y las redes sociales.	Sobre el eje del desarrollo tecnológico, aprovechando las redes sociales como herramientas educativas, informativas y comunicacionales, mediante las cuales se pueda alcanzar mayor cobertura de las informaciones y estrategias empleadas por la Institución, para así desarrollar la regulación de la Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Incrementar el conocimiento de la población de la Ley 63-17 y la implementación de la misma a través de los avances en la ejecución de los planes, programas y proyectos y también de los servicios ofrecidos.
Existe un marco general de Ley 63-17 que regula el tránsito y el transporte.	Concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de la reestructuración del sector transporte, en sus diferentes modalidades.	Generación de un ambiente propicio para la aplicación de la Ley 63-17, sus reglamentos y otras normativas.
Existe un marco general de Ley que regula el tránsito y el transporte.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerarlas en nuestros Reglamentos y Normativas de las buenas prácticas, para fortalecerlo y actualizarlo al mismo tiempo.	Incremento de las capacidades técnicas y conocimiento del personal para la ejecución de los planes, programas y proyectos para la aplicación de la Ley 63-17 y sus normativas.
La disponibilidad de un personal técnico y especializado en el sector transporte, tránsito, movilidad y seguridad vial.	La cooperación de organismos nacionales e internacionales, con experiencia, y como fuente de financiamiento y de capacitación.	Fortalecimiento de las capacidades financieras de la Institución, capacidades técnicas del personal y la transferencia de conocimientos.
Interacción con otros países, experiencias y conocimientos referentes al área de transporte, tránsito, movilidad y seguridad vial.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerarlas en nuestros reglamentos y normativas de las buenas prácticas, de modo que sean fuertes y actualizadas al tiempo.	Incremento de las capacidades técnicas y conocimiento del personal para la ejecución de los planes, programas y proyectos para la aplicación de la Ley 63-17 y sus normativas.

Fortalezas	Oportunidades	Potencialidades
Integración del sector transporte, con el ente regulador, para buscar la solución de los problemas del sector.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerarlas en nuestros Reglamentos y Normativas de las buenas prácticas, de modo que sean fuertes y actualizadas al mismo tiempo.	Incremento de las capacidades técnicas y conocimiento del personal para la ejecución de los planes, programas y proyectos para la aplicación de la Ley 63-17 y sus normativas.
El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT) con la integración de los diferentes servicios de transporte de pasajeros y movilidad ciudadana.	Interés del gobierno central en generar cambios significativos en favor de la población.	Transformación del sector transporte para beneficio de los ciudadanos.
Las actividades de concientización de las atribuciones del INTRANT, como son: 1. Semana de Seguridad Vial. 2. Semana de Movilidad Sostenible. 3. Inauguración y Funcionamiento de las Ciclovías. 4. Jornadas de Seguridad Vial en los feriados, así como Asistencia de Unidades Móviles para la emisión de licencias.	El desarrollo tecnológico, al aprovechar las redes sociales como herramientas educativas, informativas y comunicacionales, mediante las cuales se pueda alcanzar mayor cobertura de las informaciones y estrategias empleadas por la Institución para el desarrollo de la regulación la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	Incrementar el conocimiento de la población, respecto a la Ley 63-17, implementación de la misma a través de los avances en la ejecución de los planes, programas y proyectos. Así como también de los servicios ofrecidos.
Facilidades a través de Puntos GOB, para algunos servicios de licencias a la ciudadanía.	Extender geográficamente la disponibilidad de servicios.	Mayor cobertura en los servicios ofrecidos desde el punto de vista territorial y de la cartera de esos servicios.
Calidad en los servicios de asistencia al ciudadano.	Extender geográficamente la disponibilidad de servicios.	Mayor cobertura en los servicios ofrecidos y satisfacción de los ciudadanos, desde el punto de vista territorial y de la cartera de esos servicios.

Debilidades	Amenazas	Limitaciones
Falta de remozamiento y acondicionamiento de la estructura física.	Limitaciones presupuestarias.	Incapacidad de contar con un espacio físico adecuado, para así garantizar un equipo humano correctamente motivado y garantizar la mejora en la calidad de los servicios brindados.
Falta de programas de capacitación técnica del personal Institucional.	Limitaciones presupuestarias.	Limitada capacidad y competencia del personal, en ciertas áreas, con las innovaciones del sector.
No aplicación de la mayoría de Reglamentos de la Ley 63- 17, para regular el orden en las operaciones vinculadas a la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en RD.	El conflicto de intereses del sector transporte.	Resistencia por parte del sector en la aplicación de las medidas necesarias a Implementar por mandato de la Ley 63- 17.
Poca coordinación interinstitucional, entre los entes responsables de la aplicación de la Ley 63-17.	Falta de voluntad política para generar los cambios necesarios en el sector.	Limitada aplicación de la Ley 63-17, de sus Reglamentos y Normativas que no generan los cambios esperados en la ciudadanía.
No se aplica un régimen de consecuencia, lo que da lugar a que se vulneren las medidas tomadas en el tránsito y transporte.	Falta de voluntad política para generar los cambios necesarios en el sector.	Limitada aplicación de la Ley 63-17, de sus Reglamentos y Normativas que no generan los cambios esperados en la ciudadanía.
Presupuesto insuficiente para el normal desenvolvimiento de las actividades de la Institución.	Limitaciones presupuestarias.	Ejecución deficiente de los planes, programas y proyectos de la Institución.
Deficiente gestión basada en procesos y la documentación de los mismos en las diferentes áreas de la institución.	Limitaciones presupuestarias.	Limitado fortalecimiento y desarrollo institucional y la ejecución deficiente de los planes, programas y proyectos de la institución.
Falta de promoción por los diferentes canales comunicativos del INTRANT y los servicios que ofrece.	Limitaciones presupuestarias.	Limitado conocimiento de la población en cuanto al papel del INTRANT y su ejecución.
El principal servicio que brinda la Institución está subcontratado (Licencias de Conducir).	Limitaciones presupuestarias.	Limitada garantía del control del servicio.

Fortalezas	Amenazas	Nivel de Riesgo
Accesibilidad de los usuarios a los servicios de la Institución.	Limitaciones presupuestarias.	Impedimento de la ampliación de cobertura en los servicios de la institución, desde el punto de vista territorial y de la cartera de sus servicios.
Difusión de noticias y normas del sector transporte al ciudadano a través de los medios de comunicación y las redes sociales.	Limitaciones presupuestarias.	Limitado conocimiento de la ciudadanía de las noticias y normas del sector.
Existe un marco general de Ley que regula el tránsito y el transporte.	Resistencia a los cambios de la ciudadanía.	Por la resistencia ciudadana podría no aplicarse la Ley.
La disponibilidad de un personal técnico y especializado en el sector de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	Limitaciones presupuestarias.	Deserción del personal especializado.
Interacción con otros países, experiencias y conocimientos referentes al área de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	Un posible rebrote de la Covid-19 a inicios del año 2021, lo cual obligaría al desarrollo de medidas de restricción laboral y de movilidad, que ralentizaron los proyectos y continuidad de desarrollo y aplicación de la Ley 63-17.	Paralización de proyectos de cooperación internacional.
Alianzas estratégicas que ha realizado la institución desde el momento de su creación.	Falta de voluntad política para generar los cambios necesarios en el sector.	Limitación en el cumplimiento de los planes, proyectos y programas si no contamos con la voluntad política.
Integración del sector transporte, con el ente regulador, para buscar la solución de los problemas del sector.	Resistencia a los cambios de la ciudadanía.	Dada a la resistencia de los cambios, no se realizaría la modernización en el sector.
El Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT) con la integración de los diferentes servicios de transporte de pasajeros y movilidad ciudadana.	El conflicto de intereses del sector transporte.	Limitar el desarrollo de los cambios previstos para el sector.

Fortalezas	Amenazas	Nivel de Riesgo
<p>Las actividades de concientización de las atribuciones del INTRANT, como son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Semana de Seguridad Vial.</li> <li>2. Semana de Movilidad Sostenible.</li> <li>3. Inauguración y funcionamiento de las Ciclovías.</li> <li>4. Jornadas de Seguridad Vial en los feriados.</li> <li>5. Asistencia de unidades móviles para la emisión de licencias.</li> </ol>	Limitaciones presupuestarias.	Limitada ejecución y expansión de las actividades de concientización.
Facilidades a través de Puntos GOB, para algunos servicios de licencias a la ciudadanía.	Limitaciones presupuestarias.	Limitada ejecución y expansión de la oferta de los servicios.
Calidad en los servicios de asistencia al ciudadano.	Limitaciones presupuestarias.	Limitada ejecución y expansión de la oferta de los servicios.

Debilidades	Oportunidades	Desafío
Falta de coordinación y comunicación interna entre las diferentes áreas que componen la estructura organizacional de la Institución.	La cooperación de organismos nacionales e internacionales con experiencia y como fuente de financiamiento y de capacitación.	Crear un equipo fortalecido, empoderado, con sentido de pertenencia para componer la estructura organizacional de la Institución.
Falta de remozamiento y acondicionamiento de la estructura física.	La necesidad en base a la realidad país en mejorar la situación actual de la seguridad vial y la movilidad para disminuir los siniestros viales.	Contar con espacios físicos y equipos tecnológicos que estén a la altura para mejorar la situación actual de la seguridad vial y la movilidad, con el objetivo de disminuir los siniestros viales.
Falta de programas de capacitación técnica del personal Institucional.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerarlas en nuestros reglamentos y normativas de buenas prácticas, de modo que se fortalezcan y actualicen al mismo tiempo.	Implementar todas las normativas existentes en la Ley 63-17, para así generar los cambios que espera la ciudadanía.

Debilidades	Oportunidades	Desafío
No aplicación de la mayoría de reglamentos de la Ley 63-17 para regular el orden en las operaciones, respecto a lo vinculado al tránsito y al transporte terrestre en la República Dominicana.	Aprovechar las experiencias de otros países para considerarlas en nuestros reglamentos y normativas de las buenas prácticas, de modo que sean fuertes y actualizadas al tiempo.	Implementar todas las normativas existentes de la Ley 63-17 para generar los cambios que espera la ciudadanía.
Poca coordinación interinstitucional entre los entes responsables de la aplicación de la Ley 63-17.	Interés del Gobierno en generar cambios significativos en favor de la población.	Generar los cambios significativos que contempla la Ley 63-17 y espera la ciudadanía.
No se aplica un régimen de consecuencia, lo que da lugar a que se vulneren las medidas tomadas en el tránsito y transporte.	Interés del Gobierno en generar cambios significativos a favor de la población.	Lograr los cambios significativos que contempla la Ley 63-17 y espera la ciudadanía.
Presupuesto insuficiente para el normal desenvolvimiento de las actividades de la Institución.	La cooperación de organismos nacionales e internacionales con experiencia y como fuente de financiamiento y de capacitación.	Lograr los objetivos institucionales que tienen una limitante presupuestaria.
Deficiente gestión basada en procesos y la documentación de los mismos, en las diferentes áreas de la institución.	La cooperación de organismos nacionales e internacionales con experiencia y como fuente de financiamiento y de capacitación.	Lograr una institución con una gestión basada en procesos y eficiencia en todas las áreas.
Falta de promoción por los diferentes canales comunicativos del INTRANT y los servicios que ofrece.	El desarrollo tecnológico, al aprovechar las redes sociales como herramientas educativas, informativas, y comunicacionales, mediante las cuales se pueda alcanzar mayor cobertura de las informaciones y estrategias empleadas por la Institución, para así desarrollar la regulación del Transporte Terrestre, la Movilidad, el Tránsito y Seguridad Vial en el país.	Lograr el posicionamiento del INTRANT a nivel de la población.
El principal servicio que brinda la Institución está subcontratado. (Licencias de Conducir)	Interés del Gobierno en generar cambios significativos en favor de la población.	Ofrecer el servicio sin necesidad de subcontratación

## SERVICIOS OFRECIDOS POR INTRANT

SERVICIOS	ÁREA QUE OFRECE EL SERVICIO.	
Carnet de Aprendizaje para Mayores de 18 años	DIRECCION DE LICENCIA	
Carnet de Aprendizaje para Menores de 18 años y Mayores de 16		
Nueva Licencia de Conducir, Categoría 2		
Nueva Licencia de Conducir para Motorista		
Cambio de Categoría, de 2 a 3		
Cambio de Categoría, de 3 a 4		
Cambio Licencia Militar a Civil		
Cambio Extranjero a Dominicana		
Cambios y Correcciones en Licencias de Conducir y Carnets de Aprendizajes vigentes		
Cambio de Civil a Militar		
Solicitud de Baja, categoría de 04 a 03 y de 03 a 02		
Nueva Licencia de Conducir Operador Equipos, categoría 5		
Duplicado por Pérdida o Deterioro de Licencia y/o Carnet de Aprendizaje		
Certificaciones		
Expedición Licencia Diplomática		
Derecho a Reexamen		
Manual del Conductor		
Compleativo		
Renovación de Carnet de Aprendizaje		
Renovación de Licencia de Conducir, Categoría 2		
Renovación de Licencia de Motocicletas, Categoría 1		
Renovación Licencia Categoría 3		
Renovación Licencia Categoría 4		
Renovación Licencia Categoría 5		
Consulta en línea estatus Licencia de Conducir		
Proceso para eliminar restricción Lente Correctivo		
Proceso para eliminar restricción Menor de Edad		
Proceso para eliminar restricción solo se Maneja de Día		
Proceso para eliminar restricción Transmisión Automática		
Proceso para eliminar restricción Uso de Audífonos		
Solicitud para Unidad Móvil		
Permiso uso Luces de Alta Luminosidad en Vehículos de Motor (LED)		DIRECCION DE VEHÍCULOS DE MOTOR
Certificación Para Optar Por La Obtención De Placas A Remolques Semirremolques Y Buggys		

## SERVICIOS OFRECIDOS POR INTRANT

SERVICIOS	ÁREA QUE OFRECE EL SERVICIO.
Autorización de Acceso a Propiedades	TRÁNSITO Y VIALIDAD
Autorización para Colocar o Retirar Reductores de Velocidad en Vías Públicas	
Autorización para Colocar Publicidad en Vías Públicas	
Autorización para Construcción de Terminales de Pasajeros	
Autorización para Filmaciones o Fotografías en Vías Públicas	
Autorización para Realizar Actividades Deportivas y Religiosas en Vías Públicas	
Solicitud Permiso y/o Retiro de Vallas	
Autorización para Realizar Trabajos en Vías Públicas	
Permiso de Circulación de Vehículos de Cargas en Días Feriados	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA
Permiso Especial para Transporte de Carga de Doble Cola	
Formulario de Registro Vehículos de Carga	
Permiso Especial para el Transporte de Cargas Sobredimensionadas y Exceso de Peso	
Planos Vehículo de Pasajeros o Carga	
Requisitos para Constitución de Compañías de (Taxistas)	TRANSPORTE PRIVADO
Requisitos para Obtener Licencia de Operación para Alquiler de Vehículos o Rent Car	
Requisitos para Obtener Licencia de Operación Personal o Moral, Transporte Turístico y Transporte de Personal	
Requisitos para Obtener Licencia de Operación Personal o Moral, Transporte Terrestre de Autobuses y Minibuses	
Formulario Registro Transporte Escolar	
Charlas ENEVIAL	ENEVIAL
Formulario Solicitud de Visita Parque Infantil	
Certificación para Realizar Estudios de Impacto de Tráfico a Empresas E Ingenieros Individuales	MOVILIDAD SOSTENIBLE
Tarjeta Bonogas	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

# Matriz de Ejes y Resultados Estratégicos.

## Eje 1: Planificación, Diseño, Innovación y Supervisión de la Movilidad Terrestre

Instrumentos Nivel Planificación Global			Alineación END			Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente alineado	Meta Otros compromisos nacionales e internacionales relacionados	Resultados institucionales PEI
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPS	Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END			Denominación
Transformación del Transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a servicios de transporte en los barrios y municipios para conectar con los principales centros urbanos.	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	<b>R.1.1.</b> Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en el Gran Santo Domingo y Santiago.
		Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados						
		Mejorado el acceso de las personas con discapacidad a la red de transporte público de pasajeros.						
		Reducida la contaminación ambiental debida a los transportes y al patrón de desplazamientos.						

Instrumentos Nivel Planificación Global			Alineación END			Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente alineado	Meta Otros compromisos nacionales e internacionales relacionados	Resultados institucionales PEI
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPSP	Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END			Denominación
Transformación del Transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a servicios de transporte en los barrios y municipios para conectar con los principales centros urbanos	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	<b>R.1.2.</b> Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad y tránsito en municipios y distritos municipales a nivel nacional.
Transformación del Transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a servicios de transporte en los barrios y municipios para conectar con los principales centros urbanos	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	

Instrumentos Nivel Planificación Global			Alineación END			Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente alineado	Meta Otros compromisos nacionales e internacionales relacionados	Resultados institucionales PEI
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPSP	Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END			Denominación
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados.	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	<b>R.1.3.</b> Mejorada e incrementada la regulación del servicio de mototaxistas en el país.
		Aumentado el nivel de acceso a servicios de transporte en los barrios y municipios para conectar con los principales centros urbanos.						

Instrumentos Nivel Planificación Global		Alineación END			Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente alineado	Meta Otros compromisos nacionales e internacionales relacionados	Resultados institucionales PEI	
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPSP	Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END		Denominación	
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados.	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	<b>R.1.4.</b> Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte- de personas (público y privado) y de carga- eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Aumentado el nivel de acceso a una red metropolitana pública vinculada con servicios complementarios regulados	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	0	<b>R.1.5.</b> Incrementada la regulación del servicio de transporte de carga.
		Aumentada la competitividad y productividad de los servicios de transporte y logística						

Resultados institucionales PEI						Productos Terminales (Relevantes)		
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta			Denominación	
		Año*	Valor	Años	2022	2023		2024
<b>R.1.1.1.</b> Fortalecido un sistema integrado de transporte público, intermodal, interoperable, sostenible y al alcance de los usuarios en el Gran Santo Domingo y Santiago.	<b>I.1.1.1.</b> Porcentaje de corredores integrados al sistema	2020	0	2021	23%	2022	54%	<b>P.1.1.1.</b> Instituciones públicas y operadores de transporte reciben diseños de corredores integrados al sistema de transporte público de pasajeros
					77%		100%	
	<b>I.1.1.2.</b> Crecimiento porcentual de actividades de promoción de movilidad sostenible	2020	0		20%		40%	<b>P.1.1.2.</b> Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía.
					70%		100%	
								<b>P.1.1.3.</b> Eventos de promoción de la movilidad sostenible

Resultados institucionales PEI							Productos Terminales (Relevantes)	
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta				Denominación
		Año*	Valor	Años				
		2021	2022	2023	2024			
R.1.2. Fortalecidas las capacidades técnicas en cuanto a movilidad y tránsito en municipios y distritos municipales a nivel nacional.	I.1.2.1. Porcentaje de barrios priorizados con accesibilidad vial	2020	0	29%	58%	87%	100%	P.1.2.1. Informes de mejoras de movilidad de sectores vulnerables entregadas a las alcaldías para su implementación
	I.1.2.2. Porcentaje de municipios priorizados capacitados en temas de movilidad	2020	0	25%	50%	75%	100%	P.1.2.2. Alcaldías reciben asistencias técnicas en materia de movilidad y tránsito.
	I.1.2.3. Porcentaje de autoridades locales desarrollando planes de movilidad	2020	0	37%	64%	87%	100%	P.1.2.3. Alcaldías reciben planes de movilidad de sus respectivos gobiernos locales
R.1.3. Mejorada e incrementada la regulación del servicio de mototaxistas en el país.	I.1.3.1. Porcentaje de mototaxista censados a nivel nacional	2020	70.4%	25%	50%	75%	86%	P.1.3.1. Censo a los mototaxista en las diferentes paradas de motocicletas
	I.1.3.2. Porcentaje de mototaxistas Capacitados	2020	4%	10%	36%	62%	99%	P.1.3.2. Mototaxistas regulados reciben capacitación

Resultados institucionales PEI							Productos Terminales (Relevantes)	
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta			Denominación	
		Año *	Valor	Años	2021	2022		
<b>R.1.4.</b> Incrementada la regulación de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros	<b>I.1.4.1.</b> Porcentaje de licencias de operación autorizadas	2020	16.00%	6%	17%	36%	72%	<b>P.1.4.1.</b> Prestadores de servicio reciben licencias de operación de transporte de pasajeros
	<b>I.1.4.2.</b> Porcentaje de rótulos colocados	2020	14.83%	15%	30%	46%	63%	<b>P.1.4.2.</b> Prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben rótulos para sus vehículos
	<b>I.1.4.3.</b> Porcentaje de tabilllas entregadas	2020	0	15%	30%	46%	63%	<b>P.1.4.3.</b> Entrega de tabilllas.
<b>R.1.5.</b> Incrementada la regulación del servicio de transporte de carga.	<b>I.1.5.1.</b> Porcentaje de vehículos de transporte de carga registrados y señalizados según región	2019	0%	5%	15%	45%	81%	<b>P.1.5.1.</b> Realizar el registro nacional de vehículos de transporte de carga
	<b>I.1.5.2.</b> Porcentaje de operadores registrados según parque vehicular por tipo de contribuyente	2019	0%	0%	10%	45%	100%	<b>P.1.5.2.</b> Capacitaciones a choferes de vehículos pesados
								<b>P.1.5.3.</b> Prestadores de servicio reciben permisos de operación de transporte de carga

Productos Terminales (Relevantes)					
Denominación	Unidad de medida	Programación			
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
<b>P.1.1.1.</b> Instituciones públicas y operadores de transporte reciben diseños de corredores integrados al sistema de transporte público de pasajeros	Corredores del transporte público, diseñados	3	4	3	3
<b>P.1.1.2.</b> Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía.	Implementación de corredores del transporte público	3	4	3	3
<b>P.1.1.3.</b> Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Eventos realizados	2	2	3	3
<b>P.1.2.1.</b> Informes de mejoras de movilidad de sectores vulnerables entregadas a las alcaldías para su implementación	Informes entregados	6	6	6	3
<b>P.1.2.2.</b> Alcaldías reciben asistencias técnicas en materia de movilidad y tránsito.	Asistencias técnicas realizadas	20	20	20	20
<b>P.1.2.3.</b> Alcaldías reciben planes de movilidad de sus respectivos gobiernos locales	Planes de movilidad elaborados	11	8	7	4

Productos Terminales (Relevantes)

Denominación	Unidad de medida	Programación			
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
<b>P.1.3.1.</b> Censo a los mototaxista en las diferentes paradas de motocicletas	Mototaxistas censados	1500	1500	1500	660
<b>P.1.3.2.</b> Mototaxistas regulados reciben capacitación	Mototaxistas Capacitados	5,700	14,250	14,250	20,520
<b>P.1.4.1.</b> Prestadores de servicio reciben licencias de operación de transporte de pasajeros	Licencias de operación entregadas	154	274	484	894
<b>P.1.4.2.</b> Prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben rótulos para sus vehículos	Vehículos con rótulos colocados	9,613	9,679	10,562	11,078
<b>P.1.4.3.</b> Entrega de tablillas.	Tablillas entregadas	9,613	9,679	10,562	11,078
<b>P.1.5.1.</b> Realizar el registro nacional de vehículos de transporte de carga	Vehículos de carga registrados.	23,402	46,805	140,414	168,497
<b>P.1.5.2.</b> Capacitaciones a choferes de vehículos pesados	Choferes de vehículos pesados, capacitados.	1,000	1,500	1,500	1,000
<b>P.1.5.3.</b> Prestadores de servicio reciben permisos de operación de transporte de carga	Permisos de circulación entregados	26,000	27,300	28,665	30,098

Productos Terminales (Relevantes)	Requerimiento financiero (\$)									
	2021		2022		2023		2024		Fuente financiamiento	Valor
	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento		
<b>P.1.1.1.</b> Instituciones públicas y operadores de transporte reciben diseños de corredores integrados al sistema de transporte público de pasajeros	\$ 27,284,548.50	Presupuesto Nacional	\$ 36,379,398.00	Presupuesto Nacional	\$ 27,284,548.50	Presupuesto Nacional	\$ 27,284,548.50	Presupuesto Nacional	\$ 27,284,548.50	Presupuesto Nacional
<b>P.1.1.2.</b> Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía.	\$ 208,736,226.00	Presupuesto Nacional	\$ 278,314,968.00	Presupuesto Nacional	\$ 208,736,226.00	Presupuesto Nacional	\$ 208,736,226.00	Presupuesto Nacional	\$ 208,736,226.00	Presupuesto Nacional
<b>P.1.1.3.</b> Eventos de promoción de la movilidad sostenible	\$ 5,559,840.00	Presupuesto Nacional	\$ 5,559,840.00	Presupuesto Nacional	\$ 8,339,760.00	Presupuesto Nacional	\$ 8,339,760.00	Presupuesto Nacional	\$ 8,339,760.00	Presupuesto Nacional

Requerimiento financiero (\$)									
Productos Terminales (Rellevantes)	2021		2022		2023		2024		Fuente financiamiento
	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	
<b>P.1.2.1.</b> In-formes de mejoras de movilidad de sectores vulnerables entregadas a las alcaldías para su implementación	\$ 8,886,332.40	Presupuesto Nacional	\$ 8,886,332.40	Presupuesto Nacional	\$ 8,886,332.40	Presupuesto Nacional	\$ 4,443,166.20	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.1.2.2.</b> Alcaldías reciben asistencias técnicas en materia de movilidad y tránsito.	\$ 823,680.00	Presupuesto Nacional	\$ 823,680.00	Presupuesto Nacional	\$ 823,680.00	Presupuesto Nacional	\$ 823,680.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.1.2.3.</b> Alcaldías reciben planes de movilidad de sus respectivos gobiernos locales	\$ 11,400,849.90	Presupuesto Nacional	\$ 8,291,527.20	Presupuesto Nacional	\$ 7,255,086.30	Presupuesto Nacional	\$ 4,145,763.60	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.1.3.1.</b> Censo a los mototaxistas en las diferentes paradas de motocicletas	\$ 1,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 1,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 1,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 660,000.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional

Requerimiento financiero (\$)									
Productos Terminales (Rellevantes)	Denominación	2021		2022		2023		2024	
		Valor	Fuente financiamiento						
	<b>P.1.3.2.</b> Mototaxistas regulados reciben capacitación	\$ 5,700,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 14,250,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 14,250,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 20,520,000.00	Presupuesto Nacional
	<b>P.1.4.1.</b> Prestadores de servicio reciben licencias de operación de transporte de pasajeros	\$ 539,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 959,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 1,694,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 3,129,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio
	<b>P.1.4.2.</b> Prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben rótulos para sus vehículos	\$ 9,501,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 9,632,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 7,758,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 7,881,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio
	<b>P.1.4.3.</b> Entrega de tabillas.	\$ 14,419,500.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 14,518,500.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 15,843,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio	\$ 16,617,000.00	Presupuesto Nacional Fondo Propio
	<b>P.1.5.1.</b> Realizar el registro nacional de vehículos de transporte de carga	\$ 800,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 600,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 400,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 200,000.00	Presupuesto Nacional

Requerimiento financiero (\$)									
Productos Terminales (Relevantes)	2021		2022		2023		2024		Fuente financiamiento
	Valor	Fuente financiamiento							
<b>P.1.5.2.</b> Capacitaciones a choferes de vehículos pesados	\$ 109,905.60	Presupuesto Nacional	\$ 439,622.40	Presupuesto Nacional	\$ 439,622.40	Presupuesto Nacional	\$ 109,905.60	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.1.5.3.</b> Prestadores de servicio reciben permisos de operación de transporte de carga	\$ 1,820,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 1,820,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 2,002,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 2,002,000.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional

Productos Terminales (Relevantes)				
Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.1.1.1.</b> Instituciones públicas y operadores de transporte reciben diseños de corredores integrados al sistema de transporte público de pasajeros	Informe técnico de diseño de corredor Planos Estudios de tránsito y transporte	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible, Dir. Transporte de Pasajeros, Dir. de Seguridad Vial) Operadores privados de TP MOPC	Disponibilidad Presupuestaria Integración de los Operadores privados
<b>P.1.1.2.</b> Usuarios del sistema de transporte público de pasajeros cuentan con corredores integrados al servicio de la ciudadanía.	Señalización horizontal y vertical implementada; intersecciones semaforizadas intervenidas; Campañas de promoción	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible, Dir. Transporte de Pasajeros, Dir. de Seguridad Vial) Autoridades Locales DIGESETT MOPC	Disponibilidad Presupuestaria Integración de los involucrados

Productos Terminales (Relevantes)				
Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.1.1.3.</b> Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Presentación de actividades Minutas Calendario de Media tour Fotos Revista resumen del evento	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible) Autoridades Locales	Disponibilidad Presupuestaria Disponibilidad de transporte Disponibilidad de personal
<b>P.1.2.1.</b> Informes de mejoras de movilidad de sectores vulnerables entregadas a las alcaldías para su implementación	Formularios de levantamiento Análisis de estudios Fotos y videos Informe técnico Planos	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible) Autoridades Locales MOPC	Disponibilidad Presupuestaria Condiciones óptimas del clima Condiciones normales de patrones de movilidad
<b>P.1.2.2.</b> Alcaldías reciben asistencias técnicas en materia de movilidad y tránsito.	Material de capacitación Fotos y videos Minuta Planos	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible) Autoridades Locales	Disponibilidad Presupuestaria Disponibilidad de transporte Integración de autoridades locales

Productos Terminales (Relevantes)				
Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.1.2.3.</b> Alcaldías reciben planes de movilidad de sus respectivos gobiernos locales	PMUS del Gran Santo Domingo Guía de elaboración de planes de movilidad Planes locales de movilidad sostenible	Dir. Movilidad Sostenible	INTRANT (Dir. Movilidad Sostenible) Autoridades Locales	Disponibilidad Presupuestaria Condiciones óptimas del clima Condiciones normales de patrones de movilidad
<b>P.1.3.1.</b> Censo a los mototaxista en las diferentes paradas de motocicletas	Formulario de campo, fotos y Relación de las paradas censadas,	Dirección de Transporte de Pasajeros	Dirección de Planificación y Departamento de Registro de Transito y Transporte,	Integración de actores del sector. Disponibilidad presupuestarias
<b>P.1.3.2.</b> Mototaxistas regulados reciben capacitación	Listado de los participantes a los cursos o talleres Fotos Informe ejecutivo	Dirección de Transporte de Pasajeros	Dirección de ENEVIAL Departamento de Registro de Transito y Transporte	Integración de actores del sector. Disponibilidad presupuestarias
<b>P.1.4.1.</b> Prestadores de servicio reciben licencias de operación de transporte de pasajeros	Relación de Licencias de Operación entregadas	Dirección de Transporte de Pasajeros	Departamento de Registro de Transito y Transporte Dirección Jurídica Departamento de Gestión de Cobro	Integración de actores del sector. Disponibilidad presupuestarias

Productos Terminales (Relevantes)				
Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.1.4.2.</b> Prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros reciben rótulos para sus vehículos	Reporte de rótulos colocados	Dirección de Transporte de Pasajeros	Departamento de Registro de Tránsito y Transporte Departamento de Gestión de Cobro	Integración de actores del sector. Disponibilidad presupuestaria
<b>P.1.4.3.</b> Entrega de tabillas.	Reporte de Tabillas entregadas	Dirección de Transporte de Pasajeros	Departamento de Registro de Tránsito y Transporte Departamento de Gestión de Cobro	Integración de actores del sector. Disponibilidad presupuestaria
<b>P.1.5.1.</b> Realizar el registro nacional de vehículos de transporte de carga	Base de datos del Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga	Dirección de Transporte de Carga	N/A	Disponibilidad presupuestaria. Aceptación e integración del sector.
<b>P.1.5.2.</b> Capacitaciones a choferes de vehículos pesados	Listados de asistencias, certificados de participación	Dirección de Transporte de Carga	ENEVIAL	Disponibilidad presupuestaria. Aceptación e integración del sector.
<b>P.1.5.3.</b> Prestadores de servicio reciben permisos de operación de transporte de carga	Base de datos de la Oficina Virtual de INTRANT	Dirección de Transporte de Carga	Dirección de Tecnología	Se mantendrán las medidas de políticas en las fechas de gran demanda de movilidad de personas y se pondrán en operación los permisos que manda el reglamento 258-20 de Transportes de Cargas

Ficha de Indicadores.	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de corredores integrados al sistema	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 100%
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de corredores integrados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) (metro, teleférico, ciclovías, terminales, etc.) respecto a la cantidad de corredores habilitados.	
Característica del Indicador	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Trimestral	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de corredores diseñados conectados al SITP/ Cantidad de corredores habilitados x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Gran Santo Domingo y Santiago	
<b>Fuente del dato:</b> Movilidad Sostenible INTRANT y alcaldías	
Observaciones:	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Crecimiento porcentual de las actividades de promoción de movilidad sostenible	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 2 (0%)
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 13 (100%)
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de actividades de promoción realizadas para incentivar el cambio modal, priorizando el uso del transporte público y modos no motorizados como caminar y andar en bicicleta respecto de las realizadas el año anterior.	
Característica del Indicador	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Anual	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> [(Cantidad de actividades de promoción realizadas /cantidad de actividades programada para los 4 años) ] x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregacion demografica N/A; Desagregacion Geografica Provincia Gran Santo Domingo y Santiago.	
<b>Fuente del dato:</b> Movilidad Sostenible INTRANT	
Observaciones:	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de barrios priorizados con accesibilidad vial	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 100%
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de barrios priorizados con accesibilidad vial respecto a todos los barrios priorizados.	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Trimestral	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> (Cantidad de barrios priorizados con accesibilidad vial) / (Cantidad total de barrios priorizados) x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregación demográfica N/A; Gran Santo Domingo y Santiago	
<b>Fuente del dato:</b> Movilidad Sostenible INTRANT, autoridades locales	
Observaciones:	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b>	Línea Base
Porcentaje de municipios capacitados en temas de movilidad	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 100%
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de municipios y/o distritos municipales capacitados en lo relativo a planes de ordenamiento territorial y planes de movilidad respecto de la cantidad de municipios priorizados.	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Trimestral	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> (Cantidad de municipios capacitados en temas de movilidad) / (Cantidad total de municipios priorizados) x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregación demográfica N/A; desagregación Geografica A nivel nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Movilidad Sostenible INTRANT	
Observaciones:	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de autoridades locales desarrollando planes de movilidad	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 100%
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de municipios y distritos municipales elaborando y desarrollando planes de movilidad a partir de la evaluación y socialización de acciones respecto a los municipios y distrito municipales que se les ha dado asistencia técnica.	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Trimestral	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> (Cantidad de municipios con planes de movilidad elaborados) / (Cantidad total de municipios priorizados) x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregación demográfica N/A; Desagregación Geográfica A nivel nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Movilidad Sostenible INTRANT, autoridades locales	
Observaciones:	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
Nombre del indicador: Porcentaje de mototaxista censados a nivel nacional	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 70.4%
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 86%
<b>Descripción del Indicador:</b> Realizar una serie de levantamiento en las parada de motoconchistas para identificar los puntos en donde se encuentran y evaluar la posibilidad de regularlos	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestral	<b>Unidad de Medida:</b> Paradas censadas
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> cantidad de mototaxista censados / Total de mototaxista X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Departamento de Licencias de Operaciones de Motocicletas	
Observaciones: Motoconchos	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentajes de motorizados Capacitados	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 4%
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 99%
<b>Descripción del Indicador:</b> Impartir charlas y talleres a los motoconchistas con el objetivo de mejorar el servicio brindado y su seguridad	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestre	<b>Unidad de Medida:</b> Mototaxistas capacitados
Calculo y Especificación de Datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> cantidad de motoconchistas capacitados / Total de motoconchistas autorizado X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Departamento de Licencias de Operaciones de Motocicletas	
<b>Observaciones:</b> motorizado o motoconchistas	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de licencias de operación autorizadas	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 16%
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 72%
<b>Descripción del Indicador:</b> El objetivo del indicador es otorgar Licencia de operación a las empresas de transporte	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestral	<b>Unidad de Medida:</b> Licencias de operación entregadas
Calculo y Especificación de Datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> cantidad de licencias de operación entregadas / Total de prestadores de servicios de transporte publico de pasajeros X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregación demográfica N/A; Desagregacion geografica a Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Transporte de Pasajeros y Dirección Jurídica	
Observaciones: Transporte Interurbano. Transporte Urbano, Taxis , Transporte Escolar, Transporte Privado, entre otros.	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de rótulos colocados	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 2.70%
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 63%
<b>Descripción del Indicador:</b> Identificar las unidades del transporte publico de pasajeros para garantizar la seguridad del usuarios del transporte	
Característica del Indicador	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestral	<b>Unidad de Medida:</b> Rótulos colocados
Calculo y Especificación de Datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> cantidad de unidades rotuladas / Total de unidades del transporte publico de pasajeros X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Desagregación demográfica N/A; Desagregacion geografica a Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Transporte de Pasajeros y Departamento de Registro de Transito y Transporte	
<b>Observaciones:</b> Transporte Interurbano. Transporte Urbano, Taxis , Transporte Escolar, Transporte Privado, entre otros	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de tablillas entregadas	Línea Base
	<b>Año:</b> 2020
	<b>Valor:</b> 0%
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 63%
<b>Descripción del Indicador:</b> Identificar los choferes del transporte publico de pasajeros que garantice la seguridad y calidad del servicio brindado por parte de los prestadores del servicio publico de pasajeros	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestral	<b>Unidad de Medida:</b> Tablillas entregadas
Calculo y Especificación de Datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> cantidad de choferes identificados / Total de choferes del transporte publico de pasajeros X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Transporte de Pasajeros y Departamento de registro de transito y transporte	
<b>Observaciones:</b> Transporte Interurbano. Transporte Urbano, Taxis , Transporte Escolar, Transporte Privado, entre otros	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de vehículos de transporte de carga registrados y señalizados según región	Línea Base
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 81%
<b>Descripción del Indicador:</b> Cantidad total de vehículos registrados en el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga en comparación con el parque vehicular de carga	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Cada 6 meses	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de vehículos registrados / el parque vehicular de carga	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Todo el territorio nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Transporte de Carga	
<b>Observaciones:</b> Estos datos deben actualizarse según se haya recolectado información más real.	

Ficha de Indicadores	
Unidad Ejecutora:	
Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de operadores registrados según parque vehicular por tipo de contribuyente	Línea Base
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	Año: 2024
Objetivo Estratégico:	Valor: 400
<b>Descripción del Indicador:</b> Porcentaje de operadores registrados en comparación con el parque vehicular por tipo de contribuyente suministrado por la DGII	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Cada 6 meses	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Total de operadores registrados / Total de personas jurídicas en el parque vehicular x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Todo el territorio nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Transporte de Carga	
<b>Observaciones:</b> El parque vehicular de vehículos de carga por tipo de contribuyente en cuanto a personas jurídicas asciende a un 37.2% al 31 de diciembre del 2019	



Instrumentos Nivel Planificación Global		Alineación END			Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente alineado	Meta Otros compromisos nacionales e internacionales relacionados	Resultados institucionales PEI	
Política de Gobierno	Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPS	Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END		Denominación	
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte de personas (público y privado) y de carga eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Mejoradas las condiciones para alcanzar la seguridad vial (infraestructura vial, educación vial, señalización)	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	R.2.2. Mejorado los comportamientos y conductas de la población (Conductores, Peatones, usuarios de Transporte) que permitan el tránsito y transporte seguro de los Ciudadanos
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte de personas (público y privado) y de carga eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Mejoradas las condiciones para alcanzar la seguridad vial (infraestructura vial, educación vial, señalización)	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	
Transformación del transporte	Implementado un sistema de transporte de personas (público y privado) y de carga eficiente, integrado, inclusivo, sostenible y seguro	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito	3.3	3.3.6	3.3.6.1	11.2	N/A	

Resultados institucionales PEI					Productos Terminales (Relevantes)			
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta			Denominación	
		Año*	Valor	Años				
		2021	2022	2023	2024			
R.2.1. Incrementa la fiscalización del correcto funcionamiento de las condiciones técnicas de los vehículos.	I.2.1.1. Porcentaje de avance en la construcción y equipamiento de CITY en República Dominicana	2019	0%	1.48%	4.06%	26.20%	100.00%	P.2.1.1. Conductores reciben inspección técnica vehicular
	I.2.1.2. Porcentaje del parque vehicular en condiciones físicas, mecánicas y de emisiones óptimas.	2019	0%	0%	1.04%	11.46%	32.29%	P.2.1.2. Registro de Talleres de reparación y reconstrucción de vehículos  P.2.1.3. Revisión física de vehículos de transporte público de Pasajeros y carga terrestre  P.2.1.4. Certificación para la asignación de números de chasis asignados a tráiler y Buggies de construcción local

Resultados institucionales PEI				Productos Terminales (Relevantes)		
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta		
		Año*	Valor	Años		
		2021	2022	2023	2024	Denominación
<b>R.2.2.</b> Mejorado los comportamientos y conductas de la población (Conductores, Peatones, usuarios de Transporte) que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos	<b>I.2.2.1.</b> Porcentaje de Centros Educativos públicos y privados desarrollando proyectos y programas integrales de Educación vial en República Dominicana.	2019	0%	5%	20%	<b>P.2.2.1.</b> Formación de estudiantes en el parque de educación vial infanto-juvenil
						35%
						<b>P.2.2.3.</b> Cursos, Charlas y talleres del voluntariado INTRANT
						<b>P.2.2.4.</b> Ciudadanos reciben campañas educativas de seguridad vial
						<b>P.2.2.5.</b> Personas reciben eventos promocionales de la seguridad vial
	<b>I.2.2.2.</b> Porcentaje de ciudadanos damnificados por la capacitación sobre movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial.	2019	6.80%	10%	30%	<b>P.2.2.4.</b> Ciudadanos reciben campañas educativas de seguridad vial

Resultados institucionales PEI					Productos Terminales (Relevantes)			
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta		Denominación		
		Año*	Valor	Años	Años			
		2019	2021	2022	2023	2024		
<b>R.2.2.</b> Mejorado los comportamientos y conductas de la población (Conductores, Peatones, usuarios de Transporte) que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos	<b>I.2.2.2.</b> Porcentaje de ciudadanos impactados por la capacitación sobre movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial.	2019	6.80%	10%	30%	60%	100%	<b>P.2.2.6.</b> Congresos y/o Seminarios sobre Transporte y logística, Tránsito, Movilidad y Seguridad vial
	<b>I.2.2.3.</b> Porcentaje de las escuelas de conducir con acreditación.	2019	0%	20%	40%	66%	100%	<b>P.2.2.7.</b> Conductores, Peatones, usuarios de transporte masivo de pasajeros reciben educación vial  <b>P.2.2.8.</b> Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial  <b>P.2.2.9.</b> Capacitación de educación de seguridad vial a Agentes de Tránsito y personal de asistencia vial.  <b>P.2.2.10.</b> Acreditación de Escuela de conducción.  <b>P.2.2.11.</b> Ciudadanos reciben licencia de conducir

Productos Terminales (Relevantes)					
Denominación	Unidad de medida	Programación			
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
<b>P.2.1.1.</b> Conductores reciben inspección técnica vehicular	Inspecciones técnicas realizadas	20,000	35,000	300,000	1,000,000
<b>P.2.1.2.</b> Registro de Talleres de reparación y reconstrucción de vehículos	Talleres registrados	400	650	650	200
<b>P.2.1.3.</b> Revisión física de vehículos de transporte público de Pasajeros y carga terrestre	Vehículos revisados	20,000	20,000	0	0
<b>P.2.1.4.</b> Certificación para la asignación de números de chasis asignados a tráiler y buggies de construcción local	Certificados de números de chasis asignados a tráiler y Buggies de construcción local	70	50	50	50
<b>P.2.2.1.</b> Formación de estudiantes en el parque de educación vial infanto-juvenil	Estudiantes formados en parques de educación vial infanto-juvenil	1,000	3,500	3,500	3,500
<b>P.2.2.2.</b> Diseño de parques de educación vial infanto-juvenil	Parques de educación vial infanto-juvenil creados	0	0	0	1
<b>P.2.2.3.</b> Cursos, charlas y talleres del voluntariado INTRANT	Personas capacitadas en educación vial	50,000	60,000	60,000	60,000
<b>P.2.2.4.</b> Ciudadanos reciben campañas educativas de seguridad vial	Campañas de seguridad vial realizadas.	2	2	2	2

Productos Terminales (Relevantes)

Denominación	Unidad de medida	Programación			
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
<b>P.2.2.5</b> Personas reciben eventos promocionales de la seguridad vial	Eventos promocionales de seguridad vial realizados	4	4	4	4
<b>P.2.2.6.</b> Congresos y/o Seminarios sobre Transporte y logística, Tránsito, Movilidad y Seguridad vial	Congresos y/o seminarios realizados	12	12	12	12
<b>P.2.2.7.</b> Conductores, Peatones, usuarios de transporte masivo de pasajeros reciben educación vial	Conductores, Peatones, usuarios de transporte masivo impactados con educación vial	50,000	60,000	60,000	60,000
<b>P.2.2.8.</b> Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial	Personas impactadas con la formación vial a nivel nacional	254,115	317,644	317,644	381,172
<b>P.2.2.9.</b> Capacitación de educación de seguridad vial a Agentes de Tránsito y personal de asistencia vial.	Agentes de Tránsito y personal de asistencia vial capacitadas en educación de seguridad vial	300	450	700	700
<b>P.2.2.10.</b> Acreditación de Escuela de conducción.	Escuela de conducción registradas y acreditadas	30	30	40	50
<b>P.2.2.11.</b> Ciudadanos reciben licencia de conducir	Licencias emitidas	567,001	569,429	569,429	569,429

Productos Terminales (Relevantes)		Requerimiento financiero (\$)									
		2021		2022		2023		2024		Fuente financiamiento	Valor
		Valor	Fuente financiamiento								
<b>Denominación</b>											
<b>P.2.1.1. Conductores reciben inspección técnica vehicular</b>	\$4,050,000.00	Presupuesto nacional	\$4,263,000.00	Presupuesto nacional	Presupuesto nacional						
<b>P.2.1.2. Registro de Talleres de reparación y reconstrucción de vehículos</b>	\$5,698,729.20	Presupuesto nacional	\$576,000.00	Presupuesto nacional	\$403,200.00	Presupuesto nacional	\$201,600.00	Presupuesto nacional	\$201,600.00	Presupuesto nacional	Presupuesto nacional
<b>P.2.1.3. Revisión física de vehículos de transporte público de Pasajeros y carga terrestre</b>	\$4,050,000.00	Presupuesto nacional	\$4,050,000.00	Presupuesto nacional	-	Presupuesto nacional	-	N/A	-	N/A	N/A
<b>P.2.1.4. Certificación para la asignación de números de chasis asignados a tráiler y Buggies de construcción local</b>	\$125,025.00	Presupuesto nacional	\$104,187.50	Presupuesto nacional	Presupuesto nacional						
<b>P.2.2.1. Formación de estudiantes en el parque de educación vial infanto-juvenil</b>	\$1,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$2,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$2,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$2,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$2,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional
<b>P.2.2.2. Diseño de parques de educación vial infanto-juvenil</b>	-	N/A	-	N/A	-	N/A	-	N/A	\$35,000,000.00	N/A	-Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional

Productos Terminales (Relevantes)		Requerimiento financiero (\$)							
		2021		2022		2023		2024	
		Valor	Fuente financiamiento						
<b>P.2.2.3.</b> Cursos, Charlas y talleres del voluntariado INTRANT	\$ 7,500,000.00	Fondos Privados Fondos de Cooperación	\$ 9,000,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 9,000,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 9,000,000.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.2.2.4.</b> Ciudadanos reciben campañas educativas de seguridad vial	\$ 250,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 250,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 250,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 250,000.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.2.2.5</b> Personas reciben eventos promocionales de la seguridad vial	\$ 4,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 4,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 4,500,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 4,500,000.00	Presupuesto Nacional	Presupuesto Nacional
<b>P.2.2.6.</b> Congresos y/o Seminarios sobre Transporte y logística, Tránsito, Movilidad y Seguridad vial	\$ 350,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 350,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 350,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 350,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional
<b>P.2.2.7.</b> Conductores, Peatones, usuarios de transporte masivo de pasajeros reciben educación vial	\$7,500,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 9,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 9,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 9,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional

Productos Terminales (Relevantes)	Requerimiento financiero (\$)									
	2021		2022		2023		2024		Fuente financiamiento	Valor
	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento		
<b>P.2.2.8.</b> Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial	\$ 4,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 6,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 6,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 7,000,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional		
<b>P.2.2.9.</b> Capacitación de educación de seguridad vial a Agentes de Tránsito y personal de asistencia vial.	\$ 250,000.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 374,998.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 583,331.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional	\$ 583,331.00	-Presupuesto Nacional -Fondos Privados -Fondos de Cooperación Internacional		
<b>P.2.2.10.</b> Acreditación de Escuela de conducción.	\$ 120,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 120,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 160,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 200,000.00	Presupuesto Nacional		
<b>P.2.2.11.</b> Ciudadanos reciben licencia de conducir	\$ 850,501,500.00	Fondo Propio y/o Cooperación	\$ 854,143,500.00	Fondo Propio y/o Cooperación	\$ 854,143,500.00	Fondo Propio y/o Cooperación	\$ 854,143,500.00	Fondo Propio y/o Cooperación		

Productos Terminales (Relevantes)

Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.2.1.1.</b> Conductores reciben inspección técnica vehicular	Informe de inspecciones realizadas	Dirección de Vehículos de Motor	Dirección de Vehículos de Motor	Centros Instalados
<b>P.2.1.2.</b> Registro de Talleres de reparación y reconstrucción de vehículos	Reporte de talleres registrados	Dirección de Vehículos de Motor	-Dirección de Vehículos de Motor -Dirección de Tecnología	Disponibilidad de los talleres. Contamos con apoyo estacional
<b>P.2.1.3.</b> Revisión física de vehículos de transporte público de Pasajeros y carga terrestre	Informes de unidades Inspeccionadas y Fotos	Dirección de Vehículos de Motor	-Dirección Ejecutiva -Dirección Transporte de Pasajeros -Dirección Transito y Vialidad -Dirección de Movilidad Sostenible -Depto. de Motocicletas -Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)	La Pandemia Covid-19 esta bajo control y hay disponibilidad presupuestaria
<b>P.2.1.4.</b> Certificación para la asignación de números de chasis asignados a tráiler y Buggies de construcción local	Registro administrativo de certificaciones emitidas	Dirección de Vehículos de Motor	Dirección de Vehículos de Motor	Los usuarios requieren certificaciones
<b>P.2.2.1.</b> Formación de estudiantes en el parque de educación vial infantil-juvenil	Informes de niños adolescentes formados en el parque de educación infantil-juvenil	ENEVIAL	-Seguridad Vial -MINERD -Fondos de Cooperación Internacional	-La situación con la pandemia puede impedir que los niños y adolescentes puedan ir al parque en el primer año.
<b>P.2.2.2.</b> Diseño de parques de educación vial infantil-juvenil	Informes de construcción del parque de educación vial	Seguridad Vial / ENEVIAL	-Tránsito y Vialidad -Movilidad Sostenible -MINERD -MOPC -Alcaldías	Disponibilidad de Presupuesto

Productos Terminales (Relevantes)

Denominación	Medios de verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
<b>P.2.2.3.</b> Cursos, Charlas y talleres del voluntariado INTRANT	Informes del Voluntariado INTRANT	ENEVIAL	Seguridad Vial Movilidad Sostenible Servicio Voluntario de las FFAA Ministerio Interior y Policía, ONG habilitadas, otras	Disponibilidad de recursos.
<b>P.2.2.4.</b> Ciudadanos reciben campañas educativas de seguridad vial	Informes de realización de campañas	Seguridad Vial	-ENEVIAL -Comunicaciones -Cooperación Internacional -Sector Privado	Disponibilidad de recursos.
<b>P.2.2.5</b> Personas reciben eventos promocionales de la seguridad vial	Informes de eventos promocionales de seguridad vial	Seguridad Vial	-ENEVIAL -Comunicaciones -Cooperación Internacional -Sector Privado	Disponibilidad de recursos.
<b>P.2.2.6.</b> Congresos y/o Seminarios sobre Transporte y logística, Tránsito, Movilidad y Seguridad vial	Informes de congreso,, registros y publicaciones	ENEVIAL	Seguridad Vial, Movilidad Sostenible, Transporte de Carga	Disponibilidad de recursos.
<b>P.2.2.7.</b> Conductores, Peatonales, usuarios de transporte masivo de pasajeros reciben educación vial	Listado de asistencia, fotos, certificados e informes	ENEVIAL /SEGURIDAD VIAL	Movilidad Sostenible, Transporte de Carga, Transporte de Pasajero, Comunicaciones	Cambio climático/ Disponibilidad recursos técnicos
<b>P.2.2.8.</b> Población recibe cursos y talleres de educación y formación vial	Catálogo de servicios de Educación Vial INTRANT,	ENEVIAL/SEGURIDAD VIAL	-Comunicaciones -Cooperación internacional -Sector privado	Cambio climático/ Disponibilidad recursos técnicos
<b>P.2.2.9.</b> Capacitación de educación de seguridad vial a Agentes de Tránsito y personal de asistencia vial.	Informes técnicos, cronogramas de capacitaciones de acción conjunta	ENEVIAL	ENEVIAL, Seguridad Vial, DIGESTT, IPE, COMIPOL	Disponibilidad de tiempo de agentes de tránsito
<b>P.2.2.10.</b> Acreditación de Escuela de conducción.	Registros e informes estadísticos	Licencia de Conducir	Licencia de Conducir y ENEVIAL	Disponibilidad de Recursos
<b>P.2.2.11.</b> Ciudadanos reciben licencia de conducir	Informes estadísticos, registros de permisos, almacenamientos de documentos	Licencia de Conducir	ENEVIAL y DKolor	Disponibilidad de Recursos

Ficha de Indicadores

Unidad Ejecutora:

Información General del Indicador:

<b>Nombre del indicador:</b> porcentaje de avance en la construcción y equipamiento de CITV en la República Dominicana	<b>Línea Base</b>
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0%
Línea Estratégica:	<b>Meta</b>
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 100%
<b>Descripción del Indicador:</b> avance en la construcción y equipamiento de los CITV en la República Dominicana	
<b>Característica del Indicador</b>	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Semestral	<b>Unidad de Medida:</b> CITV instalados y equipados
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de CITV instalados y equipados / Total de CITV a instalar X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> A Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Vehículos de Motor	
<b>Observaciones:</b>	

## Ficha de Indicadores

Unidad Ejecutora:

### Información General del Indicador:

<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje del parque vehicular en condiciones físicas, mecánicas y de emisiones óptimas.	<b>Línea Base</b>
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0%
Línea Estratégica:	<b>Meta</b>
	Año: 2024
Objetivo Estratégico:	Valor:32%
<b>Descripción del Indicador:</b> Parque vehicular condiciones físicas, mecánicas y de emisiones óptimas.	
<b>Característica del Indicador</b>	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> semestral	<b>Unidad de Medida:</b> ITV realizadas
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de ITV / parque vehicular RD X 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> Dirección de Vehículos de Motor	
<b>Observaciones:</b>	

## Ficha de Indicadores

**Unidad Ejecutora:**

### Información General del Indicador:

<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de Centros Educativos públicos y privados desarrollando proyectos y programas integrales de Educación vial en República Dominicana.	Línea Base
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0
Línea Estratégica:	Meta
	<b>Año:</b> 2024
Objetivo Estratégico:	<b>Valor:</b> 50%
<b>Descripción del Indicador:</b> Centros Educativos públicos y privados desarrollando proyectos y programas integrales de Educación vial en República Dominicana.	
<b>Característica del Indicador</b>	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Anual	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentajes de Centros Educativos
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de Centros educativos públicos y privados desarrollando proyectos y programas integrales de educación vial/ Total de Centros educativos públicos y privados x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nivel Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> ENEVIAL	
<b>Observaciones:</b>	

## Ficha de Indicadores

Unidad Ejecutora:

### Información General del Indicador:

<p><b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de ciudadanos impactados por la capacitación sobre movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial.</p>	<b>Línea Base</b>
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 6.08%
<b>Línea Estratégica:</b>	<b>Meta</b>
	<b>Año:</b> 2024
<b>Objetivo Estratégico:</b>	<b>Valor:</b> 100%
<p><b>Descripción del Indicador:</b> Este indicador se refiere al número de ciudadanos formados y capacitados en programas de concienciación sobre movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial</p>	
<b>Característica del Indicador</b>	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Trimestral	<b>Unidad de Medida:</b>
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
<p><b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de personas capacitadas en programas de concienciación vial (congresos, seminarios, cursos, talleres, charlas infractores)/ el total de ciudadanos con licencias activas x 100</p>	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Nacional	
<b>Fuente del dato:</b> ENEVIAL	
<p><b>Observaciones:</b> al 2020 existían 1,482,270 ciudadanos con licencias de conducir activas.</p>	

**Ficha de Indicadores**

Unidad Ejecutora:

**Información General del Indicador:**

<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de la acreditaciones de las escuelas de conducción.	<b>Línea Base</b>
	<b>Año:</b> 2019
	<b>Valor:</b> 0
<b>Línea Estratégica:</b>	<b>Meta</b>
	<b>Año:</b> 2024
<b>Objetivo Estratégico:</b>	<b>Valor:</b>
<b>Descripción del Indicador:</b> Escuelas de conducción acreditadas.	
<b>Característica del Indicador</b>	
<b>Clasificación:</b> Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> Anual	<b>Unidad de Medida:</b> Porcentaje de acreditaciones de las escuelas de conducción
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
<b>Fórmula de cálculo:</b> Cantidad de escuelas de conducción acreditadas/ cantidad de escuelas de conducción existentes x 100	
<b>Desagregación demográfica y geográfica:</b> Local	
<b>Fuente del dato:</b> Licencias de Conducir	
<b>Observaciones:</b> En el 2021 habían 150 escuelas de conducir registradas.	

## Eje 3: Fortalecimiento Institucional.

Instrumentos Nivel Planificación Global		Alineación END					Meta Objetivo de Desarrollo Sostenible directamente relacionado	Meta Otros compromisos nacionales relacionados	Resultados institucionales			
		Impacto de la Política	Denominación Resultados PNPSP	Indicador (es)	Línea Base 2019	Valor meta 2024				Objetivo General END	Objetivo Específico END	Línea de Acción END
Hacia un Estado Moderno e Institucional	Apoyo sostenido a la administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados	Mejorada la calidad de los servicios públicos			1.1	1.1.1	1.1.1.1	8.2; 16.6; 16.10	N/A	<b>R.3.1.</b> Fortalecidos los procesos internos de la institución atendiendo a la debida transparencia y normas de control interno.		
Hacia un Estado Moderno e Institucional	Apoyo sostenido a la administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados	Mejorada la calidad de los servicios públicos			1.1	1.1.1	1.1.1.1	8.2	N/A	<b>R.3.2.</b> Incrementada la capacitación de los colaboradores de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.		
Hacia un Estado Moderno e Institucional	Apoyo sostenido a la administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados	Mejorada la calidad de los servicios públicos			1.1	1.1.1	1.1.1.1	8.2	N/A	<b>R.3.3.</b> Mejorada y gestionada la comunicación interna de manera eficiente.		

Resultados institucionales PEI							Productos Terminales (Relevantes)	
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta				Denominación
		Año*	Valor	Años				
		2019		2021	2022	2023	2024	
<b>R.3.1.</b> Fortalecidos los procesos internos de la institución atendiendo a la debida transparencia y normas de control interno.	<b>I.3.1.1.</b> Porcentaje de direcciones que tienen sus procesos implementados	2019	0%		30%	45%	60%	<b>P.3.1.1.</b> Direcciones con procesos documentados.
								<b>P.3.1.2.</b> Direcciones con procesos implementados.
<b>R.3.2.</b> Incrementada la capacitación de los colaboradores de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.	<b>I.3.2.1.</b> Porcentaje de colaboradores capacitados	2019	30%		70%	90%	100%	<b>P.3.2.1.</b> Capacitaciones de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.
<b>R.3.3.</b> Mejorada y gestionada la comunicación interna de manera eficiente.	<b>I.3.3.1.</b> Porcentaje de colaboradores capacitados en el uso de medios de comunicación.	2019	0%		100%	100%	100%	<b>P.3.3.1.</b> Actividades de integración
								<b>P.3.3.2.</b> Colocación de Señalética
								<b>P.3.3.3.</b> Capacitación para el uso de los medios internos

Productos Terminales (Relevantes)					
Denominación	Unidad de medida	Programación			
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
<b>P.3.1.1.</b> Direcciones con procesos documentados.	Direcciones con procesos documentados	3	3	3	3
<b>P.3.1.2.</b> Direcciones con procesos implementados.	Direcciones con procesos implementados	3	3	3	3
<b>P.3.2.1.</b> Capacitaciones de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.	Colaboradores capacitados	209	209	209	157
<b>P.3.3.1.</b> Actividades de integración	Actividades de integración realizadas	3	3	3	3
<b>P.3.3.2.</b> Colocación de Señalética	Señaléticas colocadas	10	15	20	30
<b>P.3.3.3.</b> Capacitación para el uso de los medios internos	Colaboradores capacitados en el uso de medios internos de comunicación.	523	523	0	0

Productos Terminales (Relevantes)

Productos Terminales (Relevantes)	Requerimiento financiero (\$)							
	2021		2022		2023		2024	
	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento	Valor	Fuente financiamiento
<b>P.3.1.1.</b> Direcciones con procesos documentados.	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional
<b>P.3.1.2.</b> Direcciones con procesos implementados.	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 480,000.00	Presupuesto Nacional
<b>P.3.2.1.</b> Capacitaciones de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.	12,000,000.00	Presupuesto Nacional	12,000,000.00	Presupuesto Nacional	12,000,000.00	Presupuesto Nacional	12,000,000.00	Presupuesto Nacional
<b>P.3.3.1.</b> Actividades de integración	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional
<b>P.3.3.2.</b> Colocación de Señalética	10000	Presupuesto Nacional	15000	Presupuesto Nacional	20000	Presupuesto Nacional	30000	Presupuesto Nacional
<b>P.3.3.3.</b> Capacitación para el uso de los medios internos	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional	\$ 50,000.00	Presupuesto Nacional	-	Presupuesto Nacional	-	Presupuesto Nacional

Productos Terminales (Relevantes)

Denominación	Medios de Verificación	Responsables	Involucrados	Supuestos
P.3.1.1. Direcciones con procesos documentados.	Manuales de procedimientos	Dirección de Planificación y Desarrollo	Todas las áreas	Resistencia por parte de los involucrados, limitaciones de colaboradores capacitados.
P.3.1.2. Direcciones con procesos implementados.	Manuales de procedimientos	Dirección de Planificación y Desarrollo	Todas las áreas	Resistencia por parte de los involucrados, limitaciones de colaboradores capacitados.
P.3.2.1. Capacitaciones de acuerdo a la necesidad de la institución y los perfiles de los puestos.	Listado de asistencia, fotos, certificados	Dirección de Recursos Humanos	Todas las áreas	Disponibilidad presupuestaria.
P.3.3.1. Actividades de integración	Listado de asistencia, fotos, convocatorias.	Dirección de Comunicaciones	Dirección de RRHH	Resistencia por parte de los involucrados.
P.3.3.2. Colocación de señalética	Informes de colocación y fotografías.	Dirección de Comunicaciones	Dirección de RRHH	Limitación presupuestaria.
P.3.3.3. Capacitación para el uso de los medios internos	Listado de asistencia, fotos, convocatorias.	Dirección de Comunicaciones	Dirección de RRHH, TIC	Resistencia de los involucrados

<p>Ficha de Indicadores</p> <p>Unidad Ejecutora:</p> <p>Información General del Indicador:</p>	
<p>Nombre del indicador: Porcentaje de direcciones que tienen sus procesos implantados</p>	Línea Base
	Año: 2019
	Valor: 0
Línea Estratégica:	Meta
	Año: 2024
Objetivo Estratégico:	Valor: 25%
<p>Descripción del Indicador: Este indicador se refiere a las direcciones que cuentan con sus procesos establecidos implantados.</p>	
<p><b>Característica del Indicador</b></p>	
<p>Clasificación: Impacto, Eficiencia, Eficacia, Calidad, Economía</p>	
<p>Frecuencia de medición: 6 meses</p>	<p>Unidad de Medida: Porcentaje</p>
<p><b>Calculo y especificación de datos</b></p>	
<p>Fórmula de cálculo: Cantidad de Direcciones con procesos implantados /total de direcciones aprobadas según la estructura organizacional X 100</p>	
<p>Desagregación demográfica y geográfica: Nivel Nacional</p>	
<p>Fuente del dato: Dirección de Planificación y Desarrollo</p>	
<p>Observaciones: En el año 2021 en el INTRANT existían 18 direcciones.</p>	

Ficha de Indicadores Unidad Ejecutora: Información General del Indicador:	
Nombre del indicador: Porcentaje de colaboradores capacitados	Línea Base
	Año: 2020
	Valor: 10%
Línea Estratégica:	Meta
	Año: 2024
Objetivo Estratégico:	Valor: 100%
Descripción del Indicador: Este indicador es referente a los colaboradores capacitados en la Institución.	
Característica del Indicador	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, <b>Eficacia</b> , Calidad, Economía	
Frecuencia de medición: 6 meses	Unidad de Medida: Porcentaje
Calculo y especificación de datos	
Fórmula de cálculo: Cantidad de colaboradores capacitados / Cantidad de colaboradores de la institución x 100	
Desagregación demográfica y geográfica: Nivel Nacional	
Fuente del dato: Dirección de Recursos Humanos	
Observaciones: Para febrero 2021 la cantidad de colaboradores era 1,046	

Ficha de Indicadores Unidad Ejecutora: Información General del Indicador:	
<b>Nombre del indicador:</b> Porcentaje de colaboradores capacitados en el uso de medios internos de comunicación.	Línea Base
	Año: 2019
	Valor: 0
<b>Línea Estratégica:</b>	Meta
	Año: 2024
<b>Objetivo Estratégico:</b>	Valor: 100%
<b>Descripción del Indicador:</b>	
<b>Característica del Indicador</b>	
Clasificación: Impacto, Eficiencia, Eficacia, Calidad, Economía	
<b>Frecuencia de medición:</b> 6 meses	Unidad de Medida: Porcentaje
<b>Calculo y especificación de datos</b>	
Fórmula de cálculo: Cantidad de colaboradores capacitados en el uso de medios internos de comunicación / Cantidad de colaboradores de la institución x 100	
Desagregación demográfica y geográfica: Nivel Nacional	
Fuente del dato: Dirección de Recursos Humanos y Dirección de Comunicaciones	
<b>Observaciones: Para febrero 2021 la cantidad de colaboradores era 1,046</b>	

# Medida de la Política INTRANT.

Medida de la Política INTRANT		
Medida de Política	Instrumento	Descripción
Elaboración de Reglamentos y Normativas Técnica	Ley 63-17 De Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana	Desarrollar la normativa que reglamenten la Movilidad, Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en su aplicación en coordinación con los principales actores del sistema, asegurando mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
Revisar y reestructurar la institucionalidad del sector transporte para reducir el número de instituciones del Estado con carga presupuestaria, mejorando el funcionamiento del sector.	Programa de Gobierno 2021-2024	Reestructuración institucional del sector transporte reduciendo las instituciones del Estado con carga presupuestaria y los 3 cuerpos de seguridad especializada.