

## Caracterización del Parque Vehicular en la Zona Fronteriza

Mayo 2026

Dirección de Desarrollo y  
Planificación Territorial

Viceministerio de Planificación  
e Inversión Pública

Informe mensual

# Caracterización del Parque Vehicular en la Zona Fronteriza

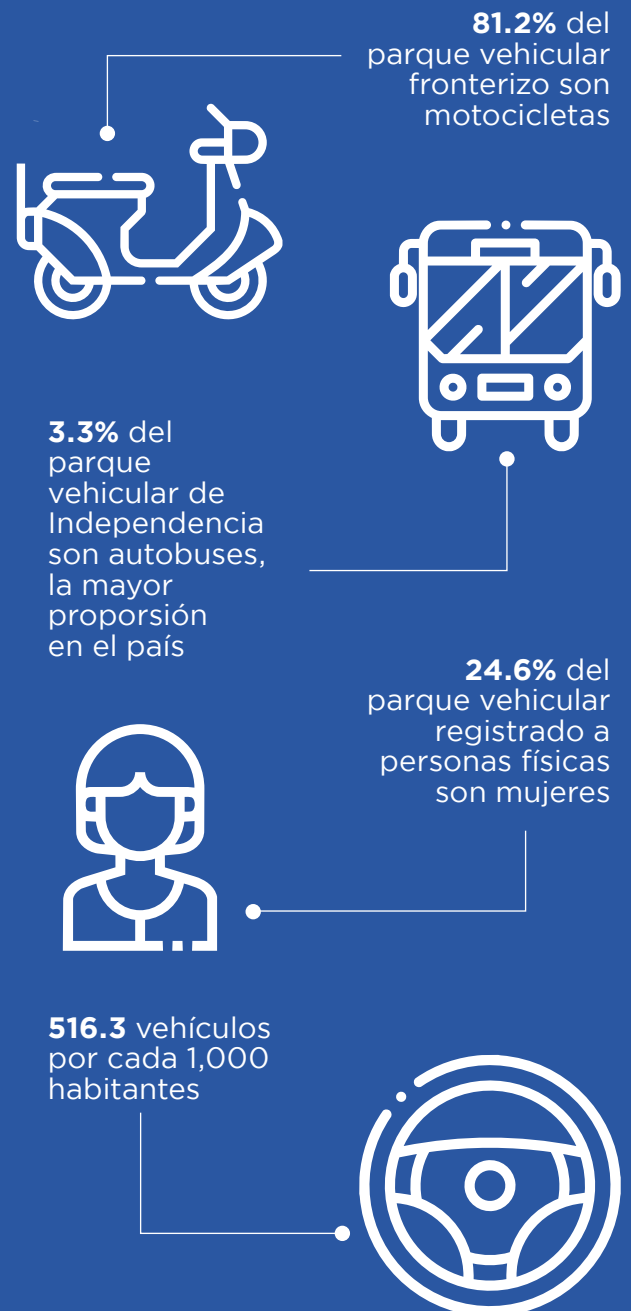
La movilidad y la accesibilidad territorial son elementos clave para el desarrollo económico, ya que determinan el acceso a servicios, mercados y oportunidades, especialmente en territorios con limitaciones de conectividad. Lo anterior es de especial relevancia en la zona fronteriza donde se ubican las provincias con menor densidad de carreteras por km<sup>2</sup> (MEPyD, 2021).

El parque vehicular es una aproximación parcial a la movilidad, que también incluye accesibilidad, conectividad e infraestructura. Refleja principalmente el acceso al transporte motorizado privado. Por ello, debe complementarse con otros elementos para su análisis integral. Su crecimiento suele asociarse al aumento de ingresos y a procesos de urbanización y expansión territorial, lo que incrementa la presión sobre la infraestructura de transporte (Ingram & Liu, 1999).

En este sentido, la expansión del parque vehicular no depende solo de factores económicos, sino también de la conectividad y condiciones de movilidad. En la zona fronteriza, su análisis es relevante por la dispersión territorial, el comercio transfronterizo y las limitaciones de infraestructura.

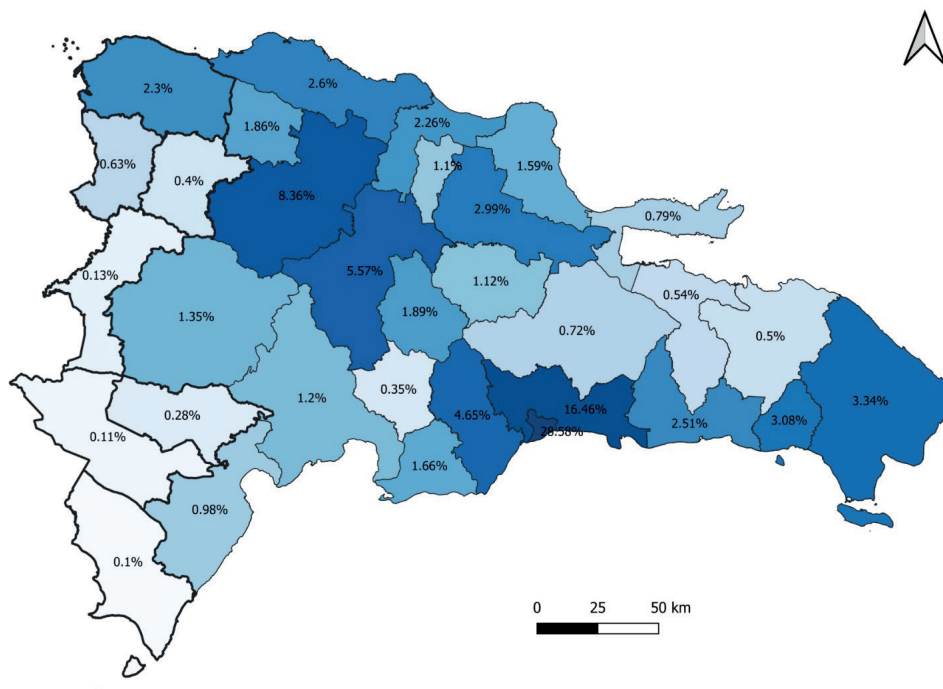
En línea con lo anterior, el presente informe analiza aspectos iniciales de la movilidad relativos a la composición y distribución del parque vehicular las provincias fronterizas, a partir de datos de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), con el propósito de aproximar una caracterización de su estructura, la dinámica económica y las condiciones de acceso en la zona fronteriza.

## Aspectos seleccionados del Parque Vehicular de la Zona Fronteriza, 2025



Fuente: Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII.

## Distribución porcentual del Parque Vehicular por provincia, 2025



Fuente: Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII. Datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo.

## Parque vehicular en la Zona Fronteriza en el 2025

El parque vehicular nacional, estimado a partir del registro de la Dirección General de Impuestos Internos<sup>1</sup>, contabilizó 6,640,871 unidades para el 2025. Del total nacional, las unidades con registro en la zona fronteriza representan un 3.9% del parque vehicular, con 261,710 unidades.

A nivel global, la cantidad de automóviles registrados ha experimentado un aumento significativo en las últimas décadas, y en particular en los países en desarrollo, en consonancia con el crecimiento económico observado y las posibilidades que se expanden a partir del uso de vehículos privados.<sup>2</sup> En este contexto, durante el período 2023-2025 el parque vehicular nacional ha incrementado de manera sostenida en un 14.3%, con un comportamiento ligeramente superior en la zona fronteriza (15.9%). Particularmente, resaltan Dajabón (23.5%) y Pedernales (15.5%) como las provincias con mayor tasa de crecimiento de registros respecto a 2023. Sin embargo, a pesar del crecimiento observado en términos absolutos, la participación relativa fronteriza dentro del parque vehicular del país se mantiene sin cambios significativos en términos interanuales.

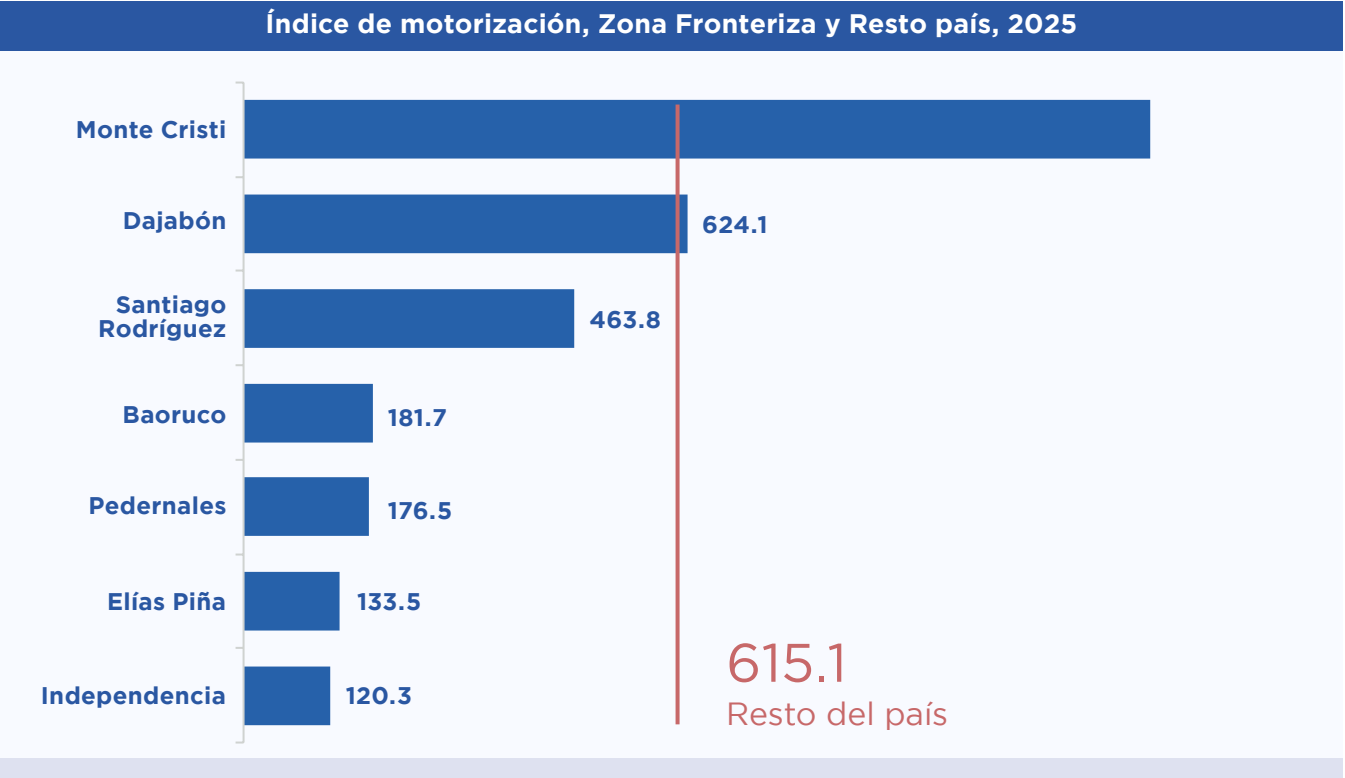
<sup>1</sup> Correspondiente a los vehículos registrados según el domicilio fiscal de sus propietarios registrado en DGII.

<sup>2</sup> Feyzollahi, M., Pineau, P.-O., & Rafizadeh, N. (2024). Drivers of driving: A review. <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/6/2479>

En el territorio, las provincias de la parte norte de la zona fronteriza se sitúan como las provincias de más unidades registradas desde 2023 hasta 2025. Destaca Monte Cristi, representado más de la mitad de los registros reportados de la zona (58.2%), seguido por Dajabón (16.1%) y Santiago Rodríguez (10.1%). Las provincias de la Frontera Norte agrupan, en promedio, el 84.4% del parque vehicular fronterizo.

En relación con el parque vehicular, se destacan las características del espacio físico como determinantes de los niveles de accesibilidad, la distancia económica y las posibilidades de intercambio de bienes y servicios. En este contexto, el crecimiento del parque vehicular en la zona fronteriza puede estar asociado a la existencia de brechas estructurales en materia de conectividad territorial e infraestructura vial, resultando en una creciente dependencia al uso de vehículos privados para la movilidad de personas, mercancías y accesos a servicios.

Una aproximación a la magnitud de presencia de estos medios de transporte privado en el espacio es el índice de motorización, que expresa la cantidad de unidades registradas por cada 1,000 habitantes. En este sentido, el índice mide densidad de vehículos registrados, no necesariamente aproxima la magnitud de vehículos que circulan físicamente en el territorio. Es un indicador significativo ya que tiene implicaciones en la inversión de infraestructura vial y carretera, así como externalidades como la contaminación del aire, los tiempos de traslados y comodidad durante los trayectos<sup>3</sup>.



**Fuente:** Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII y Proyecciones de Población 2010-2030. (ONE)  
 \*Datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo. El índice de motorización aproxima la densidad de vehículos registrados, no necesariamente implica la magnitud de vehículos que circulan físicamente en el territorio.

<sup>3</sup>Cruz Rodríguez, Ignacio. (2017). Determinantes de la tasa de motorización a nivel entidad federativa en México 2003-2013. Universo de la Tecnología. IX. 6-8. Mas información en Research Gate.



Al analizar el índice de motorización, un primer aspecto relevante es la alta densidad vehicular en relación con la población, a nivel nacional, con un índice de motorización para 2025 de 610.5 vehículos por 1,000 habitantes. Este indicador es incluso superior a lo observado en economías avanzadas y mayor densidad de redes viales como la Unión Europea<sup>4</sup> de 574 vehículos por 1,000 habitantes (ACEA, 2024). Se recuerda que el incremento de la motorización puede estar asociado al aumento del riesgo para los peatones y diversas fatalidades asociadas al tráfico (ITF, 2017)<sup>5</sup>.

En el caso de la zona fronteriza, un territorio más reducido, se estima una motorización en 2025 de 516.3 vehículos por mil habitantes. Las diferencias son más marcadas entre la Frontera Norte y Sur. A nivel provincial, Monte Cristi registra el segundo índice de motorización más alto del país, solo por debajo del Distrito Nacional, con 1,273.1 vehículos por 1,000 habitantes. En contraste, la zona sur registra las provincias los menores índices a nivel nacional, con Independencia siendo la que registra la cantidad más baja con 120.3, seguida por Elías Piña (133.5) y Pedernales (176.5).

### **Composición del parque vehicular**

La composición del parque vehicular permite aproximar patrones de movilidad, acceso a medios de transporte y posibles diferencias socioeconómicas entre territorios. El tipo de vehículo registrado no solo responde a preferencias individuales, sino también a factores como ingreso disponible, costo de adquisición, mantenimiento, disponibilidad de transporte colectivo, condiciones de la red vial y necesidades productivas del territorio.

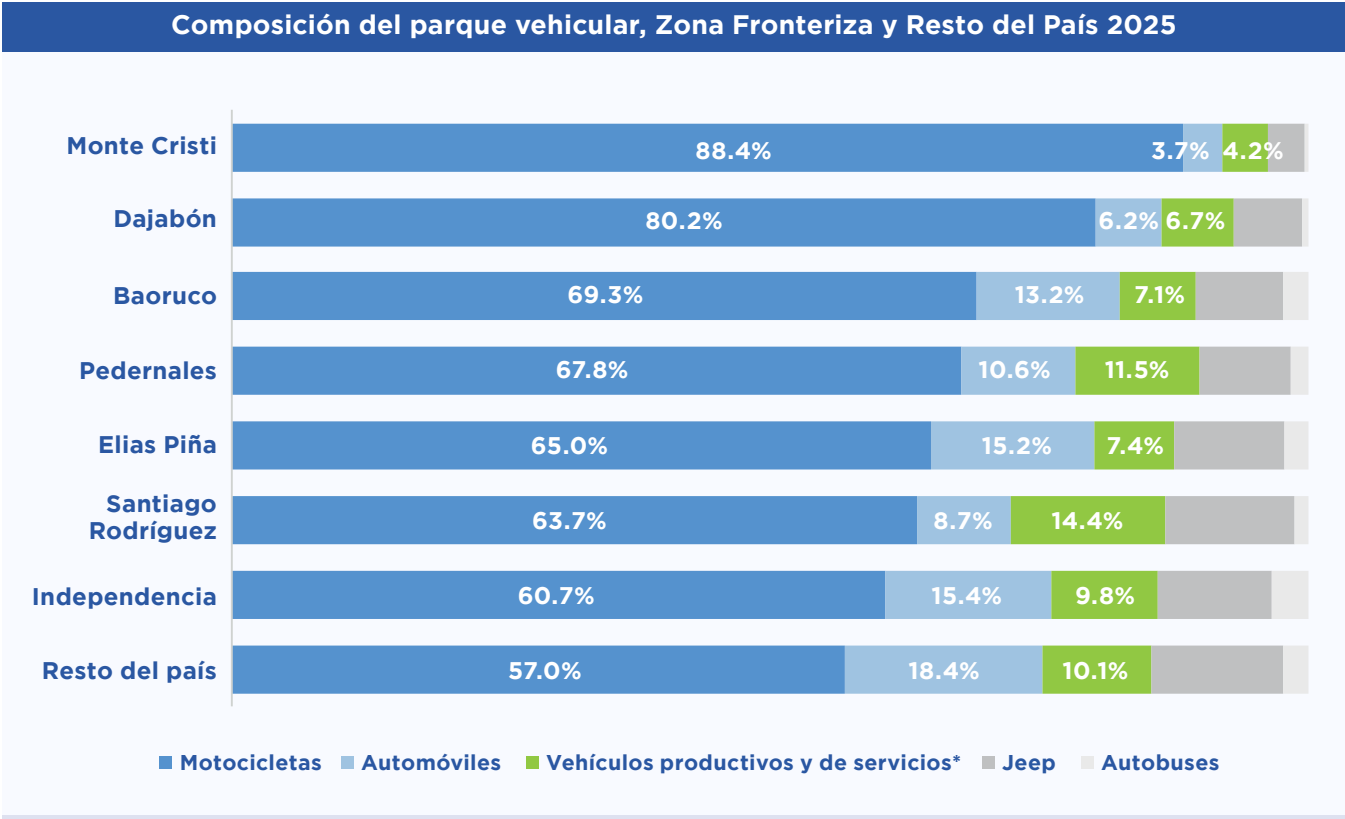
En 2025, en la zona fronteriza se observa una marcada concentración del parque vehicular en motocicletas. Este tipo de vehículo representa el 81.2% del parque vehicular del territorio, proporción considerablemente superior a la observada en el resto del país (57.0%).

Este patrón sugiere que la motocicleta cumple un rol central en la movilidad cotidiana de la población fronteriza, posiblemente asociado a su menor costo relativo de adquisición y mantenimiento, así como a su flexibilidad para desplazamientos en territorios con menor densidad poblacional y menor disponibilidad de transporte colectivo. A nivel nacional, la DGII señala que las motocicletas representan el 57.9% del parque vehicular registrado, lo que confirma su peso dentro de la movilidad dominicana, aunque en la zona fronteriza esta dependencia es aún más marcada.

<sup>4</sup> ACEA (2024). Motorisation rates in the EU, by country and vehicle. Consultado el 15 de mayo 2025. Mas información en ACEA.

<sup>5</sup> OCDE-ITF (2017). Benchmarking Road Safety in Latin America. Mas información en ITF.

A nivel provincial, Monte Cristi y Dajabón presentan las mayores proporciones de motocicletas dentro de su parque vehicular, con 88.4% y 80.2%, respectivamente. Aunque este comportamiento se observa en la mayoría de las provincias del país, el peso de grandes centros urbanos como el Distrito Nacional, Santo Domingo y Santiago reduce el promedio nacional, considerando que estos territorios concentran más del 50.0% del parque vehicular en general. Dentro de la zona fronteriza, Independencia registra la menor proporción relativa de motocicletas, con 60.7%, aunque sigue ubicándose por encima del peso observado en el resto del país.



**Fuente:** Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII. Datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo. \*Corresponde a vehículos de carga, volteo, máquinas pesadas, entre otros.

como un posible indicador de diferencias territoriales. La literatura<sup>6</sup> sobre transporte en países en desarrollo muestra que las motocicletas suelen expandirse en contextos donde el transporte público formal es limitado o no responde suficientemente a las necesidades de movilidad de la población. En estos entornos, las motocicletas pueden facilitar el acceso a empleo, mercados y servicios, pero también pueden estar asociadas a mayores riesgos de seguridad vial (las motocicletas estuvieron relacionadas al 88.0% de los choques registrados que causaron muerte en el 2024 a nivel nacional, ONE (2024)) e informalidad en el transporte.

<sup>6</sup> Lebrand, M., & Theophile, E. (2022). Rising incomes, transport demand, and sector decarbonization (Policy Research Working Paper No. 10010). Disponible en Banco Mundial.

En contraste, la participación conjunta de automóviles y jeeps es significativamente menor en la zona fronteriza. Estos vehículos representan 11.8% del parque vehicular fronterizo, menos de la mitad de lo observado en el resto del país (30.7%). Esta diferencia puede reflejar brechas de ingreso, acceso al crédito, estructura urbana y necesidades diferenciadas de movilidad. La literatura<sup>7</sup> sobre demanda de transporte señalan que, conforme aumentan los ingresos de los hogares, tiende a observarse una transición hacia categorías superiores de tenencia vehicular, lo que permite interpretar la baja presencia relativa de automóviles y jeeps como una señal indirecta de menor capacidad adquisitiva o menor urbanización relativa.

Al observar los vehículos asociados a actividad productiva y servicios como carga, volteo y máquinas pesadas, la brecha entre la zona fronteriza y el resto del país es menos pronunciada. Resaltan Santiago Rodríguez y Pedernales, con participaciones de 14.4% y 11.5% dentro de su parque vehicular, respectivamente, ubicándose entre las provincias con mayor peso relativo de este tipo de vehículos. Este resultado sugiere que, aunque el parque vehicular fronterizo está dominado por motocicletas, algunas provincias muestran una presencia relevante de vehículos vinculados a actividades agropecuarias, construcción, logística, comercio o proyectos de infraestructura. Por otro lado, los autobuses representan una proporción reducida del parque vehicular en la zona fronteriza. Sin embargo, llama la atención el caso de Independencia, donde este tipo de vehículo alcanza 3.3% del parque provincial, la mayor proporción del país, explicado posiblemente por la necesidad de desplazamientos interregionales que deben ser realizados por medios colectivos interurbanos debido a la distancia de los traslados.

### **Dinámicas de género en el parque vehicular**

El análisis por género permite aproximar diferencias en la tenencia de activos de movilidad entre hombres y mujeres. En la zona fronteriza, al considerar los vehículos registrados a nombre de personas físicas, se observa una distribución similar al patrón nacional: cerca de una cuarta parte corresponde a mujeres, mientras que tres cuartas partes pertenecen a hombres. Este comportamiento sugiere que la brecha de género en la propiedad vehicular no es exclusiva del territorio fronterizo, sino que responde a una dinámica más amplia de concentración masculina en la tenencia de vehículos.

A nivel nacional, en 2025 el 76.1% de los vehículos registrados a personas físicas pertenece a hombres, mientras que el 23.9% corresponde a mujeres. Aunque la cantidad de vehículos registrados a mujeres creció 6.0% en 2025, por encima del crecimiento observado en los hombres (3.8%), la propiedad vehicular continúa concentrada mayoritariamente en la población masculina.

No obstante, la brecha no solo se expresa en la cantidad de vehículos, sino también en su composición. A nivel nacional, los vehículos registrados a mujeres presentan una menor concentración relativa en motocicletas (41.3%) y una mayor participación en automóviles (28.8%) y jeeps (23.7%). En contraste, los vehículos registrados a hombres están más concentrados en motocicletas (55.0%), seguidos por automóviles (20.4%) y jeeps (12.4%).

---

<sup>7</sup> Ver cita 2.

Esta diferencia puede estar asociada a patrones distintos de ingreso, acceso al crédito, seguridad percibida, roles de cuidado y necesidades de movilidad. La literatura sobre género y transporte señala que la movilidad no es neutral al género: mujeres y hombres tienden a desplazarse de forma distinta, enfrentan restricciones diferenciadas y valoran de manera particular factores como seguridad, costo, tiempo y confiabilidad del transporte. El Banco Mundial<sup>8</sup>, por ejemplo, destaca que la menor capacidad financiera promedio de las mujeres puede hacerlas más dependientes del transporte público, mientras que el BID señala que los sistemas de transporte en América Latina no siempre han sido diseñados considerando adecuadamente las necesidades de las mujeres.

### Datos seleccionados sobre la distribución del parque vehicular, de acuerdo con el género del titular, Zona Fronteriza, 2025

#### Mujeres



- **24.6%** del parque vehicular registrado a personas físicas
- **41.3%** son motocicletas\*
- **28.8%** son automóviles\*

#### Hombres



- **75.4%** del parque vehicular registrado a personas físicas
- **55.0%** son motocicletas\*
- **20.4%** son automóviles\*

**Fuente:** Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII. Datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo.  
\*Datos a nivel nacional

<sup>8</sup> World Bank (2020). Why does she move? A study of women's mobility in Latin American cities. World Bank. Ver en World Bank.

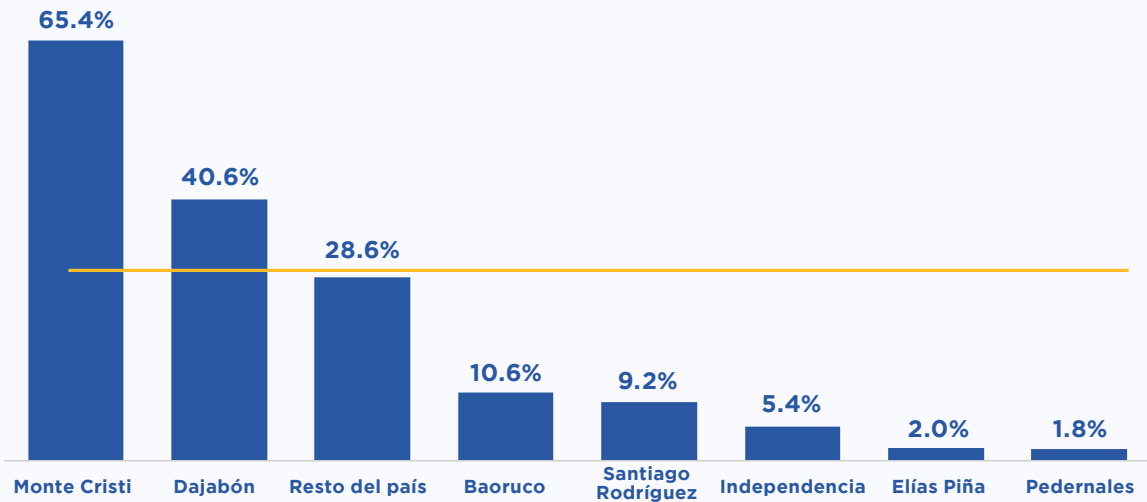
En el caso de la zona fronteriza, esta discusión cobra relevancia por las limitaciones territoriales de conectividad y transporte colectivo. Si las mujeres tienen menor participación en la tenencia vehicular y, al mismo tiempo, dependen en mayor medida de opciones de transporte público o compartido, las deficiencias en cobertura, frecuencia, seguridad y calidad del transporte pueden convertirse en barreras adicionales para acceder a empleo, educación, salud y otros servicios. Por tanto, el análisis del parque vehicular por género debe entenderse no solo como una medición de propiedad, sino como una aproximación a las condiciones diferenciadas de movilidad y autonomía económica en el territorio.

### Parque vehicular por tipo contribuyente

El análisis por tipo de contribuyente permite aproximar la estructura de tenencia del parque vehicular y su relación con la actividad económica del territorio. En términos generales, tanto en la zona fronteriza como en el resto del país prevalecen los vehículos registrados a nombre de personas físicas. No obstante, la distribución presenta diferencias territoriales relevantes, especialmente en la concentración de vehículos registrados a personas jurídicas. A 2025 la zona fronteriza, los vehículos registrados a nombre de personas físicas representan el 53.5% del parque vehicular, mientras que las personas jurídicas concentran el 46.5% restante. En contraste, el 70.7% del parque vehicular a nivel nacional está registrado a personas físicas y el 29.3% a personas jurídicas.

En la zona fronteriza, sin embargo, la participación de personas jurídicas presenta un comportamiento particular. A nivel provincial, destacan Monte Cristi y Dajabón, con una proporción elevada de vehículos registrados a personas jurídicas, de 65.4% y 40.6%, respectivamente. Ambas provincias concentran la mayor parte del parque vehicular jurídico de la zona fronteriza.

**Proporción del Parque vehicular provincial registrado a personas jurídicas, Zona Fronteriza 2025**



Fuente: Elaborado por DPT-DIAT en base al informe del Parque Vehicular 2025, DGII. Datos corresponden al domicilio del dueño del vehículo.



Esta mayor presencia relativa de personas jurídicas podría estar capturando el rol económico diferenciado de ambas provincias dentro de la Frontera Norte, donde existen dinámicas comerciales, agropecuarias, logísticas y de intercambio transfronterizo más visibles que en otras provincias del territorio. En contraste, el resto de las provincias fronterizas muestran una presencia muy reducida de vehículos registrados a personas jurídicas. Independencia, Elías Piña y Pedernales figuran entre las provincias con menor proporción de vehículos empresariales o institucionales, con 5.4%, 2.0% y 1.8%, respectivamente. Este patrón es consistente con diagnósticos previos sobre la menor densidad empresarial del territorio fronterizo y sugiere que, en varias provincias, la movilidad motorizada está asociada principalmente a hogares y personas físicas, más que a unidades productivas formales.

Desde una perspectiva de desarrollo territorial, esta diferencia es relevante. Una menor presencia de vehículos registrados a personas jurídicas puede estar vinculada a una menor densidad empresarial (la zona fronteriza concentra las cuatro provincias con menor cantidad de empresas por cada 10 mil habitantes en todo el país<sup>9</sup>), menor formalización económica o menor capacidad logística de las unidades productivas locales. Por tanto, el parque vehicular puede utilizarse como un indicador indirecto para aproximar la estructura económica territorial, especialmente cuando se complementa con datos de empresas formales, empleo, crédito comercial y actividad productiva.

### **Parque vehicular, conectividad y desarrollo territorial**

Los resultados del análisis evidencian que el parque vehicular de la zona fronteriza refleja las limitaciones y brechas estructurales de conectividad, acceso a servicios y dinamismo económico del territorio. La alta concentración de motocicletas, la menor presencia relativa de automóviles y jeeps, y la limitada participación de vehículos registrados a nombre de personas jurídicas en varias provincias sugieren una movilidad más dependiente de soluciones individuales y de menor costo, especialmente en territorios con baja densidad poblacional y menor disponibilidad de transporte urbano colectivo como lo son las provincias de la Frontera Sur.

En este contexto, la planificación territorial debe incorporar la movilidad como un componente estratégico del desarrollo fronterizo. El fortalecimiento de la red vial, los caminos vecinales, el transporte colectivo y la seguridad vial resulta fundamental para mejorar el acceso de la población a empleos, mercados, centros educativos, servicios de salud y oportunidades productivas. Esto cobra especial relevancia en provincias del sur fronterizo, donde el índice de motorización es más bajo y las condiciones de conectividad pueden profundizar la dispersión territorial. Por otro lado, se evidencia que en dicho contexto la población femenina puede ser la más afectada.

Asimismo, el predominio de motocicletas plantea la necesidad de complementar futuras entregas con información sobre siniestralidad vial, informalidad laboral y uso productivo de este tipo de vehículo. En territorios donde la motocicleta cumple un rol central en la movilidad cotidiana, las políticas públicas deben equilibrar su función como medio accesible de transporte con acciones orientadas a reducir riesgos, mejorar la educación vial y ordenar los servicios de transporte informal.

<sup>9</sup> Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD). Monitor de la frontera: febrero 2023. Dirección de Políticas de Desarrollo de la Zona Fronteriza. Disponible en MEPyD.



Finalmente, el parque vehicular también ofrece una lectura indirecta sobre el tejido económico de la zona fronteriza. La baja participación de personas jurídicas en varias provincias refuerza la importancia de continuar impulsando programas de desarrollo productivo, formalización, infraestructura y conectividad bajo iniciativas como (54) Programa para la mejora de la conexión vial entre los asentamientos y las iniciativas que incluyen de la (55) a la (71) de MiFronteraRD. Esta iniciativa contribuye en mejorar la conexión entre las provincias de la zona fronteriza y de estas con el resto del territorio, lo cual amerita establecer nodos de transporte para albergar estaciones de transporte interurbano en zonas estratégicas de la zona fronterizas.

De igual manera el crecimiento de empleos y oportunidades en la zona fronteriza, unido al aumento de cierto tipo de modalidades de transporte requiere abordar con prontitud la dinámica de movilidad a lo interno de las principales ciudades fronterizas, que permita anticiparse a los cambios en los patrones de movilidad que podrían afectar los recorridos y provocar impactos sensibles a nivel urbano. Una acción que debe ser liderada por el INTRANT como órgano rector del tránsito y transporte a nivel nacional, con el apoyo de los entes gubernamentales, sociales y económicos de cada provincia.



## Monitor de la frontera

MINISTRO DE HACIENDA Y ECONOMÍA **MAGÍN J. DÍAZ** | VICEMINISTRO DE PLANIFICACIÓN E INVERSIÓN PÚBLICA **MARTÍN FRANCO** | DIRECTOR DE DESARROLLO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL **ERICK DORREJO** | ENCARGADO DE INTELIGENCIA Y ANÁLISIS TERRITORIAL **ILVIN MENDOZA** | REDACCIÓN TÉCNICA **MOISES SANTAMARÍA & RUDDY JAPA SOTO** | AUDITOR GRAMATICAL **EDUARDO DÍAZ GUERRA**

EL MONITOR DE LA FRONTERA ES UNA PUBLICACIÓN MENSUAL DONDE SE DESTACAN TEMAS ESTRATÉGICOS DE LA ZONA FRONTERIZA, COMO APORTE AL DISEÑO DE POLÍTICAS PÚBLICAS TERRITORIALIZADAS.

MINISTERIO DE HACIENDA Y ECONOMÍA - DIRECCIÓN DE DESARROLLO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

MINISTERIO DE HACIENDA



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DOMINICANA  
HACIENDA Y ECONOMÍA

