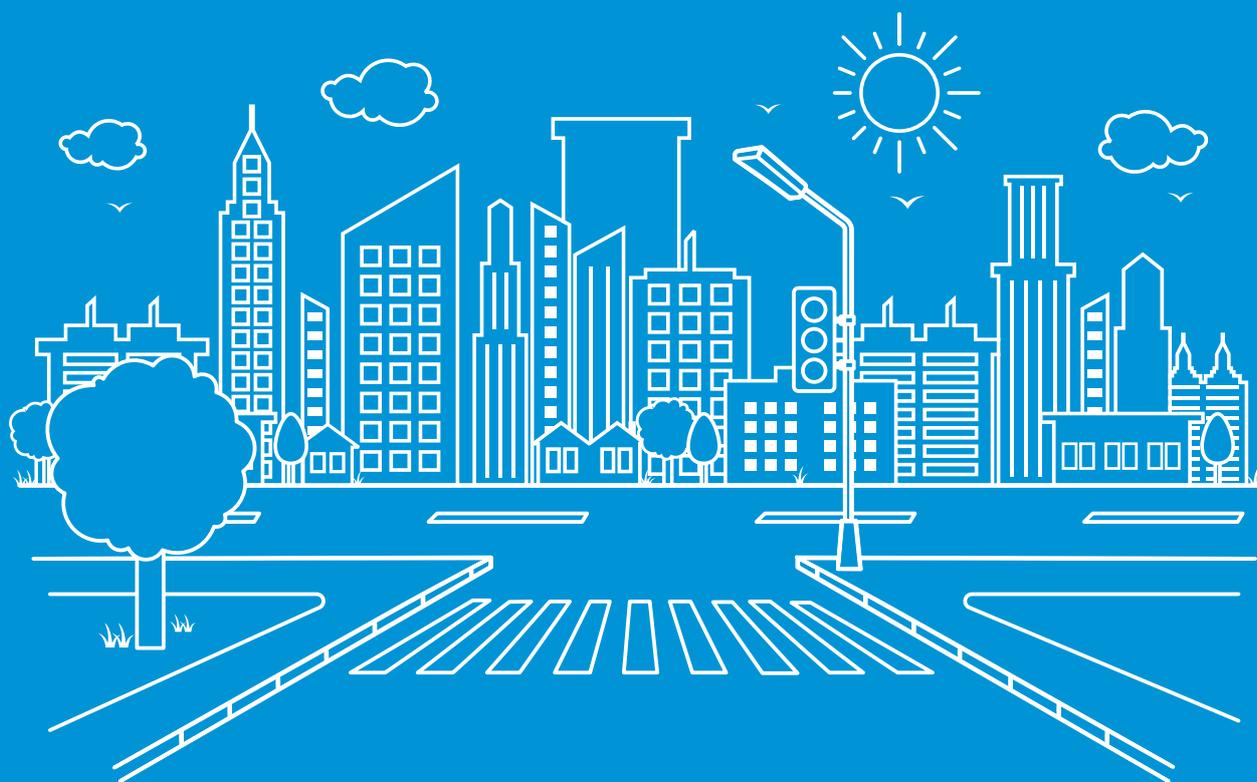




COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina

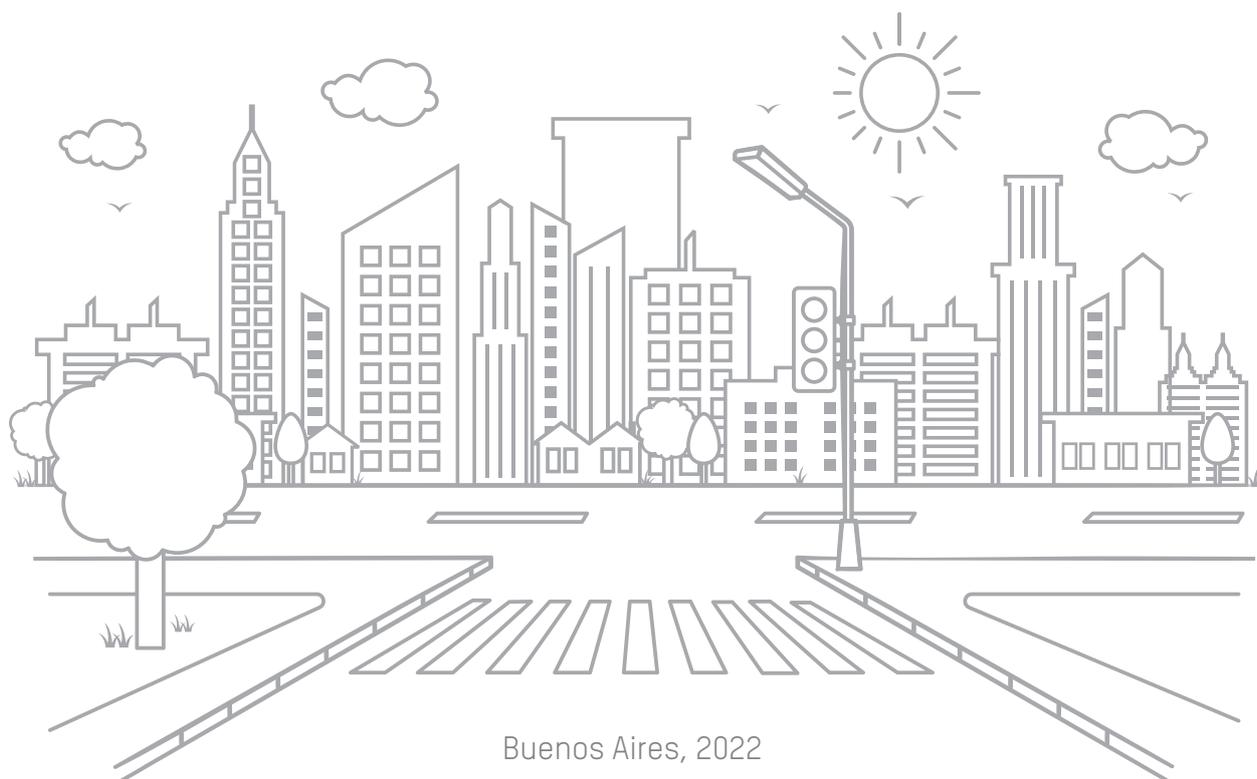
Los casos de Argentina, Chile y Uruguay





COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina

Los casos de Argentina, Chile y Uruguay



Buenos Aires, 2022

COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina: los casos de Argentina, Chile y Uruguay

© Organización Panamericana de la Salud y Fundación Gonzalo Rodríguez, 2022

ARG/22-0002

Algunos derechos reservados. Esta obra está disponible en virtud de la licencia Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Organizaciones intergubernamentales de Creative Commons ; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.es>).



Con arreglo a las condiciones de la licencia, se permite copiar, redistribuir y adaptar la obra con fines no comerciales, siempre que se utilice la misma licencia o una licencia equivalente de Creative Commons y se cite correctamente, como se indica a continuación. En ningún uso que se haga de esta obra debe darse a entender que la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Fundación Gonzalo Rodríguez respaldan una organización, producto o servicio específicos. No está permitido utilizar el logotipo de la OPS ni de la Fundación Gonzalo Rodríguez.

Adaptaciones: si se hace una adaptación de la obra, debe añadirse la siguiente nota de descargo junto con la forma de cita propuesta: "Esta publicación es una adaptación de una obra original de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y de la Fundación Gonzalo Rodríguez. Las opiniones expresadas en esta adaptación son responsabilidad exclusiva de los autores y no representan necesariamente los criterios de la OPS ni de la Fundación Gonzalo Rodríguez".

Traducciones: si se hace una traducción de la obra, debe añadirse la siguiente nota de descargo junto con la forma de cita propuesta: "La presente traducción no es obra de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) ni de la Fundación Gonzalo Rodríguez. La OPS ni la Fundación Gonzalo Rodríguez se hacen responsables del contenido ni de la exactitud de la traducción".

Forma de cita propuesta: COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina: los casos de Argentina, Chile y Uruguay. Buenos Aires: Organización Panamericana de la Salud y Fundación Gonzalo Rodríguez; 2022. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

Datos de catalogación: pueden consultarse en <http://iris.paho.org>.

Derechos y licencias: para presentar solicitudes de uso comercial y consultas sobre derechos y licencias, véase www.paho.org/permissions.

Materiales de terceros: si se desea reutilizar material contenido en esta obra que sea propiedad de terceros, como cuadros, figuras o imágenes, corresponde al usuario determinar si se necesita autorización para tal reutilización y obtener la autorización del titular del derecho de autor. Recae exclusivamente sobre el usuario el riesgo de que se deriven reclamaciones de la infracción de los derechos de uso de un elemento que sea propiedad de terceros.

Notas de descargo generales: las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la OPS y/o de la Fundación Gonzalo Rodríguez, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites. Las líneas discontinuas en los mapas representan de manera aproximada fronteras respecto de las cuales puede que no haya pleno acuerdo.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la OPS y/o la Fundación Gonzalo Rodríguez los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan letra inicial mayúscula.

La OPS y la Fundación Gonzalo Rodríguez han adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación. No obstante, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la OPS y/o la Fundación Gonzalo Rodríguez podrán ser consideradas responsables de daño alguno causado por su utilización.

ARG/2022

Índice

→ Resumen	1
→ Introducción	3
→ Desafíos y oportunidades	5
→ Medidas de prevención de COVID-19 y transporte	7
→ Recolección de datos	8
→ Resultados obtenidos	10
▪ Actitudes en torno al cambio modal a partir de la pandemia	10
▪ Percepciones y actitudes en torno a modos seleccionados	13
▪ La percepción de riesgo en el transporte público	13
▪ Medidas de prevención en el transporte público	15
▪ Percepciones sobre motos y bicicletas a partir de la pandemia	16
▪ El transporte escolar en el regreso a las clases presenciales en Chile	17
▪ La percepción del efecto ambiental	18
→ Discusión	19
→ Bibliografía	21
→ ANEXO 1: Medidas de los gobiernos para prevenir la circulación y el contagio de COVID-19	23
→ ANEXO 2:	24
▪ Cuestionarios administrados Argentina	24
▪ Movilidad y COVID-19 Chile	27
▪ Movilidad y COVID-19 Uruguay	43

Resumen

Los sistemas de transporte terrestre son un componente insoslayable del desarrollo económico, social y ambiental de toda sociedad. Dependiendo de sus características, pueden contribuir al crecimiento sostenible e inclusivo, o pueden actuar como una barrera que profundiza las desigualdades y dificulta el progreso social. El impacto, ya sea positivo o negativo, de los sistemas de transporte terrestre sobre la salud pública es significativo. Todos los países del mundo se enfrentan, con sus particularidades, al enorme desafío de transformar sus sistemas de transporte terrestre para que estén al servicio del desarrollo sostenible. La pandemia por COVID-19 originada en Wuhan, China, ha traído nuevas implicancias para esta agenda.

Con el propósito de contribuir a las conversaciones de la agenda pública y dotar de evidencia a la toma de decisiones de los Gobiernos, la Fundación Gonzalo Rodríguez realizó encuestas de opinión a ciudadanas y ciudadanos argentinos, chilenos y uruguayos, entre abril y agosto de 2020. En estas encuestas se indagó sobre los hábitos y percepciones en torno a la movilidad tanto antes como durante la pandemia. El presente informe es el resultado de un trabajo conjunto entre la Fundación y la Organización Panamericana de la Salud, en el que se analizaron estos datos a los fines de considerar críticamente los resultados, en vista de la Agenda 2030, y los desafíos del nuevo escenario para la movilidad sostenible.

Los hallazgos más relevantes que resultan de este análisis son los siguientes:

- Una proporción de los encuestados ha considerado, a partir de las restricciones impuestas por la pandemia y el riesgo percibido de contagio, realizar un cambio modal en sus traslados habituales (21,7% en Argentina, 33,5% en Chile y 42,5% en Uruguay).
- Al indagar sobre las características de este cambio modal, se encuentra una preferencia del transporte privado por sobre el público, ya que el transporte público es percibido como un espacio peligroso, debido al posible contagio de COVID-19. En consecuencia, las personas están dispuestas a restringir su uso en la medida de lo posible.
- A partir de las restricciones a la circulación que se establecieron en los países, algunas personas consideraron adquirir motocicletas y/o bicicletas en Argentina y en Chile. De esta manera, en Argentina, el 25% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta y el 17,8% una moto, mientras que, en Chile, el 29% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta, el 9% motocicletas y el 7% *scooters* o triciclos.

La pandemia implicó un retroceso en los logros alcanzados en la agenda del desarrollo sostenible, dando lugar nuevamente a una priorización del transporte privado por sobre el público. Sin embargo, también abrió la oportunidad de revalorizar el transporte activo. En numerosas ciudades del mundo y en la Región de las Américas se observaron experiencias para impulsar la caminata y el uso de la bicicleta como formas de movilidad, tales como la ampliación de los espacios para la circulación de peatones y la extensión de ciclovías y/o bicisendas.

Es posible afirmar que los Gobiernos se enfrentan a un momento único para incidir en los patrones de movilidad y redireccionarlos hacia un sendero que conduzca a sistemas de transporte con bajo impacto en el medio ambiente y que contribuyan a las metas vinculadas con la salud pública. En un contexto en el que el vínculo entre la salud pública y el desarrollo de las naciones resulta tan evidente, el momento resulta propicio para avanzar en este sentido, contemplando asimismo la urgencia de la acción climática.

Introducción

La movilidad es una necesidad humana presente a lo largo de todo el ciclo de vida, en asociación con las actividades propias de cada etapa. Educarse, trabajar o acceder a los servicios de salud son actividades que requieren sistemas de transporte que las hagan posibles. Puesto que la educación, el trabajo y la salud son derechos humanos básicos que deben ser garantizados, el acceso a la movilidad se presenta como una condición *sine qua non* para alcanzar un goce pleno, por parte de cada individuo, de los derechos humanos que le son inherentes.

La manera en la que el derecho a la movilidad es garantizado resulta de extrema relevancia, en especial en un contexto global en el que los recursos naturales de la Tierra son sobreexplotados en al menos un 56% (World Wildlife Fund for Nature [WWF], 2020). El cambio climático es una de las principales amenazas que enfrenta la especie humana, y se considera uno de los síntomas principales de la escasez y sobreexplotación de dichos recursos. Enfrentar con decisión esta amenaza implica necesariamente cuestionar el paradigma actual que da forma a los sistemas de transporte terrestre de nuestras ciudades, dado que el transporte es uno de los sectores económicos que más consume energías no renovables y que más contribuye a la contaminación del aire, mediante la generación de una gran variedad de emisiones que impactan sobre el clima. Asimismo, el transporte terrestre es causal de una enorme proporción de la carga de enfermedades en materia de lesiones de tránsito, lo que impacta en mayor medida en los países en desarrollo y, dentro de ellos, en los sectores menos favorecidos de la sociedad. Estas lesiones constituyen la principal causa de muerte entre los 15 y los 29 años en todo el mundo.

En los últimos años, se han llevado a cabo numerosos esfuerzos para abordar de manera holística los sistemas de transporte, contemplando su vinculación con los aspectos económicos, sociales y ambientales. Con la movilidad sostenible como meta, las políticas en torno al transporte deben tener en el centro a las personas y su calidad de vida y, desde un punto de vista global, estar orientadas a lograr un sistema que sea inclusivo, accesible, eficiente y resiliente, minimizando las emisiones de carbono y el impacto ambiental (ONU, 2017). La Asamblea General de las Naciones Unidas planteó en 2016 grandes desafíos para la movilidad sostenible, que incluyen la seguridad y la protección de las personas. A su vez, reconoció enormes oportunidades para repensar las actuales políticas de transporte, en gran parte no sostenibles, y para acelerar la implementación de mejores prácticas orientadas hacia un nuevo paradigma de transporte (ONU, 2016).

La pandemia instauro nuevos desafíos a los retos que afrontan los países en materia de transporte sostenible.

Conocer la percepción de los usuarios sobre su movilidad personal y comprender su disposición al cambio modal, es un punto de partida para comprender los cambios que la pandemia y las medidas de prevención generan en la movilidad.

A pesar de los progresos, todos los países siguen afrontando retos importantes y es necesario incrementar y articular las acciones para lograr sistemas más seguros, con modos de transporte limpios, eficientes energéticamente y asequibles (Declaración de Estocolmo, 2020). Sumado a lo expuesto, la irrupción de la pandemia ha instaurado nuevos desafíos a los preexistentes. Desde el 31 de diciembre del 2019, luego del primer caso de COVID-19 reportado en Wuhan, el mundo enfrenta el contagio masivo de este virus, que llegó a América Latina y el Caribe en los últimos días de febrero de 2020.¹ Desde entonces, los Gobiernos de la región han respondido con medidas de distinta índole, muchas de las cuales han tenido un impacto directo o indirecto en la movilidad y en sus características.

El presente contexto suscita la necesidad imperiosa de replantear y cuestionar lo que antes parecía inflexible en materia de movilidad. Con el objetivo de aportar a estas discusiones surge el presente documento, producto del trabajo de la Fundación Gonzalo Rodríguez y la OPS en apoyo a los Gobiernos de Argentina, Chile y Uruguay. Este informe busca hacer un aporte, desde la experiencia latinoamericana, al cuerpo de la literatura que recorre los cambios en las actitudes y los hábitos de las personas en relación con su movilidad en el contexto de pandemia (Aloi *et al.*, 2020; Beck y Hensher, 2020; Beck, Hensher y Wei, 2020; De Vos, 2020; Haas *et al.*, 2020; Shamshiripour *et al.*, 2020; Shakibae *et al.*, 2021).

Conocer la percepción de los usuarios acerca de su movilidad personal y comprender su disposición al cambio modal es un punto de partida para entender los cambios que la pandemia y las medidas de prevención generan en la movilidad. Con el propósito de contribuir al diagnóstico del nuevo escenario en el que se desarrollarán las estrategias para lograr sistemas sostenibles de transporte en la región, la Fundación Gonzalo Rodríguez realizó encuestas en Argentina, Chile y Uruguay sobre las opiniones, actitudes y valoraciones acerca del transporte y el escenario pospandémico de los usuarios. Para la elaboración del presente documento, los resultados de las encuestas fueron analizados en conjunto con la Organización Panamericana de la Salud. Se espera que los resultados obtenidos sean de utilidad para acelerar la transición hacia una movilidad sostenible que contribuya a las metas incluidas en la Agenda 2030 en materia de salud pública y bienestar, y que sean un vehículo para el cumplimiento de derechos humanos impostergables en la región, sin dejar a nadie atrás.

¹ El primer caso de la región fue confirmado en Brasil el 25 de febrero de 2020.

Desafíos y oportunidades para la movilidad sostenible ante la irrupción de la pandemia

Desde la llegada de la COVID-19 a América Latina y el Caribe, en febrero de 2020, y hasta diciembre de 2021, se confirmaron en la región 98 millones de casos y se produjeron 2,3 millones de muertes (OPS, 2021). Siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los Gobiernos de América Latina y el Caribe implementaron un conjunto de medidas para promover el distanciamiento social, la mayoría de las cuales restringieron o modificaron los patrones existentes de movilidad, ya sea de manera directa o indirecta. Cuarentenas, cierres de fronteras y de establecimientos educativos, cancelación de eventos públicos y el cierre de restaurantes y centros comerciales son ejemplos de estas medidas.

Los estudios disponibles para la región muestran que, en el corto plazo, las medidas implementadas por los Gobiernos –en conjunto con el temor de la población al contagio– tuvieron un impacto en la reducción de la movilidad. Por ejemplo, a partir del análisis de series de movilidad construidas sobre la base de datos registrados por teléfonos celulares, Aromi *et al.* (2020) estiman que la introducción de cuarentenas en dieciocho países de la región generó una reducción promedio de la movilidad² del 10% en los quince días posteriores a su implementación, con una reducción del efecto observada con el paso de los días. Además, estos autores encuentran que el cierre de las escuelas generó una reducción de la movilidad del 4%. Utilizando también información proveniente de los registros de los teléfonos celulares, el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina pudo estimar para todo el territorio nacional una caída del 80% en la movilidad en el término del primer mes a partir de la declaración de la cuarentena obligatoria, el 19 de marzo de 2020 (ANSV, 2021).

Otro tipo de medidas gubernamentales tuvo también un impacto en los patrones de movilidad observados en la población. Por ejemplo, distintos Gobiernos de la región restringieron el uso del transporte público, ya sea estableciendo límites máximos a su capacidad –como fue el caso de distintas ciudades colombianas– o reservando su uso para determinados sectores de la población –como en el caso de Argentina, que únicamente permitió el uso al conjunto de los trabajadores considerados “esenciales”.³ Por otra parte, una respuesta que se observó en muchas ciudades fue la promoción del uso de la bicicleta y la caminata como alternativas seguras a los servicios públicos, por ejemplo, mediante la expansión de los espacios físicos destinados a estos tipos de desplazamiento (ONU, 2020).

Finalmente, cabe mencionar que las medidas tomadas por los Gobiernos también se vieron acompañadas por cambios en los hábitos cotidianos de la población, con un impacto presumible en la movilidad, dando impulso a las compras en línea, el teletrabajo y los viajes por vías terrestres para evitar multitudes e interacciones físicas (De Vos, 2020; Shamshiripour *et al.*, 2020). Se requieren mayores investigaciones para comprender el alcance de estos nuevos hábitos en Latinoamérica y el Caribe.

² La movilidad se mide como el porcentaje de personas que recorre más de 1 kilómetro por día.

³ Tanto la definición de “trabajador esencial” como la restricción del uso del transporte público a esta categoría, así como sus características, fueron variando con el tiempo en función de las normativas en vigencia y los cambios en las medidas de prevención.

Los impactos a mediano y largo plazo en la movilidad a partir de la irrupción de la pandemia por COVID-19 aún se desconocen. En el presente, se observan cambios en los patrones de movilidad de la población, como una preferencia por el transporte privado respecto del público, que podrían poner en peligro la transición a servicios de transporte sostenibles y obstaculizar las iniciativas para hacer frente al cambio climático y la contaminación del aire.

No cabe duda de que los impactos en la movilidad a mediano y largo plazo a partir de la irrupción de la pandemia por COVID-19 aún son desconocidos: la evidencia del pasado no es suficiente para realizar estimaciones sólidas (Muley *et al.*, 2020). Sin embargo, el contexto es oportuno para cuestionar lo que antes parecía incuestionable y para reconsiderar el rumbo de los sistemas de transporte, en cuanto que son generadores de oportunidades y facilitadores de derechos, pero también grandes contribuyentes a la contaminación ambiental y la generación de lesiones de tránsito y enfermedades respiratorias.

Existe una creciente producción de evidencia que contribuye a visualizar futuros posibles. En el corto plazo, las percepciones sobre el transporte público como vector de transmisión y los cambios modales hacia tipos de transporte menos sostenibles establecen nuevas barreras y dificultades para brindar servicios de transporte público seguros y confiables (Gutiérrez *et al.*, 2020). Esto podría, entre otras cosas, poner en peligro la transición a servicios de transporte sostenibles y obstaculizar las iniciativas para hacer frente al cambio climático y la contaminación del aire (ONU, 2020).

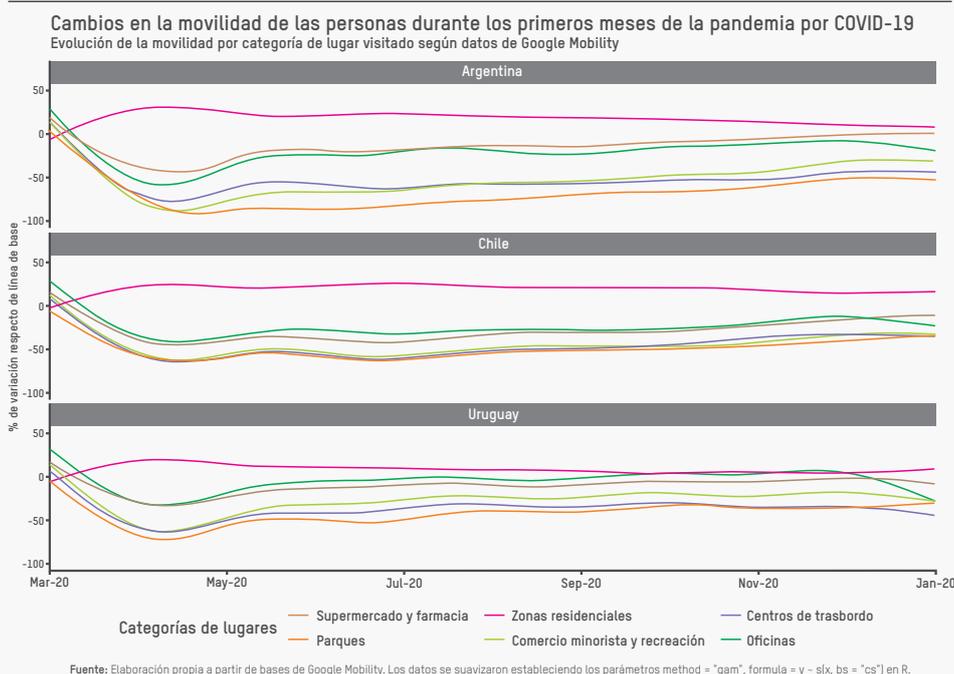
Para evitarlo, se requieren medidas coordinadas de manera sistemática y la aplicación efectiva de planes de respuesta, sujetos a evaluaciones exhaustivas acerca de su impacto, que tengan en cuenta las repercusiones sociales, ambientales, climáticas y económicas (Ibold *et al.*, 2020). Para el éxito de estos planes es fundamental la articulación entre jurisdicciones, porque es posible que las políticas bien intencionadas, formuladas a nivel mundial o nacional, o bien no se adopten, o bien no se implementen de manera adecuada a nivel local si no son coherentes con las prioridades de cada comunidad (ONU, 2017).

Medidas de prevención de COVID-19 y movilidad en Argentina, Chile y Uruguay durante 2020

Los Gobiernos de Argentina, Chile y Uruguay establecieron diferentes estrategias para evitar la propagación del virus. En general, en los tres casos, es posible identificar medidas para restringir de forma directa la movilidad de las personas, estableciendo límites a la circulación, y otras medidas que afectan la movilidad de forma indirecta, como, por ejemplo, el cierre de escuelas, oficinas y restaurantes, así como los estímulos financieros, tales como la ampliación de planes sociales y otras ayudas específicas a determinados sectores de la población.

En la práctica, las medidas adoptadas durante el primer año de la pandemia para minimizar el contacto entre las personas fueron diferentes en cada país. En Argentina, el Aislamiento Social Preventivo Obligatorio (ASPO) fue establecido por decreto a nivel nacional, y los traslados de la población en general solo se permitieron por cuestiones excepcionales (DNU 260/2020). En Chile, las restricciones se realizaron por regiones en función de los indicadores epidemiológicos (Decreto N.º 104 de 2020). En Uruguay, se recomendó a la población limitar la circulación, pero no se establecieron medidas obligatorias al respecto, excepto por la suspensión temporaria de clases (Uruguay Presidencia, 20 de febrero de 2021).

En este contexto se observaron cambios en los desplazamientos de las personas. Los Informes de Movilidad Local sobre la COVID-19 publicados por Google muestran las tendencias de movimiento a lo largo de este período, clasificadas en diversas categorías de lugares (Google, 2021). A partir del mes de marzo, con diferente amplitud en los tres países, tuvo lugar una reducción de la circulación en parques, comercios minoristas, sitios de recreación y estaciones de tránsito. También se observó una caída en la circulación en supermercados, farmacias y oficinas. En cambio, aumentó la circulación en zonas residenciales. La Figura 1 ilustra estas variaciones y permite observar un movimiento general similar en los tres países, con mayores reducciones de la movilidad allí donde las restricciones gubernamentales fueron más estrictas.



Recolección de datos

La recolección primaria de datos estuvo a cargo de la Fundación Gonzalo Rodríguez. En los tres países que participaron del estudio se aplicaron encuestas en línea representativas a nivel nacional. Las encuestas utilizadas en cada país fueron diseñadas considerando las necesidades específicas de cada Gobierno y adaptadas al contexto local, por lo que entre sí no son exactamente iguales. Lo expuesto presenta limitaciones a la comparabilidad de los resultados obtenidos, lo que debe tenerse presente a la hora de interpretar los resultados. Aun así, el objetivo buscado en todos los casos fue el mismo, y las encuestas presentan estructuras relativamente similares, lo que se explicará con mayor detalle a continuación.

El público objetivo fue la población general mayor a 16 (Argentina) y 18 años (Chile y Uruguay). Los encuestados fueron personas con acceso a un teléfono móvil o a una computadora con internet. La penetración de estos tipos de dispositivos en los tres países es superior al 90% (D'almeida y Margot, 2018). Para el acceso a los encuestados, la consultora argentina TrespuntoZero combinó contacto en redes y paneles propios de respondientes. Por su parte, para el reclutamiento de participantes la Universidad Católica de Chile utilizó el panel en línea no probabilístico administrado por la empresa NetQuest. Finalmente, en Uruguay, el reclutamiento se realizó mediante publicidad en redes sociales (Facebook e Instagram). En esa publicidad se invitó a los potenciales participantes a responder una encuesta y se ofreció la posibilidad de participar en un sorteo por un premio, sin develar de qué se trataba la encuesta. Los casos efectivos luego fueron validados en forma automática y manual, mediante la eliminación de casos cuya duración o tiempo por pregunta fuera excesivamente bajo, los casos que tuvieran demasiados NS/NC o aquellos en los que en preguntas abiertas de control los textos fueran inadecuados. En todos los casos se utilizaron cuestionarios estructurados y el diseño muestral fue no probabilístico.

Las encuestas se estructuraron para recolectar información en cuatro categorías principales: 1) características socioeconómicas como edad, género, nivel educativo y zona de residencia; 2) hábitos y percepciones en torno a la movilidad antes de la pandemia; 3) hábitos y percepciones en torno a la movilidad durante la pandemia, y 4) propensión declarada a utilizar elementos de seguridad vial o a incurrir en conductas de riesgo. En el caso de Chile, la encuesta tuvo un apartado especial focalizado en los patrones de movilidad y la seguridad vial de los niños, niñas y adolescentes. Es posible consultar las encuestas en el Anexo 1.

Las encuestas fueron realizadas del 6 al 8 de junio en Argentina, del 17 al 28 de agosto en Chile y del 30 de abril al 1.º de mayo en Uruguay, en todos los casos durante el año 2020. El trabajo de campo fue desarrollado por equipos locales de investigación (consultoras y universidades) y se obtuvieron en total 3877 respuestas, distribuidas de la siguiente forma: a) Argentina: 1000 casos; b) Chile: 1454 casos, y c) Uruguay: 1353 casos.

Para la ponderación de la muestra, en Argentina se utilizó una iteración que ajustó la muestra en cada uno de los tres estratos (Ciudad de Buenos Aires, conurbano de la provincia de Buenos Aires e interior del país), en función de las distribuciones de las variables género, edad y nivel educativo obtenidas en el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 para el universo de residentes de al menos 16 años. En Chile, para la ponderación de los casos se utilizaron datos poblacionales a partir de las proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas al año 2020. Con esa información, se construyeron seis grupos de zona geográfica-género, cinco grupos por edad y ocho grupos por ciudades, y se utilizó un método iterativo de ranking para ajustar la distribución marginal de cada uno de esos grupos a los parámetros poblacionales. En Uruguay, los parámetros poblacionales se ajustaron de acuerdo con el Censo Nacional de Viviendas 2011 para las variables de género, edad y área geográfica (región) y se utilizó la Encuesta Continua de Hogares 2019 del Instituto Nacional de Estadísticas para la variable educación.

Entre abril y agosto de 2020 se realizó una encuesta de percepción a usuarios y usuarias de las vías en Argentina, Chile y Uruguay, a pedido de la Fundación Gonzalo Rodríguez. Las encuestas recolectaron información sobre hábitos y percepciones en torno a la movilidad antes y durante la pandemia y acerca de la propensión declarada a utilizar elementos de seguridad vial o a incurrir en conductas de riesgo.

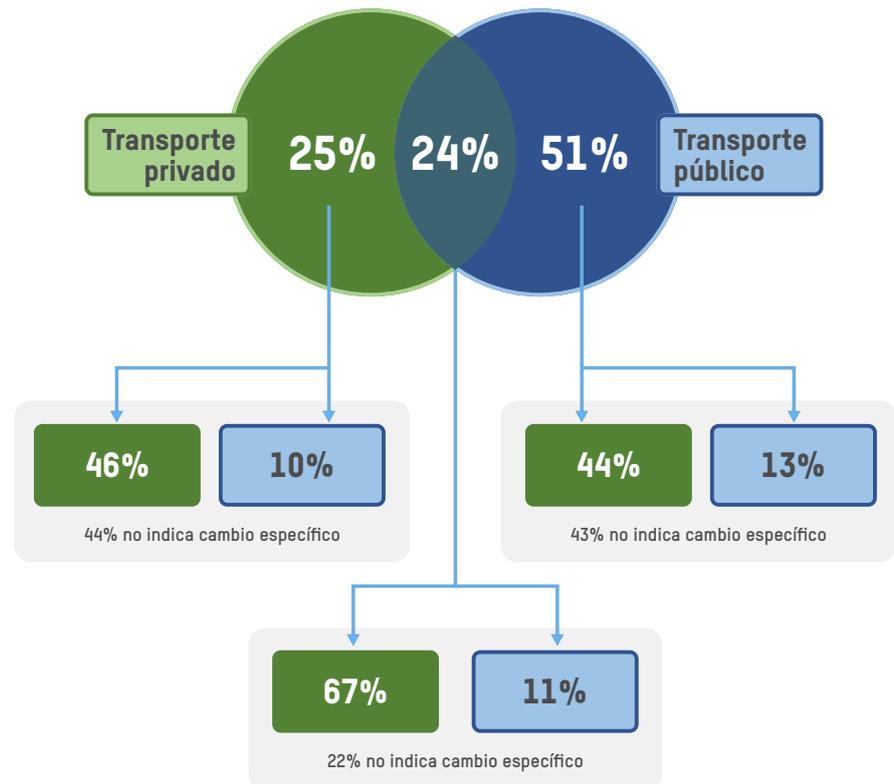
Resultados obtenidos

Las encuestas administradas exploran dimensiones similares en los tres países. Sin embargo, los instrumentos de recolección fueron elaborados para cada país en particular y presentan algunas diferencias entre sí. Además, los períodos en los que se administraron también fueron diferentes. Por eso, el presente apartado describe los resultados obtenidos en cada país, sin realizar una agregación de los datos provenientes de los tres países bajo estudio. A pesar de esta limitación metodológica, el análisis presentado a continuación permite identificar hallazgos de valor.

Los resultados se ordenan en tres ejes principales: actitudes en torno al cambio modal en el contexto de pandemia; percepciones y actitudes en torno a modos seleccionados, y percepciones en torno al impacto de los cambios en la movilidad en las lesiones de tránsito y en la calidad del aire. En el análisis de los resultados, la Fundación Gonzalo Rodríguez y la Organización Panamericana de la Salud sumaron esfuerzos para traducir los datos en información valiosa para la gestión pública.

1. Actitudes en torno al cambio modal a partir de la pandemia

Figura 2: Disposición a cambiar el tipo de transporte habitual en Argentina



Fuente: Elaboración propia.

En Argentina, el 21,7% de los encuestados indicó que a partir de la pandemia ha pensado en modificar su forma de transporte habitual, el 73,5% que no la modificará, y el 4,8% no sabe.

La Figura 2 ilustra el cambio modal al que están dispuestos los entrevistados según su tipo de transporte habitual previo a la pandemia.

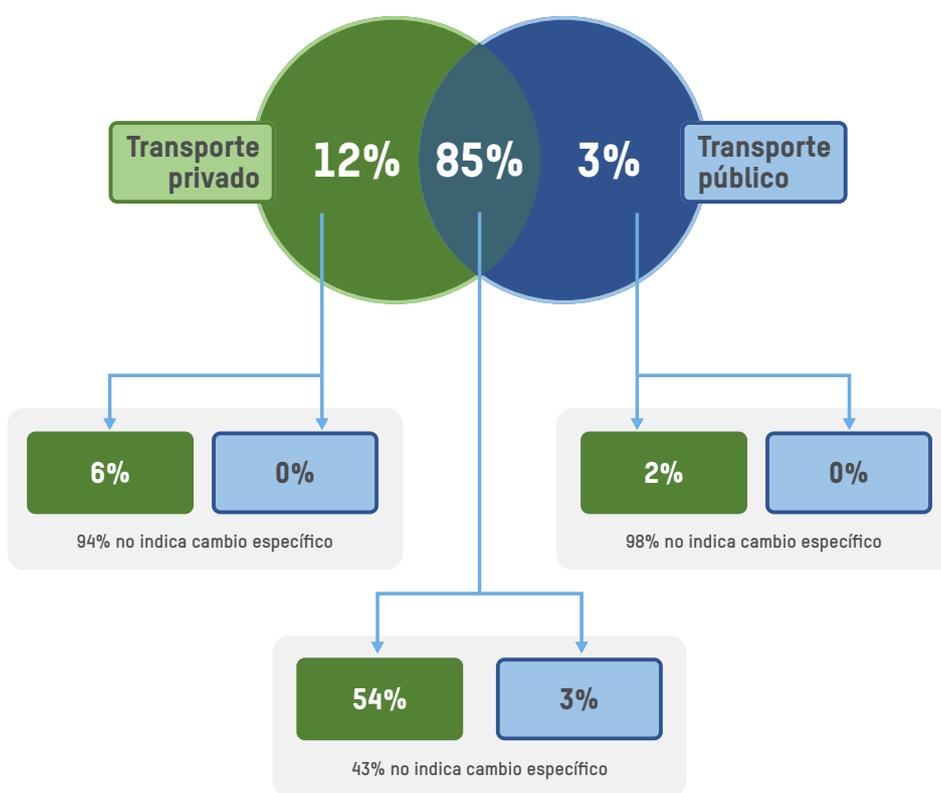
La pandemia llevó a considerar cambios en la forma de trasladarse.

Entre el 21% y el 43% de los encuestados consideró, a partir de las restricciones impuestas por la pandemia, cambiar su transporte habitual por otro (21,7% en Argentina, 33,5% en Chile y 42,5% en Uruguay).

El 25% solía desplazarse en transporte privado exclusivamente (auto o moto), el 51% en transporte público y el 24% utilizaba una combinación de ambos. A partir de la pandemia, en todos los grupos se observa una disposición a trasladarse en transporte privado significativamente superior a la disposición a utilizar transporte público.

En Chile, el 33% de los encuestados indicó que a partir de la pandemia ha pensado en modificar su forma de transporte habitual mientras que el 67% señaló que no lo hará.

Figura 3: Disposición a cambiar el tipo de transporte habitual en Chile



Fuente: Elaboración propia.

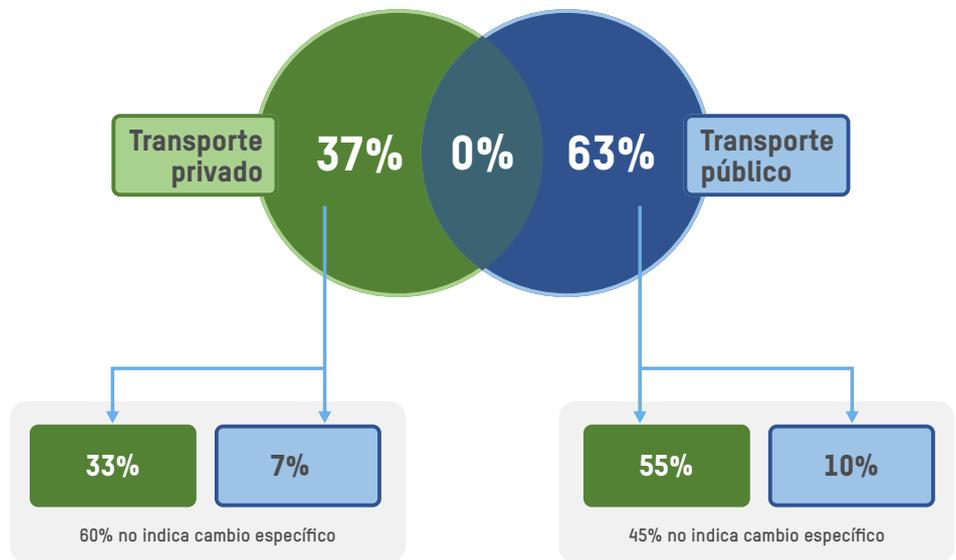
En este caso, la mayoría de los entrevistados (85%) se trasladaba tanto en transporte público como privado, y una proporción menor utilizaba de forma exclusiva transporte privado (12%) y transporte público (3%) (Figura 3).

Nuevamente, se observa una muy baja disposición a utilizar el transporte público y una tendencia al uso exclusivo de transporte privado.

En este punto, el cuestionario utilizado en Uruguay preguntó cuál era el medio de transporte más utilizado, por lo cual las personas debían seleccionar únicamente una opción, que se categorizaría luego como transporte privado (37%) o transporte público (63%). No es posible saber qué porcentaje de los entrevistados utilizaban una combinación modal (Figura 4).

A pesar de estas limitaciones, es posible observar, también en el caso de Uruguay, que los usuarios expresan una tendencia a elegir el transporte privado en lugar del transporte público.

Figura 4: Disposición a cambiar el tipo de transporte habitual en Uruguay



Fuente: Elaboración propia.

2. Percepciones y actitudes en torno a modos seleccionados

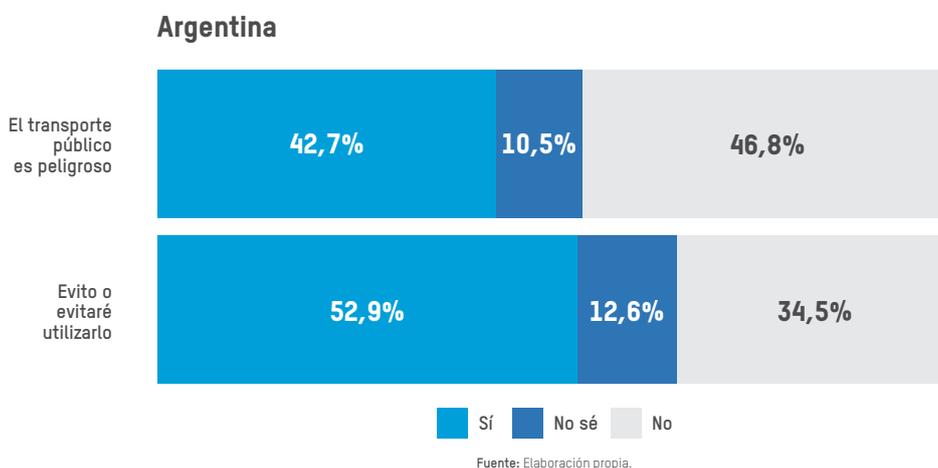
2.1. La percepción de riesgo en el transporte público

Pensando en la probabilidad de contagio de coronavirus, el 43% de los encuestados argentinos considera que utilizar el transporte público es peligroso, aun tomando los recaudos necesarios.

Solo el 35% de los encuestados expresó que seguirá utilizando transporte público, tomando las precauciones necesarias.

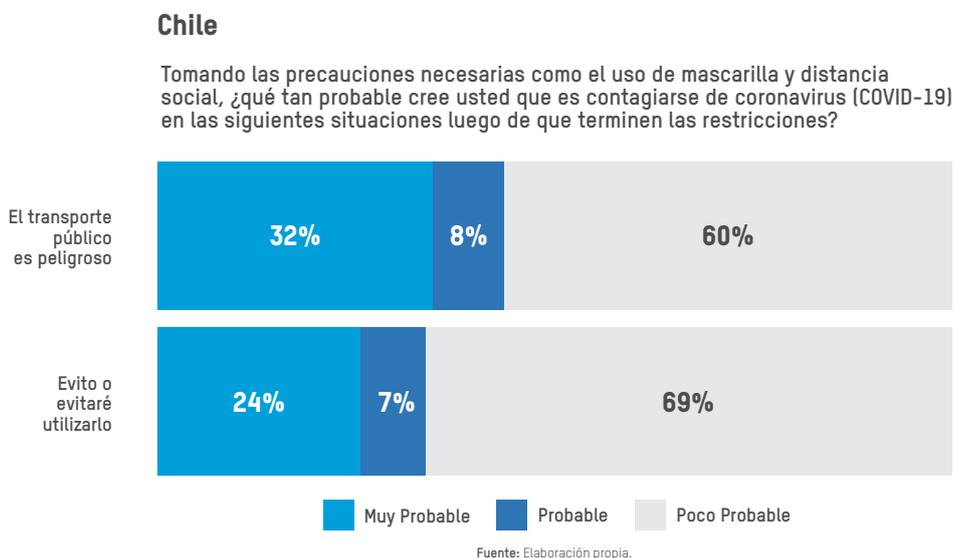
El 53% indicó que evita o evitará utilizar el transporte público, al menos hasta fin de año (Figura 5).

Figura 5: Percepción de peligro y actitud respecto del transporte público



En Chile, cerca del 70% de los encuestados piensa que es muy probable contagiarse en el transporte público, en particular en el metro, micro, bus y microbús (Figura 6).

Figura 6: Percepción de peligro en el transporte público



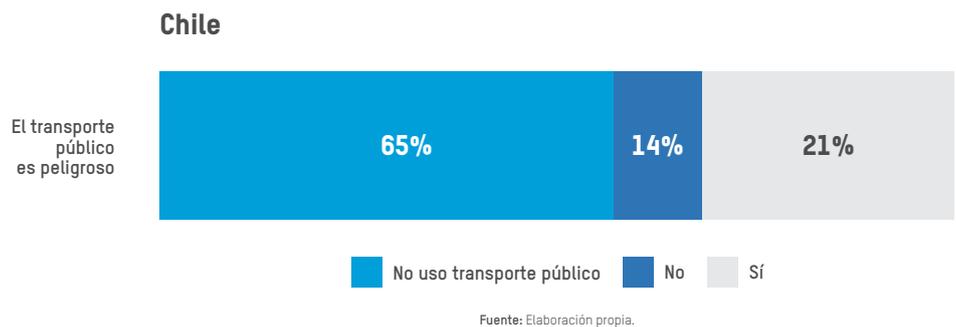
El transporte público es percibido como un espacio peligroso, debido al posible contagio de COVID-19, y las personas están dispuestas a restringir su uso en la medida de lo posible.

La proporción de personas encuestadas que considera que la exposición y la posibilidad de contagio en el transporte público lo convierte en un espacio peligroso, incluso tomando los recaudos necesarios, es alta en los tres países. Para los encuestados, esto llevaría a evitar el uso de este medio de transporte.

En general, las personas expresan que en el futuro cercano evitarán el transporte público (Figura 7).

El 36% cree que se incrementará la utilización de bicicletas y automóviles, en detrimento del uso del transporte público. El 66% cree que el uso del transporte público disminuirá.

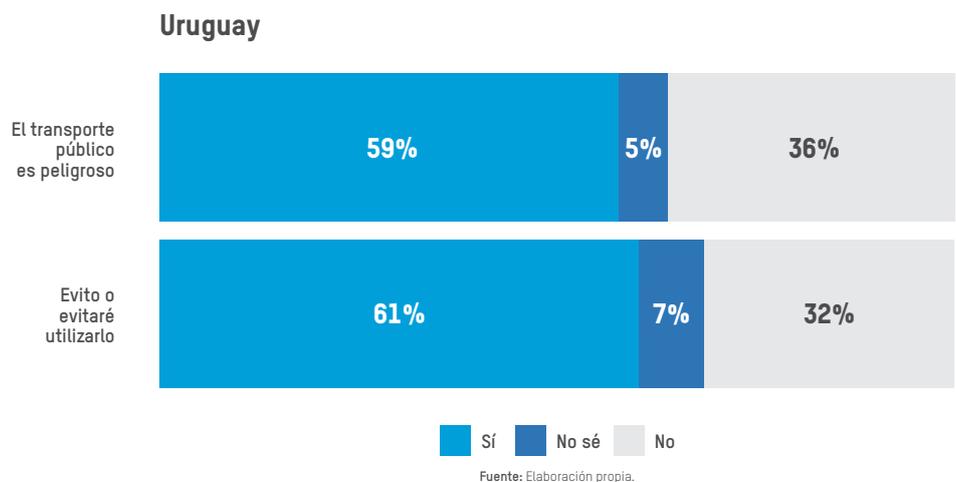
Figura 7: Disposición a evitar el transporte público



En Uruguay, la percepción de riesgo de contagio en el transporte público es alta (59%). En cambio, el 36% cree que el transporte público no es más peligroso que andar en la calle, si se toman los recaudos correspondientes (Figura 8).

Del total de los encuestados, el 61% prevé reducir el uso de transporte público, por lo menos hasta fin de año. Incluso el 48% de los usuarios de ómnibus expresan estar dispuestos a intentar evitarlo y sustituirlo (Figura 8).

Figura 8: Percepción de peligro y actitud respecto del transporte público



Medidas de prevención en el transporte público

La creencia de que el transporte público puede representar un riesgo de aumento de la transmisión viral se basa, entre otros factores, en la alta densidad de ocupantes y el hacinamiento en un espacio cerrado, la ventilación inadecuada, la recirculación de aire contaminado y la mayor duración de la exposición al virus (Zhen, Chan, Schoonees, *et al.*, 2020). Para contrarrestar esta creencia es necesario, entre otras cosas, que las instituciones responsables de los servicios de transporte público realicen las acciones necesarias para proporcionar lugares de trabajo y servicios más seguros para sus trabajadores y pasajeros. Los Gobiernos pueden contribuir a este objetivo, por ejemplo, a través de guías que describan medidas para evaluar y abordar los riesgos, como las desarrolladas por el Gobierno del Reino Unido (Department for Transport UK, 2021).

La evidencia sobre la eficacia y plausibilidad de varias intervenciones que involucran al transporte público aún es escasa. Parte del conocimiento disponible se refiere a estudios sobre influenza, por lo cual debe ser considerado con precaución. Diversos estudios señalan que el uso del transporte público aumenta el riesgo de transmisión viral y que el riesgo de transmisión es mayor ante un aumento en la duración del viaje y la proximidad a una persona infectada (Browne *et al.*, 2016; Zhen, Chan, Schoonees *et al.*, 2020).

Al mismo tiempo, existen modelos que sugieren que una ventilación adecuada podría reducir la probabilidad de contraer una infección respiratoria viral de un pasajero infectado (Zhen, Chan, Schoonees *et al.*, 2020). En este sentido, se estima que una alta humedad relativa, la circulación de aire hacia atrás y la disposición de los pasajeros sentados en asientos no adyacentes pueden reducir efectivamente el riesgo de infección por transmisión en autobuses (Yang *et al.*, 2020). En el caso del transporte en tren, por ejemplo, se observó que si bien el virus COVID-19 implica un alto riesgo de transmisión entre los pasajeros, el riesgo muestra diferencias significativas según la duración del viaje y la ubicación del asiento. Por eso, la literatura indica que es recomendable tomar medidas para reducir el riesgo de transmisión en este modo de transporte, como el aumento de la distancia entre los asientos, la reducción de la densidad de pasajeros y el uso de dispositivos de protección personal, como los tapabocas (Hu, Lin, Wang, *et al.*, 2021).

Nuevos usuarios potenciales de motos y bicicletas.

A partir de las restricciones a la circulación establecidas por la pandemia, tanto en Argentina como en Chile algunos usuarios de las vías, que antes no poseían motos o bicicletas, consideraron adquirir una. En Argentina, el 25% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta y el 17,8% una moto. En ambos casos, el grupo etario que más consideró la adquisición de estos bienes es el de 30 a 50 años. En el caso de las motos, a mayor nivel educativo, menos se contempla como una opción. Figura 9. En Chile, el 29% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta, el 9% motocicletas y el 7% *scooters* o triciclos. La disposición a adquirir bicicletas fue mayor en los más jóvenes (53% en el grupo de 18 a 24 años y 38% en el grupo de 25 a 34 años). En el caso de la disposición a adquirir motocicletas, no se encontraron diferencias significativas para los distintos grupos de edad.⁵

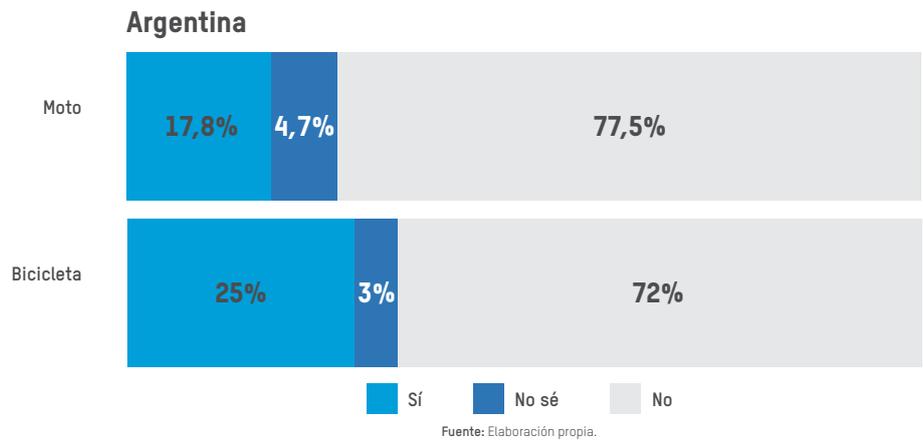
2.2. Percepciones sobre motos y bicicletas a partir de la pandemia

A partir de las restricciones a la circulación que se establecieron en los países, algunas personas consideraron adquirir motos y/o bicicletas.⁴

En Argentina, la predisposición a adquirir una moto entre los encuestados es mayor en el grupo de 30 a 50 años (33%).

El 25% de los encuestados argentinos que no usaban bicicleta consideraron adquirir una en los últimos meses, en especial el grupo entre 30 y 50 años (Figura 9).

Figura 9: Disposición a adquirir motos y bicicletas en Argentina

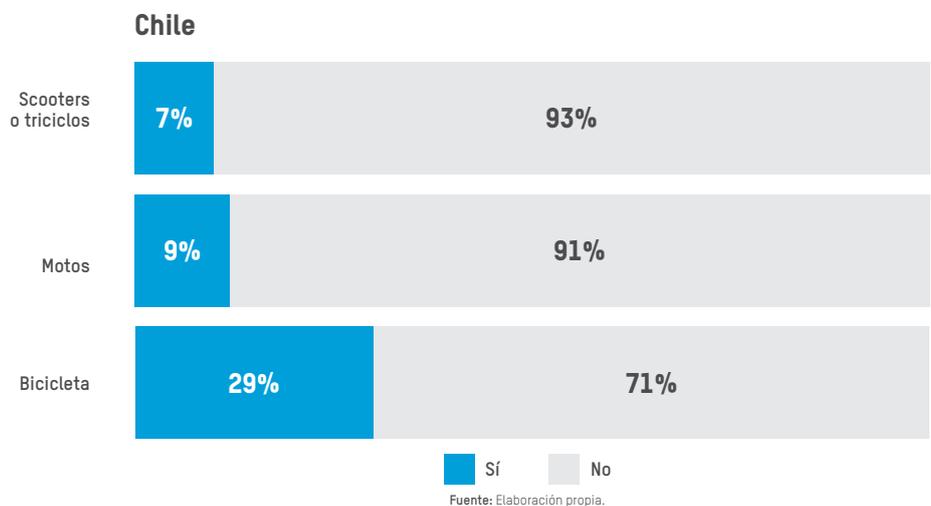


Entre las personas con nivel secundario completo, el 27,5% consideró adquirir una bicicleta, mientras que entre quienes alcanzaron el nivel universitario, el 21,9% contempló esta posibilidad.

Entre los encuestados chilenos, la disposición a adquirir motocicletas y *scooters* o triciclos es similar para los rangos etarios menores a 55 años (11% de 18 a 34 años, 10% de 35 a 44 años y 13% de 45 a 54 años) (Figura 10).

Por otro lado, la predisposición a adquirir una bicicleta fue mayor en los más jóvenes (53% en el grupo de 18 a 24 años y 38% en el grupo de 25 a 34 años)

Figura 10: Disposición a adquirir motos y bicicletas en Chile



⁴ Este aspecto no se exploró en Uruguay, por lo cual se presentan los resultados de Argentina y Chile.

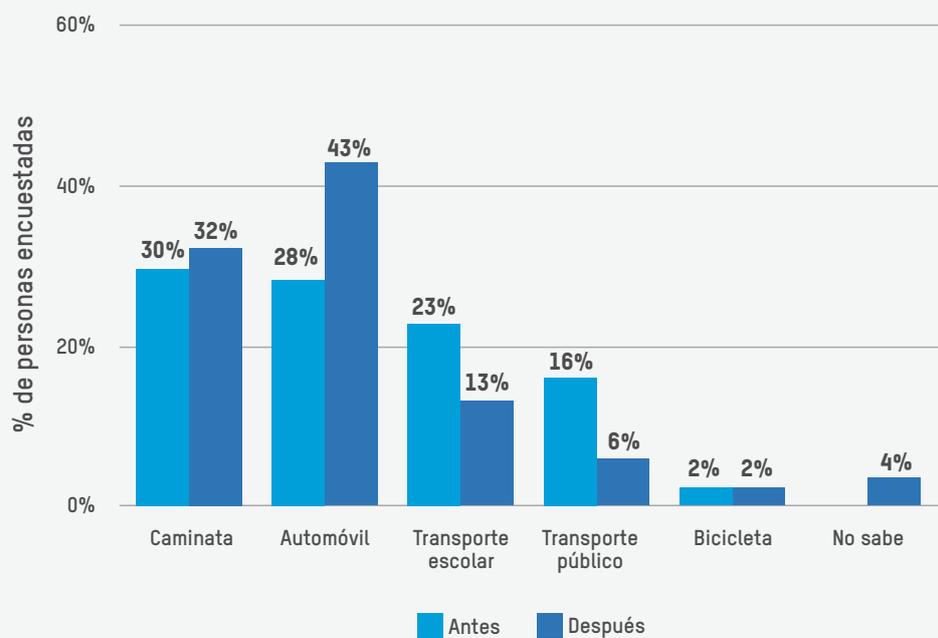
⁵ Este punto no fue segmentado en Chile por nivel socioeconómico.

El transporte escolar en el regreso a las clases presenciales en Chile

Antes de la pandemia, los niños y las niñas a cargo de la persona encuestada, en general, asistían a su establecimiento institucional acompañados por un adulto (79%) y, en menor medida, acompañados por un hermano o hermana menor de 18 años (12%). En el 9% de los casos, las personas encuestadas señalaron que sus niños o niñas iban solos.

Las personas encuestadas expresaron que una vez finalizada la pandemia modificarían el medio de transporte elegido para que los niños y las niñas a su cargo asistan a la escuela. Se prevé un incremento de la caminata y del uso de vehículos particulares, y la reducción del uso del transporte escolar y el transporte público.

Medios de transporte escolar antes y después de la pandemia



Fuente: Elaboración propia.

3. La percepción del efecto ambiental

Figura 11: Percepciones sobre la contaminación. Nivel de acuerdo con frases.*

Argentina	
La baja de contaminación	
Es una situación coyuntural y volverá a los valores normales una vez pasada la pandemia.	48%
Se puede sostener una vez pasada la pandemia.	41%
Chile	
La contaminación...	
La contaminación de aire ha disminuido.	63%
La contaminación acústica ha disminuido.	75%
Este efecto es transitorio y la contaminación aumentará al finalizar la pandemia.	73%
Uruguay	
La contaminación...	
Es un efecto transitorio y luego se volverá a la normalidad.	75%
Uno de los efectos positivos de la pandemia es que habrá una disminución en el uso de automóviles, que repercutirá en la baja de la contaminación.	21%

Fuente: Elaboración propia.

Es una percepción extendida entre las personas encuestadas que, a partir de las restricciones a la movilidad, ha tenido lugar una reducción de la contaminación.

Sin embargo, lo consideran un efecto temporario (48% en Argentina, 75% en Uruguay, y 73% en Chile).

* El porcentaje consignado indica la proporción de encuestados que respondieron estar "muy de acuerdo" o "de acuerdo" con la frase en cuestión.

Discusión

El presente documento se propuso explorar las percepciones de los usuarios y las usuarias de las vías en relación con la movilidad, el transporte y la pandemia, desde una mirada basada en la salud pública y el desarrollo sostenible. El análisis de los datos obtenidos a partir de encuestas de opinión pública en Argentina, Chile y Uruguay permite delinear un primer acercamiento al escenario que se está conformando en términos de movilidad y transporte a partir de la COVID-19, con impactos aún inciertos para el mediano y el largo plazo. Incluso reconociendo las limitaciones metodológicas del presente abordaje –debidas fundamentalmente al contexto de urgencia generalizado–, la recopilación de evidencia local y su análisis son el puntapié inicial para elaborar intervenciones adecuadas.

Los resultados hallados muestran que la pandemia y las restricciones a la movilidad han implicado que las personas reconsideren la forma de traslado que eligen habitualmente: entre el 25% y el 35% de los encuestados consideró cambiar su transporte habitual por otro (27% en Argentina, 34% en Chile y 25% en Uruguay). Al indagar los detalles de ese cambio modal, en los tres países analizados se encuentra que el transporte público es percibido de manera generalizada como un espacio peligroso, debido al posible contagio de COVID-19. Esto llevaría, según las personas encuestadas, a evitar el uso del transporte público todo lo que sea posible. En general, las personas expresan disposición a priorizar el transporte privado, en particular el automóvil. En Argentina y Chile, además, una parte de los encuestados indicó considerar adquirir motos y/o bicicletas. La caminata como una opción de traslado requiere ser promovida; en este aspecto queda mucho espacio de mejora en los tres países.

En vista de la necesidad de construir sociedades inclusivas para todos sus habitantes y contemplativas de las generaciones venideras, desde 2010 se dio impulso en la agenda global a un proceso de reconfiguración de las formas preponderantes de movilidad. La pandemia interrumpió ese camino e impuso un retroceso en los logros alcanzados, dando lugar nuevamente a una priorización del transporte privado por sobre el público. Sin embargo, las medidas para controlar la pandemia pueden, con el diseño adecuado, tener también un impacto favorable en el transporte sostenible. En numerosas ciudades del mundo y en la Región de las Américas se observaron experiencias que impulsan el transporte activo, como la ampliación de espacios para la circulación de peatones y la extensión de ciclovías y/o bicisendas.

Es necesario continuar el trabajo iniciado para contribuir a robustecer el cuerpo de evidencia que informe el diseño, la planificación y la implementación de políticas efectivas que respondan a las necesidades de las personas en relación con el sistema de transporte en el contexto pospandémico.

Es posible afirmar que los Gobiernos se enfrentan a un momento único para incidir en los patrones de movilidad y para redireccionarlos hacia un sendero que conduzca a sistemas de transporte con bajo impacto en el medioambiente y que contribuyan con las metas vinculadas con la salud pública. En un contexto en el que el vínculo entre la salud pública y el desarrollo de las naciones resulta tan evidente, el momento resulta propicio para avanzar en este sentido, contemplando asimismo la urgencia de la acción climática.

Bibliografía

- Aloi A, Alonso B, Benavente J, *et al.* Effects of the COVID-19 Lockdown on Urban Mobility: Empirical Evidence from the City of Santander (Spain). *Sustainability*. 2020;12:3870. doi:10.3390/su12093870
- Aromi D, Bonel M, Cristia J, *et al.* Las políticas de distanciamiento social y la movilidad en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. 2020.
- Beck M, Hensher D. Insights into the impact of COVID-19 on household travel and activities in Australia – The early days under restrictions. *Transport Policy*. 2020;96:76-93.
- Beck M, Hensher D, Wei E. Slowly coming out of COVID-19 restrictions in Australia: Implications for working from home and commuting trips by car and public transport. *Journal of Transport Geography*. 2020;88:102846.
- BID y BID Invest. Tablero de impacto del Coronavirus. 2020. Disponible en: <https://www.iadb.org/es/topics-effectiveness-improving-lives/coronavirus-impact-dashboard>
- Browne A, Ahmad S, Beck C, Nguyen-Van-Tam J. The roles of transportation and transportation hubs in the propagation of influenza and coronaviruses: a systematic review. *Journal of Travel Medicine*. 2016 Jan;23(1):tav002. Disponible en: <https://doi.org/10.1093/jtm/tav002>
- D'almeida F, Margot D. La Evolución de las Telecomunicaciones Móviles en América Latina y el Caribe. BID Invest. 2018.
- De Vos J. The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020;5:100121.
- Decreto 104 de 2020. Declara estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1143580>
- Decreto de Necesidad y Urgencia 260/2020. Emergencia Sanitaria Coronavirus (COVID-19) – Disposiciones. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-260-2020-335423>
- Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Mundial Ministerial de Seguridad Vial: Alcanzando las Metas Globales 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero 2020. Disponible en: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- Department for Transport UK. 2021. Guidance Coronavirus (COVID-19): safer transport guidance for operators. Disponible en: <https://www.gov.uk/guidance/reducing-the-spread-of-respiratory-infections-including-covid-19-in-the-workplace#areas-with-local-restrictions>
- European Commission. 2020. Joint European Roadmap towards lifting COVID-19 containment measures. Disponible en: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_-_a_european_roadmap_to_lifting_coronavirus_containment_measures_0.pdf
- WWF. Living Planet Report 2020 - Bending the curve of biodiversity loss. Almond REA, Grooten M, Petersen T (eds). WWF, Gland, Switzerland. Disponible en: <https://www.footprintnetwork.org/content/uploads/2020/09/LPR2020-Full-report-to-res.pdf>
- Gobierno de Chile. 2020. Paso a Paso nos cuidamos. Disponible en: https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public_files/Campa%C3%B1as/Corona-Virus/documentos/paso-a-paso/Protocolo-Nacional-091120.pdf
- Gobierno de Chile. 2021a. Actualización de la Estrategia Gradual "Paso a Paso nos cuidamos". Disponible en: https://cdn.digital.gob.cl/public_files/Campa%C3%B1as/Corona-Virus/documentos/Instructivo-desplazamiento-020920.pdf
- Gobierno de Chile. 2021b. Paso a paso nos cuidamos. Instructivo para permisos de desplazamiento. Disponible en: https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public_files/Campa%C3%B1as/Corona-Virus/documentos/paso-a-paso/Instructivo_desplazamiento_22.02.2021_MBL_final.pdf
- Google. 2021. Informes de movilidad local sobre el COVID-19. Disponible en: <https://www.google.com/covid19/mobility/?hl=es>.

Bibliografía

Gutiérrez A, Miravet D, Domènech A. COVID-19 and urban public transport services: emerging challenges and research agenda. *Cities & Health*. 2020. Disponible en:

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23748834.2020.1804291?tab=permissions&scroll=top>

Haas M, Faber R, Hamersma M. How COVID -19 and the Dutch 'intelligent lockdown' change activities, work and travel behaviour: evidence from longitudinal data in the Netherlands. 2020. Disponible en:

<https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100150>

Hu M, Lin H, Wang J, et al. Risk of Coronavirus Disease 2019 Transmission in Train Passengers: an Epidemiological and Modeling Study. *Clinical Infectious Diseases*. 2021 Feb;72(4):604-10. <https://doi.org/10.1093/cid/ciaa1057>
Mohieldin M, Vandycke N. Movilidad sostenible para el siglo XXI. Banco Mundial. 2017.

Ministerio de Salud de la Nación. 20 de febrero de 2021. ¿Qué medidas está tomando el Gobierno? Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/coronavirus/medidas-gobierno>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Gobierno de Chile. 20 de febrero de 2021. Medidas de prevención ante el nuevo coronavirus. Disponible en: <https://chile.gob.cl/chile/medidas-de-prevencion-ante-el-nuevo-coronavirus>

Muley D, Shahin M, Dias C, Abdullah M. Role of Transport during Outbreak of Infectious Diseases: Evidence from the Past. *Sustainability*. 2020. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.3390/su12187367>

OMS. 2020. Actualización de la estrategia frente a la COVID-19. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, Suiza.

ONU. 2016. General Assembly. Annex to the letter dated 1 December 2016 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of Turkmenistan to the United Nations addressed to the Secretary-General Ashgabat statement on commitments and Policy Recommendations of the Global Conference on Sustainable Transport. A/C.2/71/6. (5 de diciembre de 2016). Disponible en: <https://digitallibrary.un.org/record/850823?ln=es>

ONU. 2017. Mobilizing sustainable transport for development. Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High Level Advisory Group on Sustainable Transport.

ONU. 2020. Documento de política: la COVID-19 en un mundo urbano. Disponible en:

https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/covid-19_in_an_urban_world_spanish.pdf

OPS. 2021. Noticia: "En la Región de las Américas, el número de casos de COVID-19 se triplicó en el 2021, pero millones de personas están protegidas gracias a la vacuna". Disponible en:

<https://www.paho.org/es/noticias/15-12-2021-region-americas-numero-casos-covid-19-se-triplico-2021-pero-millones-personas>

Resolución exenta 591 de 2020. Dispone medidas sanitarias que indica por brote de COVID-19 y dispone plan "Paso a Paso". Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en:

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1147774>

Shakibaei S, de Jong G, Alpkokin P, Rashidi T. Impact of the COVID-19 pandemic on travel behavior in Istanbul: A panel data analysis. *Sustainable Cities and Society*. 2021;65:102619.

Shamshiripour A, Rahimi E, Shabanpour R, Mohammadian A. How is COVID-19 reshaping activity-travel behavior? Evidence from a comprehensive survey in Chicago. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020 Sep;7:100216.

Ibold S, Medimorec N, Wagner A, Peruzzo J. COVID-19 y la Movilidad Sostenible Observaciones y documentación de los primeros avances. *Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)*. 2020.

Uruguay Presidencia. 20 de febrero de 2021. Medidas del Gobierno para atender la emergencia sanitaria por coronavirus (COVID-19). Disponible en:

<https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/medidas-gobierno-sanitaria-emergencia-sanitaria-covid19>

Yang X, Ou C, Yang H, et al. Transmission of pathogen-laden expiratory droplets in a coach bus. *Journal of Hazardous Materials*. 2020 Oct;397:122609.

Zhen J, Chan C, Schoonees A, et al. Transmission of respiratory viruses when using public ground transport: A rapid review to inform public health recommendations during the COVID-19 pandemic. *SAMJ, S. Afr. med. j. vol.110 n.6 Pretoria*.

Anexo 1: Medidas de los Gobiernos para prevenir la circulación y el contagio de COVID-19

En Argentina, a partir del 12 de marzo de 2020 se suspendieron las clases presenciales en todo el país y se habilitaron las licencias y el trabajo remoto para el sector público y privado para embarazadas, mayores de 60 años y grupos de riesgo (DNU 260/2020). El 19 de marzo de 2020 se estableció el Aislamiento Social Preventivo Obligatorio (ASPO). Los traslados de la población en general solo se permitieron por cuestiones excepcionales, la provisión de alimentos, medicamentos y de los artículos de higiene y limpieza. El transporte público de pasajeros se mantuvo únicamente para uso de quienes estaban exceptuados de cumplir el aislamiento (Ministerio de Salud de la Nación, 20 de febrero de 2021).

En Chile, el 18 de marzo de 2020, el Gobierno definió días acotados y bandas horarias para la circulación de personas, que debían contar y exhibir un pasaporte sanitario con un permiso según el motivo de circulación. Estableció también el uso obligatorio de mascarillas en el transporte público (Decreto N° 104 de 2020). Además, cerró el tránsito de personas extranjeras en todas las fronteras y se estableció una cuarentena obligatoria de 14 días para los nacionales chilenos y los residentes permanentes en Chile provenientes de lugares de alto riesgo (Decreto N° 104 de 2020; Ministerio de Relaciones Exteriores, 20 de febrero de 2021).

Dicho decreto ordenaba la creación del Plan Paso a Paso, una estrategia gradual para enfrentar la pandemia según la situación sanitaria de cada zona en particular, que contempla 5 pasos que van desde la Cuarentena hasta la Apertura Avanzada, con restricciones a la movilidad más estrictas a mayor circulación viral (Gobierno de Chile, 2020; Gobierno de Chile, 2021a; Gobierno de Chile, 2021b).

Por su parte, en Uruguay se suspendieron las clases en todos los niveles educativos, públicos y privados, y se recomendó la instrumentación del teletrabajo como alternativa, en la medida de las posibilidades, tanto a nivel público como privado. Al mismo tiempo se recomendó a la población mayor de 65 años realizar una cuarentena preventiva y exhortó a la población a usar tapabocas en el transporte colectivo y los taxis (Uruguay Presidencia, 20 de febrero de 2021).

El Gobierno uruguayo definió un conjunto de medidas en relación con el transporte, incluyendo la implementación de un protocolo de higiene para ómnibus metropolitanos, interdepartamentales, taxis, remises y coches escolares; la disminución de frecuencias del transporte urbano de pasajeros los sábados y domingos, así como la duplicación de las frecuencias del transporte colectivo en las horas pico, para evitar aglomeraciones dentro de las unidades. En este sentido, también se dispuso un aforo máximo de 50% en las unidades de transporte interdepartamental en los momentos de mayor movilidad (Uruguay Presidencia, 20 de febrero de 2021).

Anexo 2: Cuestionarios administrados. Argentina

Bloque sociodemográfico

Pregunta 1	Indique su edad
	Edad <input style="width: 100px;" type="text"/>
Pregunta 2	Por favor indique su sexo
	<input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino
Pregunta 3	¿Cuál es su máximo nivel de educación alcanzado?
	<input type="checkbox"/> Hasta primaria completa <input type="checkbox"/> Secundaria incompleta o completa <input type="checkbox"/> Terciaria o universitaria incompleta o completa

Respuesta Múltiple (Bloque sociodemográfico)

Pregunta 4	¿Qué medio de transporte utilizaba habitualmente para trasladarse antes de que comenzaran las restricciones por coronavirus? Elija todos los medios que utilizaba habitualmente para transportarse.												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Auto</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Moto</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Bicicleta</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Subte</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Tren</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Colectivo</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> A Pie</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Otro</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> No sabe</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte	<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> No sabe			
<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte										
<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro										
<input type="checkbox"/> No sabe													
Pregunta 5	¿Ha considerado en los últimos meses adquirir una moto?												
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabe												
Pregunta 6	¿Ha considerado en los últimos meses adquirir una bicicleta?												
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabe												
Pregunta 7	¿Cuando utiliza la bicicleta como medio de transporte, utiliza ciclovías o va por la calle?												
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabe												
Pregunta 8	¿Cuando utiliza la bicicleta como medio de transporte, utiliza casco?												
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabe												

Anexo 2: Cuestionarios administrados. Argentina

Respuesta múltiple (Bloque sociodemográfico)

Pregunta 9	¿A raíz de la pandemia del Coronavirus, ha pensado en cambiar su medio de transporte habitual por otro?
<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabe	

Pregunta 10	¿Por cuál? Marque todas las opciones por las que piensa cambiar												
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Auto</td> <td><input type="checkbox"/> Moto</td> <td><input type="checkbox"/> Bicicleta</td> <td><input type="checkbox"/> Subte</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tren</td> <td><input type="checkbox"/> Colectivo</td> <td><input type="checkbox"/> A Pie</td> <td><input type="checkbox"/> Otro</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> No sabe</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte	<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> No sabe			
<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte										
<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro										
<input type="checkbox"/> No sabe													

Contagio en Transporte público

Pregunta 11	Pensando en el contagio de coronavirus en el transporte público, ¿cuál de las siguientes frases representa mejor su opinión?
<input type="checkbox"/> Utilizar el transporte público es peligroso por la alta probabilidad de contagio, aun tomando los recaudos necesarios.	
<input type="checkbox"/> Utilizar el transporte público no es más peligroso que andar en la calle, simplemente hay que tomar los recaudos necesarios.	
<input type="checkbox"/> La posibilidad de contagio en el transporte público esta supeditada al aforo, al tiempo de exposición dentro del vehículo, la frecuencia y a las medidas sanitarias de cada uno de los pasajeros.	
<input type="checkbox"/> No sabe.	

Pregunta 12	¿Cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa hacer?
<input type="checkbox"/> Evito o voy a evitar lo que pueda utilizar el transporte público, por lo menos hasta fin de año.	
<input type="checkbox"/> Voy a seguir utilizando el transporte público en la misma medida que lo utilicé siempre, tomando los recaudos necesarios por el coronavirus.	
<input type="checkbox"/> No sabe.	

Respuesta Múltiple (Contagio en Transporte Público)

Pregunta 13	¿Con cuál de los siguientes medios de movilidad evita o planea evitar el transporte público? Puede elegir más de una opción.												
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Auto</td> <td><input type="checkbox"/> Moto</td> <td><input type="checkbox"/> Bicicleta</td> <td><input type="checkbox"/> Subte</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tren</td> <td><input type="checkbox"/> Colectivo</td> <td><input type="checkbox"/> A Pie</td> <td><input type="checkbox"/> Otro</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> No sabe</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte	<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> No sabe			
<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Subte										
<input type="checkbox"/> Tren	<input type="checkbox"/> Colectivo	<input type="checkbox"/> A Pie	<input type="checkbox"/> Otro										
<input type="checkbox"/> No sabe													

Anexo 2:
Cuestionarios
administrados.
Argentina

Respuesta múltiple (Contagio en Transporte Público)

<p>Pregunta 14</p>	<p>En un contexto de restricción del uso del transporte público, ¿cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa?</p>
<p><input type="checkbox"/> Durante la pandemia muchas personas optarán por utilizar una bicicleta, ya que es más sustentable y ecológica que otros medios como el auto o la moto.</p> <p><input type="checkbox"/> Durante la pandemia muchas personas optarán por utilizar un auto, ya que es más seguro que otros medios para la movilidad.</p> <p><input type="checkbox"/> "Durante la pandemia muchas personas optarán por utilizar una moto, ya que es más accesible económicamente que otros medios y es práctica para la movilidad.</p> <p><input type="checkbox"/> Durante la pandemia muchas personas optarán por movilizarse a pie o en otros medios de micromovilidad como patinetas eléctricas, monopatines, etc.</p> <p><input type="checkbox"/> No sabe.</p>	
<p>Pregunta 15</p>	<p>Pensando en la contaminación por la circulación de autos, ¿cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa?</p>
<p><input type="checkbox"/> Al haber menos circulación de autos ha bajado la contaminación de las ciudades, pero apenas en los próximos meses ya todo volverá como estaba y la contaminación volverá a estar igual.</p> <p><input type="checkbox"/> Uno de los efectos positivos de la pandemia es que la gente usa menos el auto y baja la contaminación, seguramente esto se pueda mantener y viviremos en unas ciudades menos contaminadas.</p> <p><input type="checkbox"/> No sabe.</p>	
<p>Pregunta 16</p>	<p>Pensando en los accidentes de transporte, ¿cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa?</p>
<p><input type="checkbox"/> Al haber menos circulación de autos ha bajado la cantidad de accidentes de tránsito, pero en los próximos meses ya todo volverá como estaba y la cantidad de muertos y lesionados en accidentes de tránsito estará igual que antes.</p> <p><input type="checkbox"/> Uno de los efectos positivos de la pandemia es que la gente usa menos el auto y baja la cantidad de accidentes de tránsito, seguramente esto se pueda mantener y viviremos en unas ciudades con menor cantidad de muertos y lesionados en accidentes de tránsito.</p> <p><input type="checkbox"/> No sabe.</p>	
<p>Pregunta 17</p>	<p>¿Cuánta gente cree usted que es aceptable que fallezca por esta causa? Escriba la cifra en un número.</p>
<p>Número <input type="text"/></p>	
<p>Pregunta 18</p>	<p>¿Cuánta gente cree usted que fallece cada año por accidentes de tránsito en Argentina? Escriba la cifra en un número.</p>
<p>Número <input type="text"/></p>	

Anexo 2: Movilidad y COVID-19. Chile

Introducción

Pregunta 1

Su participación en esta encuesta es completamente voluntaria.
¿Desea participar?

Sí No

Datos generales

Pregunta 2

¿Cuál es su sexo?

Mujer Hombre

Pregunta 3

¿Cuál es su edad?*

Número

Pregunta 4

¿Es usted cuidador/a de algún niño, niña o adolescente
que tenga entre 6 a 17 años?

Sí No

Pregunta 5

¿En cuál de las siguientes ciudades vive?

<input type="checkbox"/> Iquique	<input type="checkbox"/> Antofagasta	<input type="checkbox"/> La Serena
<input type="checkbox"/> Coquimbo	<input type="checkbox"/> Valparaíso	<input type="checkbox"/> Viña del Mar
<input type="checkbox"/> Gran Santiago	<input type="checkbox"/> Rancagua	<input type="checkbox"/> Concepción
<input type="checkbox"/> Talcahuano	<input type="checkbox"/> Temuco	<input type="checkbox"/> Puerto Montt
	<input type="checkbox"/> Puerto Varas	<input type="checkbox"/> Otra ciudad

Medio de transporte utilizado previo a restricciones por COVID-19

Pregunta 6

Antes de la pandemia por COVID-19 en Chile (marzo de 2020),
¿usted utilizaba habitualmente (al menos una vez a la semana)
los siguientes medios de transporte?

Caminata (viajes de más de 5 minutos)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Bicicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Motocicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Auto, manejando	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Anexo 2: Movilidad y COVID-19. Chile

Pregunta 6

Antes de la pandemia por COVID-19 en Chile (marzo de 2020), ¿usted utilizaba habitualmente (al menos una vez a la semana) los siguientes medios de transporte?

Auto, como pasajero de alguien conocido	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Auto, como pasajero de aplicación (Uber, Easytaxi, Beat, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Transporte institucional (Por ejemplo: furgón de la empresa)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Micro, Bus o Metrobus	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Metro	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Taxi	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Taxi colectivo	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Tren o Metro tren	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 7

¿Con qué frecuencia utilizaba estos medios de transporte durante la semana?

Caminata (viajes de más de 5 minutos)	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Bicicleta	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Motocicleta	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Auto, manejando	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Auto, como pasajero de alguien conocido	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Auto, como pasajero de aplicación (Uber, Easytaxi, Beat, etc.)	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Transporte institucional (Por ejemplo: furgón de la empresa)	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Micro, Bus o Metrobus	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Metro	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Taxi	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Taxi colectivo	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días
Tren o Metro tren	<input type="checkbox"/> Una vez por semana	<input type="checkbox"/> Varias veces por semana	<input type="checkbox"/> Todos los días

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 8	Antes de la pandemia por COVID-19 (marzo de 2020), ¿qué medio de transporte era el de uso más frecuente de todos?	
	Caminata (viajes de más de 5 minutos)	<input type="checkbox"/>
	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>
	Motocicleta	<input type="checkbox"/>
	Auto, como pasajero de aplicación (manejando, como pasajero de alguien conocido, o como pasajero de aplicación)	<input type="checkbox"/>
	Transporte institucional (Por ejemplo: furgón de la empresa)	<input type="checkbox"/>
	Micro, Bus o Metrobus	<input type="checkbox"/>
	Metro	<input type="checkbox"/>
	Taxi	<input type="checkbox"/>
	Taxi colectivo	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>

Pregunta 9	¿Ha considerado en los últimos meses adquirir como medio de transporte...?		
	Una motocicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Una bicicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Un scooter o triciclo	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Uso bicicleta y micromovilidad

Pregunta 10	Cuando utiliza la bicicleta, scooter o triciclo como medio de transporte...		
	¿Utiliza ciclovías?	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	¿Va por la calle?	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	¿Va por la vereda?	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 11	Cuando utiliza la bicicleta, <i>scooter</i> o triciclo como medio de transporte,		
	Casco	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Rodilleras	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Elementos reflectantes (chaleco, autoadhesivos en bicicleta, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Luces	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Campanilla	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Guantes	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Cambio de medio de transporte habitual

Pregunta 12	Pensando en los cambios que puede haber vivido por la pandemia COVID-19 en su rutina diaria, cuando se terminen las restricciones de desplazamiento, ¿cree que la frecuencia con la que salga de su hogar y se desplace por la ciudad aumentará, se mantendrá o disminuirá respecto de la situación antes de la pandemia COVID-19?	
	<input type="checkbox"/>	Aumentará
	<input type="checkbox"/>	Se mantendrá igual
	<input type="checkbox"/>	Disminuirá

Pregunta 13	A partir de la pandemia COVID-19, ¿ha pensado en cambiar su medio de transporte de uso más frecuente por otro?	
	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 14	¿Por cuál medio de transporte ha pensado cambiarlo?	
	Caminata (viajes de más de 5 minutos)	<input type="checkbox"/>
	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>
	Motocicleta	<input type="checkbox"/>
	Auto, manejando	<input type="checkbox"/>
	Auto, como pasajero de alguien conocido	<input type="checkbox"/>
	Auto, como pasajero de aplicación (Uber, Easytaxi, Beat, etc)	<input type="checkbox"/>
	Transporte institucional (Por ejemplo: furgón de la empresa)	<input type="checkbox"/>
	Micro, bus o metrobus	<input type="checkbox"/>
	Metro	<input type="checkbox"/>
	Taxí	<input type="checkbox"/>
	Taxí colectivo	<input type="checkbox"/>
	Tren o Metro tren	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>
	No sabe	<input type="checkbox"/>

Cambio de medio de transporte inter-urbano

Pregunta 15	Pensando en el tiempo antes de la pandemia (antes de marzo 2020), ¿qué medio de transporte utilizaba habitualmente (la mayoría de las veces que viajaba) cuando tenía que viajar por tierra a otra región del país?	
	Automóvil	<input type="checkbox"/>
	Bus	<input type="checkbox"/>
	Motocicleta	<input type="checkbox"/>
	Tren	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>
	No sabe	<input type="checkbox"/>

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 16 ¿Qué medio de transporte piensa que va a utilizar habitualmente (la mayoría de las veces) en el futuro próximo para viajar por tierra a otra región del país? Considere "futuro próximo" este año (2020) y el próximo (2021)

Automóvil	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>
Motocicleta	<input type="checkbox"/>
Tren	<input type="checkbox"/>
Otro. Especifique:	<input type="text"/>
No sabe	<input type="checkbox"/>

Pregunta 17 Tomando las precauciones necesarias como el uso de mascarilla y distancia social, ¿qué tan probable cree usted que es contagiarse de coronavirus (COVID-19) en las siguientes situaciones luego de que terminen las restricciones de movilidad?

	Poco probable	Probable	Muy probable
Caminando por la calle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Usando micro, bus o metrobus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Usando el metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tomando un taxi colectivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tomando un taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andando en bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manejando el automóvil propio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pregunta 18 ¿Cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa hacer en lo que queda del 2020, respecto del transporte público?

<input type="checkbox"/> Evito o voy a evitar, en lo que pueda, utilizar el transporte público por lo menos hasta fin de año.
<input type="checkbox"/> Voy a seguir utilizando el transporte público en la misma medida que lo he utilizado siempre, tomando las precauciones necesarias (por ej.: uso de mascarilla y distancia social).
<input type="checkbox"/> No uso transporte público.

Reemplazo del transporte público

Anexo 2: Movilidad y COVID-19. Chile

Pregunta 19

¿Planea utilizar alguno de los siguientes medios de transporte para evitar el transporte público en el futuro próximo? Considere "futuro próximo" este año (2020) y el próximo (2021).

Caminata (viajes de más de 5 minutos)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Bicicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Motocicleta	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Auto, como pasajero de aplicación (manejando, como pasajero de alguien conocido, o como pasajero de aplicación)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Transporte institucional (Por ejemplo: furgón de la empresa)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Micro, bus o metrobus	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Metro	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Taxi	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Taxi colectivo	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Otro	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 20

¿Qué tan de acuerdo está usted con las siguientes afirmaciones respecto de la movilidad de las personas a partir de la pandemia COVID-19?

	Muy en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Muy de acuerdo
Muchas personas optarán por utilizar una bicicleta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muchas personas optarán por utilizar un automóvil.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muchas personas optarán por utilizar una motocicleta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muchas personas optarán por movilizarse a pie o en otros medios de micromovilidad como patinetas eléctricas, monopatinés, scooters, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 21	Una vez disminuidas las restricciones de movilidad, en general en Chile, ¿cuál de los siguientes medios de transporte cree que aumentará más su uso?												
	<table border="1"> <tr> <td>Caminata</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Scooter o triciclo</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Moto</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Automóvil</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Transporte público</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Caminata	<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input type="checkbox"/>	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>	Moto	<input type="checkbox"/>	Automóvil	<input type="checkbox"/>	Transporte público	<input type="checkbox"/>
Caminata	<input type="checkbox"/>												
Bicicleta	<input type="checkbox"/>												
Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>												
Moto	<input type="checkbox"/>												
Automóvil	<input type="checkbox"/>												
Transporte público	<input type="checkbox"/>												

Pregunta [22]	Una vez disminuidas las restricciones de movilidad, en general en Chile, ¿cuál de los siguientes medios de transporte cree que disminuirá más su uso?												
	<table border="1"> <tr> <td>Caminata</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Scooter o triciclo</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Moto</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Automóvil</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Transporte público</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Caminata	<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input type="checkbox"/>	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>	Moto	<input type="checkbox"/>	Automóvil	<input type="checkbox"/>	Transporte público	<input type="checkbox"/>
Caminata	<input type="checkbox"/>												
Bicicleta	<input type="checkbox"/>												
Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>												
Moto	<input type="checkbox"/>												
Automóvil	<input type="checkbox"/>												
Transporte público	<input type="checkbox"/>												

Percepción sobre la movilidad de niños, niñas y adolescentes post pandemia COVID-19

Pregunta 23	¿Tiene usted a su cargo un niño o niña en edad escolar, entre 6 y 11 años?
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Pregunta 24	<p>Antes de la pandemia COVID-19 (marzo 2020), ¿el niño o niña en edad escolar que tiene a cargo iba a su establecimiento educacional...?</p> <p>Si tiene a su cargo más de un/a niño o niña, responda pensando en el menor de ellos.</p>
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 24	Antes de la pandemia COVID-19 (marzo 2020), ¿el niño o niña en edad escolar que tiene a cargo iba a su establecimiento educacional...?	
	Si tiene a su cargo más de un/a niño o niña, responda pensando en el menor de ellos.	
	Solo/a	<input type="checkbox"/>
	Con un/a hermano/a menor de 18 años	<input type="checkbox"/>
	Acompañado/a de un adulto/a	<input type="checkbox"/>

Pregunta 25	¿Qué medio de transporte utilizaba habitualmente antes de la pandemia COVID-19 en el trayecto desde su hogar al establecimiento educacional el niño o niña que tiene a cargo?	
	Si tiene a su cargo más de un/a niño o niña, responda pensando en el menor de ellos.	
	Caminata	<input type="checkbox"/>
	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>
	Moto	<input type="checkbox"/>
	Automóvil	<input type="checkbox"/>
	Transporte público	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>
No sabe	<input type="checkbox"/>	

Pregunta 26	En el trayecto hacia el establecimiento educacional caminando, ¿qué protección personal empleaba el niño o niña?	
	Elementos reflectantes (chaleco, autoadhesivos, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 27	En el trayecto hacia el establecimiento educacional en bicicleta, <i>scooter</i> o triciclo, ¿qué protección personal empleaba el niño, niña o adolescente?		
	Casco	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Rodilleras	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Elementos reflectantes (chaleco, autoadhesivos, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Luces	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Campanilla	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Guantes	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 28	En el trayecto hacia el establecimiento educacional en motocicleta, ¿qué protección personal empleaba el niño, niña o adolescente?		
	Casco	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Elementos reflectantes (chaleco, autoadhesivos, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Guantes	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	

Pregunta 29	En el trayecto hacia el establecimiento educacional en motocicleta, ¿qué protección personal empleaba el niño, niña o adolescente?		
	Sistema de retención infantil (silla, butaca, alzador)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 30	En el trayecto hacia el establecimiento educacional en automóvil, ¿qué protección personal empleaba el niño, niña o adolescente?		
	Cinturón de seguridad	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 31	En el trayecto hacia el establecimiento educacional en transporte público, ¿qué protección personal empleaba el niño o niña?		
	Usa solo el paradero de microbús para tomar locomoción	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
	Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 32	¿Qué medio de transporte piensa utilizar una vez reabiertas las escuelas para el trayecto de su hogar al establecimiento educacional del niño o niña que tiene a cargo?	
	Caminata	<input type="checkbox"/>
	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>
	Moto	<input type="checkbox"/>
	Automóvil	<input type="checkbox"/>
	Transporte público	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>
No sabe	<input type="checkbox"/>	

Pregunta 33	¿Tiene usted a su cargo uno o más adolescentes de entre 12 y 17 años?	
	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 34	Antes de la pandemia COVID-19 (marzo 2020), ¿el adolescente que tiene a cargo iba al colegio por su propia cuenta, sin la compañía de un adulto, en los siguientes medios de transporte? Si tiene a su cargo más de un/a adolescente, responda pensando en el menor de ellos.	
	Caminata	<input type="checkbox"/>
	Bicicleta	<input type="checkbox"/>
	Scooter o triciclo	<input type="checkbox"/>
	Moto	<input type="checkbox"/>
	Automóvil	<input type="checkbox"/>
	Transporte público	<input type="checkbox"/>

Pregunta 35	Según lo que sabe, ¿dicho adolescente tiene en general los siguientes comportamientos en su trayecto al establecimiento educacional caminando?	
	Usa solo el paradero de microbús para tomar locomoción	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 36 Según lo que sabe, ¿dicho adolescente utiliza los siguientes elementos de seguridad en su trayecto al establecimiento educacional en bicicleta, *scooter* o triciclo?

Casco	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Rodilleras	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Elementos reflectantes (chaleco, autoadhesivos, etc.)	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Luces	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Campanilla	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Guantes	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 37 Según lo que sabe, ¿dicho adolescente tiene en general los siguientes comportamientos en su trayecto al establecimiento educacional en automóvil?

Usa cinturón de seguridad	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 38 Según lo que sabe, ¿dicho adolescente tiene en general los siguientes comportamientos en su trayecto al establecimiento educacional en transporte público?

Usa solo el paradero de microbús para tomar locomoción	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No
Respetar los semáforos y pasos de cebra	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Pregunta 39 ¿Qué tan de acuerdo está usted con las siguientes afirmaciones respecto de la movilidad de las personas a partir de la pandemia COVID-19?

	Disminuirá	Se mantendrá igual	Aumentará
Bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transporte público	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caminata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Percepción sobre la contaminación postpandemia COVID-19

Pregunta 40	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la contaminación del aire...?		
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>	
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>	
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>	
	No sé	<input type="checkbox"/>	
Pregunta 41	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la contaminación acústica...?		
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>	
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>	
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>	
	No sé	<input type="checkbox"/>	
Pregunta 42	Luego de concluida la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la contaminación del aire y acústica...?		
	Aumentará	<input type="checkbox"/>	
	Se mantendrá en el nivel alcanzado durante la pandemia	<input type="checkbox"/>	
	Bajará	<input type="checkbox"/>	
	No sé	<input type="checkbox"/>	

Percepción sobre el modo de conducción en pandemia COVID-19

Pregunta 44	¿A qué cree que se debe el aumento de velocidad de los automovilistas?				
	Menor circulación de vehículos	<input type="checkbox"/>	Sí	<input type="checkbox"/>	No
	Menor circulación de transporte público	<input type="checkbox"/>	Sí	<input type="checkbox"/>	No
	Menor fiscalización de velocidad	<input type="checkbox"/>	Sí	<input type="checkbox"/>	No

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Percepción sobre siniestros de tránsito postpandemia COVID-19

Pregunta 45	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de siniestros del tránsito en Chile...?	
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>
	No sé	<input type="checkbox"/>
Pregunta 46	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de fallecidos y lesionados por siniestros del tránsito en Chile...?	
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>
	No sé	<input type="checkbox"/>
Pregunta 47	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de fallecidos y lesionados por siniestros del tránsito en Chile...?	
	Será menor que antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	Volverá al mismo nivel antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	Será mayor que antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	No lo sé	<input type="checkbox"/>
Pregunta 48	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de accidentes del tránsito en Chile...?	
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>
	No sé	<input type="checkbox"/>

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 49	A partir de la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de fallecidos y lesionados por accidentes del tránsito en Chile...?	
	Ha aumentado	<input type="checkbox"/>
	Se ha mantenido constante	<input type="checkbox"/>
	Ha disminuido	<input type="checkbox"/>
	No sé	<input type="checkbox"/>

Pregunta 50	Luego concluida la pandemia COVID-19, ¿usted cree que la cantidad de accidentes del tránsito en Chile...?	
	Será menor que antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	Volverá al mismo nivel que antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	Será mayor que antes de la pandemia	<input type="checkbox"/>
	No lo sé	<input type="checkbox"/>

Percepción sobre fallecidos en siniestros de tránsito

Pregunta 51	¿Cuáles cree que son las dos principales causas de las muertes en los siniestros de tránsito en Chile? Marque las dos principales.	
	Maniobras imprudentes como adelantar o cambiar de pista	<input type="checkbox"/>
	Conducción no atenta y uso del celular	<input type="checkbox"/>
	Exceso de velocidad	<input type="checkbox"/>
	Alcohol en conductor	<input type="checkbox"/>
	Imprudencia del peatón	<input type="checkbox"/>
	Fallas mecánicas	<input type="checkbox"/>
	Deficiencias viales	<input type="checkbox"/>
	Otro. Especifique:	<input type="text"/>

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Chile

Pregunta 52	¿Cuál cree usted que son los usuarios viales con mayor porcentaje de fallecidos en Chile?	
	Peatones	<input type="checkbox"/>
	Ciclistas	<input type="checkbox"/>
	Motociclistas	<input type="checkbox"/>
	Conductores y/o pasajeros de vehículos livianos (automóvil, camioneta, jeep)	<input type="checkbox"/>
	Conductores y/o pasajeros de vehículos pesados (bus, camión, etc.)	<input type="checkbox"/>
	Conductores y/o pasajeros de vehículos de transporte público	<input type="checkbox"/>

Comentarios

Pregunta 53	Si tiene comentarios o sugerencias sobre esta encuesta puede escribirlos aquí.	

Anexo 2: Movilidad y COVID-19. Uruguay

Datos generales

Pregunta 1	¿Cuál es su sexo?	<input type="checkbox"/> Mujer	<input type="checkbox"/> Hombre
Pregunta 2	¿Cuál es su edad?	Número	<input type="text"/>

Cuestionario

Pregunta 3	¿Qué medio de transporte utilizaba habitualmente para trasladarse antes que comenzaran las restricciones por coronavirus?	<input type="checkbox"/> Automóvil	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Ómnibus
		<input type="checkbox"/> A pie	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Taxi/Remise/Uber
		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Prefiero no responder	
	Otro, ¿cuál?	<input type="text"/>		
Pregunta 4	A raíz de la pandemia del coronavirus, ¿ha pensado en cambiar su medio de transporte habitual por otro?	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	
Pregunta 5	En caso de que sí, ¿por cuál?	<input type="checkbox"/> Automóvil	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Ómnibus
		<input type="checkbox"/> A pie	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Taxi/Remise/Uber
		<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Prefiero no responder	
	Otro, ¿cuál?	<input type="text"/>		
Pregunta 6	¿Cuando utiliza la bicicleta como medio de transporte, utiliza ciclovías o va por la calle?	<input type="checkbox"/> Utilizo ciclovías	<input type="checkbox"/> Voy por la calle	
Pregunta 7	¿Cuando utiliza la bicicleta como medio de transporte, utiliza casco?	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	

Anexo 2:
Movilidad
y COVID-19.
Uruguay

Pregunta 8		¿Está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes frases?	
		De acuerdo	En desacuerdo
Utilizar el transporte público es peligroso por la alta probabilidad de contagio, aun tomando los recaudos necesarios.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilizar el transporte público (ómnibus o taxis) no es más peligroso que andar en la calle, simplemente hay que tomar los recaudos necesarios.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prefiero no responder		<input type="checkbox"/>	

Pregunta 9		¿Cuál de estas frases se acerca más a lo que siente o piensa hacer?	
	Evito o voy a evitar lo que pueda utilizar el transporte público (ómnibus y taxis), por lo menos hasta fin de año.	<input type="checkbox"/>	
	Voy a seguir utilizando el transporte público en la misma medida que lo utilicé siempre, tomando los recaudos necesarios.	<input type="checkbox"/>	
	Prefiero no responder	<input type="checkbox"/>	

Pregunta 10		¿Está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes frases?	
		De acuerdo	En desacuerdo
Al haber menos circulación de autos ha bajado la contaminación de las ciudades, pero apenas en los próximos meses ya todo volvera como estaba y la contaminación volverá a estar igual.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uno de los efectos positivos de la pandemia es que la gente usa menos el auto y baja la contaminación, seguramente esto se pueda mantener y viviremos en unas ciudades menos contaminadas.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prefiero no responder		<input type="checkbox"/>	

Pregunta 11		¿Está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes frases?	
		De acuerdo	En desacuerdo
Al haber menos circulación de autos ha bajado la cantidad de accidentes de tránsito, pero en los próximos meses ya todo volvera como estaba y la cantidad de muertos y lesionados en accidentes de tránsito estará igual que antes.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uno de los efectos positivos de la pandemia es que la gente usa menos el auto y baja la cantidad de accidentes de tránsito, seguramente esto se pueda mantener y viviremos en unas ciudades con menor cantidad de muertos y lesionados en accidentes de tránsito.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prefiero no responder		<input type="checkbox"/>	



Los sistemas de transporte terrestre son un componente insoslayable del desarrollo económico, social y ambiental de toda sociedad. Dependiendo de sus características, pueden contribuir al crecimiento sostenible e inclusivo, o pueden actuar como una barrera que profundiza las desigualdades y dificulta el progreso social. El impacto, ya sea positivo o negativo, de los sistemas de transporte terrestre sobre la salud pública es significativo. Todos los países del mundo se enfrentan, con sus particularidades, al enorme desafío de transformar sus sistemas de transporte terrestre para que estén al servicio del desarrollo sostenible. La pandemia por COVID-19 originada en Wuhan, China, ha traído nuevas implicancias para esta agenda.

Con el propósito de contribuir a las conversaciones de la agenda pública y dotar de evidencia a la toma de decisiones de los Gobiernos, la Fundación Gonzalo Rodríguez realizó encuestas de opinión a ciudadanas y ciudadanos argentinos, chilenos y uruguayos, entre abril y agosto de 2020. En estas encuestas se indagó sobre los hábitos y percepciones en torno a la movilidad tanto antes como durante la pandemia. El presente informe es el resultado de un trabajo conjunto entre la Fundación y la Organización Panamericana de la Salud, en el que se analizaron estos datos a los fines de considerar críticamente los resultados, en vista de la Agenda 2030, y los desafíos del nuevo escenario para la movilidad sostenible.

Los hallazgos más relevantes que resultan de este análisis son los siguientes:

- Una proporción de los encuestados ha considerado, a partir de las restricciones impuestas por la pandemia y el riesgo percibido de contagio, realizar un cambio modal en sus traslados habituales (21,7% en Argentina, 33,5% en Chile y 42,5% en Uruguay).
- Al indagar sobre las características de este cambio modal, se encuentra una preferencia del transporte privado por sobre el público, ya que el transporte público es percibido como un espacio peligroso, debido al posible contagio de COVID-19. En consecuencia, las personas están dispuestas a restringir su uso en la medida de lo posible.
- A partir de las restricciones a la circulación que se establecieron en los países, algunas personas consideraron adquirir motocicletas y/o bicicletas en Argentina y en Chile. De esta manera, en Argentina, el 25% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta y el 17,8% una moto, mientras que, en Chile, el 29% de los encuestados consideró adquirir una bicicleta, el 9% motocicletas y el 7% scooters o triciclos.