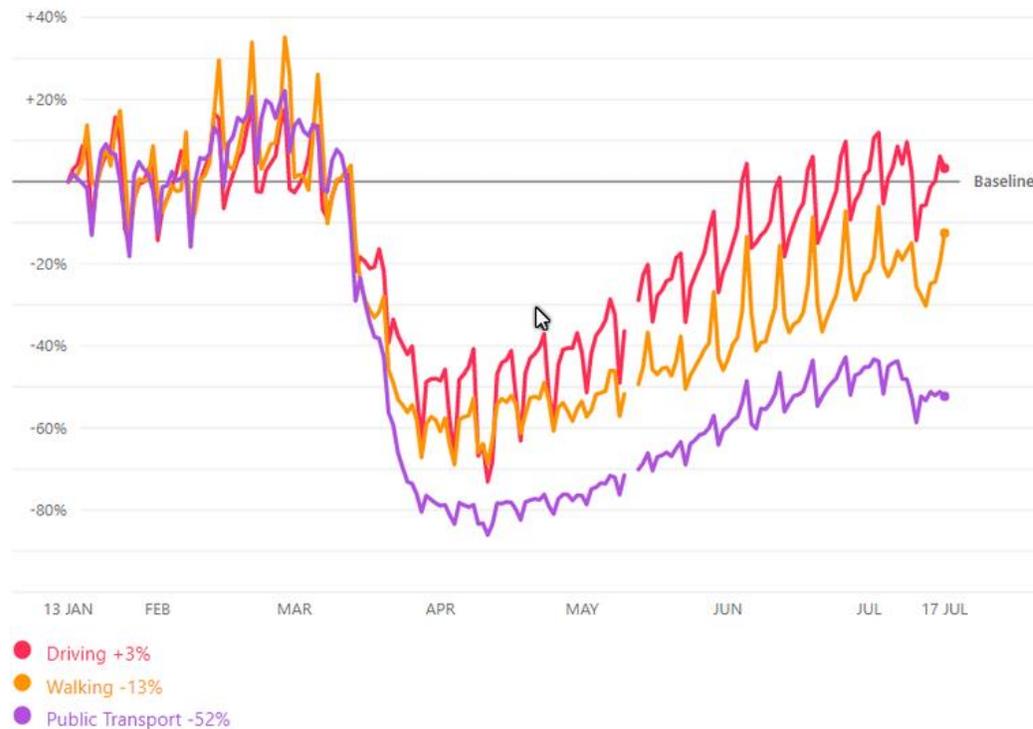


Los autos gobiernan cuando el coronavirus sacude las tendencias de viaje en nuestras ciudades

20 de julio de 2020 3.51pm EDT

Al igual que con otras partes de la economía global, COVID-19 ha llevado a cambios rápidos en las tendencias del transporte. El cuadro a continuación muestra las tendencias generales de conducción, caminata y transporte público para Australia a partir del 17 de julio.



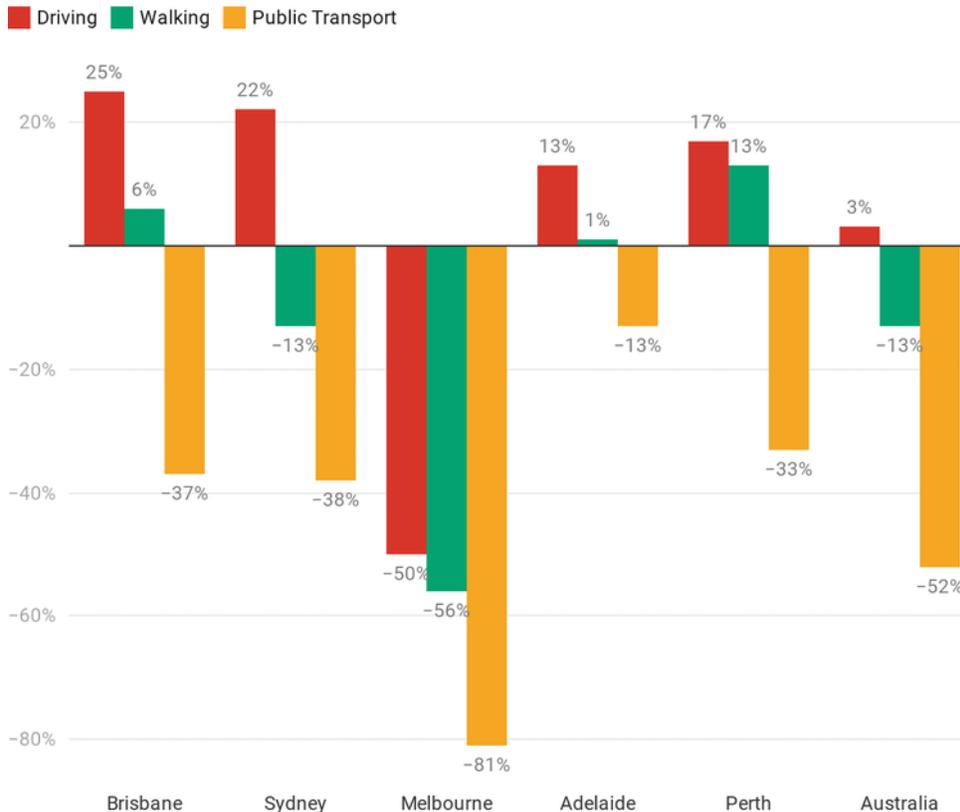
Tendencias de movilidad en toda Australia durante los seis meses de enero a julio de 2020. Tendencias de movilidad de Apple

Desafortunadamente, el bloqueo actual del área metropolitana de Melbourne, que está en desacuerdo con las tendencias en las otras ciudades más grandes de Australia, está sesgando el promedio nacional. Estos datos, proporcionados por [Apple Mobility Trends](#), están disponibles para muchas ciudades, regiones y países de todo el mundo.

Actualizados diariamente, los datos proporcionan una medida de las tendencias en el uso del transporte desde principios de enero de 2020. El cuadro a continuación resume los cambios desde entonces en la conducción, la marcha y el transporte público para Brisbane, Sydney, Melbourne, Adelaide y Perth.

Changes in driving, walking and public transport use

Percentage change in largest cities and nationally between January 13 2020 and July 17 2020



Datos: Tendencias de movilidad de Apple

Con la excepción de Melbourne, la conducción se ha recuperado y ahora está notablemente por encima de los niveles previos a la pandemia.

El uso del transporte público todavía está muy por debajo de los niveles de referencia. Se está recuperando, de nuevo a excepción de Melbourne, pero lentamente. La excepción es Adelaide, donde el transporte público está solo ligeramente por debajo de la línea de base.

Caminar es mejor que el transporte público. Adelaide, Brisbane y Perth están ligeramente por encima de la línea de base, mientras que Sydney está ligeramente por debajo de ella. Melbourne sigue bajando a la mitad.

¿Qué tanto afectaron los bloqueos a los viajes?

El cuadro a continuación muestra los mayores descensos en la conducción, la marcha y el transporte público en el período del 4 al 11 de abril. La mayoría de los valores más bajos coincidieron con las vacaciones

de Semana Santa. Sin embargo, independientemente de las vacaciones, este fue el período en que los niveles de uso del transporte fueron más bajos.

Los descensos son bastante consistentes en todas las ciudades. Para conducir, los descensos fueron de alrededor del 70%. Para caminar, los descensos oscilaron entre 65% y 80%. El transporte público registró descensos del 80-89%.

Greatest % change by travel mode in each city

(All the largest changes since January 13 were recorded in week of April 4 to April 11)



Datos: Tendencias de movilidad de Apple

La recuperación en la conducción se debe, en parte, a que se considera que tiene un menor riesgo de infección por COVID-19. Las personas ven el transporte público como el menos seguro debido a las dificultades de distanciamiento social en los desplazamientos potencialmente llenos de gente.

Un estudio realizado a principios de marzo por un economista del MIT amplificó estos temores al asociar el transporte público en la ciudad de Nueva York con tasas más altas de infección por COVID-19. Desafortunadamente, la investigación tuvo algunos defectos importantes. Desde entonces, los expertos en salud han indicado que hay poca evidencia de que el transporte público haya sido la fuente de cualquier infección por COVID-19.

Sin embargo, las agencias de transporte público están en serios problemas financieros . En los EE. UU., Los expertos advierten que, sin grandes subsidios federales, los servicios de transporte público se enfrentan a recortes drásticos, que afectarán el lugar donde viven y trabajan las personas. Tales cambios representan una amenaza para la viabilidad económica de las ciudades.

¿Qué se sabe sobre otros modos de transporte? Si bien no se dispone de conjuntos de datos completos, están surgiendo pruebas de los impactos en el uso compartido de bicicletas, motos y scooters.

Paseo compartido

Al igual que con todos los demás modos de transporte, la pandemia ha tenido un gran impacto en el uso compartido de viajes. Sin embargo, algunas compañías de viajes compartidos, como Uber, se han diversificado en los últimos años en áreas como la entrega de alimentos y carga. Estos han proporcionado ingresos muy necesarios durante la recesión del viaje compartido.

Los analistas del mercado predicen que el viaje compartido se recuperará y continuará creciendo. Esto se debe a la necesidad de movilidad personal combinada con la creciente urbanización y la caída de la propiedad del automóvil .

Compartir bicicleta

A nivel mundial, los funcionarios de transporte predicen un aumento a largo plazo en el uso de la bicicleta. El ciclismo parece estar en auge a expensas del transporte público.

Los tres planes de bicicletas compartidas más grandes de Beijing informaron un aumento del 150% en el uso en mayo. En la ciudad de Nueva York, los volúmenes crecieron un 67% . Las ventas de bicicletas en los Estados Unidos casi se duplicaron en marzo .

En respuesta, muchas ciudades están proporcionando más infraestructura de ciclismo, con ciudades como Berlín y Bogotá liderando el camino con carriles para bicicletas "emergentes". Nueva Zelanda se ha convertido en el primer país en financiar el llamado "urbanismo táctico".

Melbourne ha anunciado 12 km de carriles para bicicletas emergentes y está acelerando unos 40 km adicionales de carriles para bicicletas en los

próximos dos años. Sydney ha agregado 10 km de ciclovías emergentes . El uso de algunas ciclovías de Brisbane casi se ha duplicado , lo que genera críticas por los retrasos en el suministro de carriles emergentes.



En mayo se anunciaron seis ciclovías emergentes emergentes para mejorar el acceso al CBD de Sydney. James Gourley / AAP

Londres tiene la intención de expandir rápidamente la infraestructura para andar en bicicleta y caminar anticipando un aumento de diez veces en el uso de la bicicleta y un aumento de cinco veces en los peatones. Esto complementa un programa del gobierno del Reino Unido de £ 250 millones (A \$ 448 millones) para reasignar más espacio para los ciclistas.

París planea agregar 50 km de pop-up y ciclovías permanentes en los próximos meses. También ofrece un subsidio de € 500 (A \$ 818) para comprar una bicicleta eléctrica y € 50 para reparar una bicicleta existente.

Milán agregará 35 km de ciclovías como parte de su Plan Strade Aperte. El gobierno italiano está proporcionando un subsidio del 70% con un límite de € 500 para que las personas compren una bicicleta nueva.

Tendremos que esperar para ver si todo este interés se traduce en un cambio de modo a más largo plazo.

E-scooters

El uso del e-scooter ha disminuido, al igual que el valor de las compañías de e-scooter. Lime, una de las compañías más grandes, fue valorada en US \$ 2.4 mil millones (A \$ 3.4 mil millones) el año pasado, pero ha bajado a

US \$ 510 millones . Sin embargo, el interés de los inversores continúa. Uber, Alphabet, GV y Bain y otros pusieron US \$ 170 en Lime en mayo.

En Europa, la compañía de viajes compartidos Bolt planea expandir sus servicios de scooter y bicicleta eléctrica a 45 ciudades en Europa y África este año. Otro signo positivo para este modo es que el Reino Unido, donde los e-scooters no han sido legales en la calle, ha comenzado las pruebas de alquiler de e-scooters .

