

Conduciendo a través de la economía gig en América Latina: perspectivas y opiniones de los conductores de Uber sobre necesidades, riesgos y oportunidades

Oliver Azuara
Mariana Lugo
Oscar Jaramillo

Banco Interamericano de Desarrollo
Sector Social

Octubre 2025

Conduciendo a través de la economía gig en América Latina: perspectivas y opiniones de los conductores de Uber sobre necesidades, riesgos y oportunidades

Oliver Azuara
Mariana Lugo
Oscar Jaramillo

Banco Interamericano de Desarrollo
Sector Social

Octubre 2025

**Catalogación en la fuente proporcionada por la
Biblioteca Felipe Herrera del
Banco Interamericano de Desarrollo**

Azuara, Oliver.

Conduciendo a través de la economía gig en América Latina: perspectivas y opiniones de los conductores de Uber sobre necesidades, riesgos y oportunidades / Oliver Azuara, Mariana Lugo, Oscar Jaramillo.

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 3237)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Local transit-Effect of technological innovations-Latin America. 2. Ridesharing-Latin America. 3. Gig economy-Latin America. I. Lugo, Mariana. II. Jaramillo Vasconez, Oscar. III. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Protección Social y Mercados Laborales. IV. Título. V. Serie.

IDB-TN-3237

Palabras clave: alfabetización financiera, economía gig, horas en línea, inclusión financiera, ingresos administrativos, ingresos auto reportados, plataforma digital, migración interna, migración internacional, seguridad social, Uber.

Códigos JEL: J18, J21, J24, J26, J4, J6, J8

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2025 Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons CC BY 3.0 IGO (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/legalcode>). Se deberá cumplir los términos y condiciones señalados en el enlace URL y otorgar el respectivo reconocimiento al BID.

En alcance a la sección 8 de la licencia indicada, cualquier mediación relacionada con disputas que surjan bajo esta licencia será llevada a cabo de conformidad con el Reglamento de Mediación de la OMPI. Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (CNUDMI). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones que forman parte integral de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



CONDUCIENDO A TRAVÉS DE LA ECONOMÍA GIG EN AMÉRICA LATINA

→ **Perspectivas
y opiniones de
los conductores
de Uber sobre
necesidades, riesgos
y oportunidades**



Oliver Azuara
Mariana Lugo
Oscar Jaramillo



CONDUCIENDO A TRAVÉS DE LA ECONOMÍA GIG EN AMÉRICA LATINA

Perspectivas y opiniones de los conductores de Uber sobre necesidades, riesgos y oportunidades

Oliver Azuara, Mariana Lugo, Oscar Jaramillo

Octubre, 2025

Los autores desean agradecer a Andrea Milla y Felipe Vial por ser socios fundamentales en este proyecto. Ayudaron a conceptualizar el cuestionario de la encuesta, compartieron comentarios valiosos durante la recopilación de datos de la encuesta y proporcionaron los datos administrativos de Uber utilizados en este documento. Según el acuerdo otorgado por el BID, Uber Technologies tiene el derecho de revisar el documento, únicamente para confirmar que la información confidencial no se presenta de manera engañosa; es decir, no pueden tratar de disputar o influir en los hallazgos o conclusiones del documento. Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan las opiniones de Uber Technologies Inc., el Banco Interamericano de Desarrollo, su junta directiva o los países que se representan.



→ Resumen

El estudio Uber-IPSOS 2024 ofrece la evaluación más completa hasta la fecha de los conductores de Uber en América Latina (AL), al recopilar información de más de 13,000 participantes en la región. El estudio revela que las plataformas de transporte se han convertido en una alternativa ocupacional importante y una fuente clave de ingresos flexibles para una fuerza laboral diversa y cada vez más educada. Los conductores son predominantemente hombres de mediana edad y, en muchos casos, utilizan la plataforma de tiempo parcial para complementar otras fuentes de ingreso. La mayoría se considera trabajador independiente y prefiere la autonomía y flexibilidad por encima de las formas tradicionales de empleo. A pesar de su papel como respaldo financiero, el trabajo en plataformas no protege completamente a los conductores de vulnerabilidades económicas más amplias. Al igual que la población general, la mayoría reporta tener deudas y utilizar sus ingresos de Uber para cubrir necesidades esenciales del hogar, lo que resalta la importancia de esta alternativa para su seguridad financiera. La cobertura de protección social sigue siendo limitada y fragmentada, con baja participación en los sistemas de salud y pensiones. Si bien muchos conductores expresan interés en ahorrar para su retiro, pocos tienen acceso a mecanismos estructurados y portátiles que faciliten la planificación financiera a largo plazo. Los hallazgos subrayan la necesidad de políticas centradas en las personas y no en el estatus laboral, capaces de combinar flexibilidad con protección. Un mayor acceso a herramientas financieras, esquemas portátiles de beneficios y mecanismos voluntarios de ahorro puede fortalecer la resiliencia de los trabajadores sin socavar el atractivo del trabajo flexible. A medida que el trabajo en plataformas se consolida como una característica definitoria de los mercados laborales de América Latina, el estudio hace un llamado a desarrollar marcos regulatorios innovadores e inclusivos que preserven la autonomía de los trabajadores y garanticen su acceso a protecciones esenciales y seguridad financiera.

→ Perfil general y por país

Consulte el Anexo y acceda a los datos de la encuesta para cada uno de los ocho países.



Argentina



Costa Rica



Brasil



Ecuador



Chile



México



Colombia



República Dominicana

→ Palabras clave

Ingresos administrativos

Pago total (incluido el valor de promociones y excluyendo la comisión de Uber) que un conductor recibió en las 4 semanas anteriores.

Plataforma digital

Modelo de negocio “plug-and-play” que permite a múltiples participantes (productores y consumidores) conectarse, interactuar y crear e intercambiar valor.

Inclusión financiera

El objetivo de hacer que los servicios financieros sean accesibles y asequibles para todas las personas y empresas, independientemente de su patrimonio neto y tamaño.

Alfabetización financiera

Educación y conocimiento relacionados con comprender cómo se genera, gasta y ahorra el dinero, así como las habilidades para utilizar los recursos financieros para la toma de decisiones.

Economía gig

Actividad en la que las personas obtienen ingresos ofreciendo trabajo, servicios o bienes bajo demanda. A menudo, se realiza a través de una plataforma digital, como una aplicación o un sitio web. También se le denomina economía colaborativa o economía de acceso.

Horas en línea

Número de horas que un conductor estuvo en línea durante las 4 semanas anteriores. Se consideran todos los minutos que la aplicación está activa, no solo cuando genera ingresos. Se podría contabilizar conexiones simultáneas a otras plataformas o rechazos de viajes.

Migración interna

Conductores de Uber que, en los últimos 5 años, vivieron en una ciudad diferente a la ciudad en la que fueron encuestados.



Migración internacional

Conductores de Uber que nacieron en un país diferente del país en el que fueron encuestados.

Ingresos auto reportados de otras plataformas

Ingresos mensuales totales generados durante último mes por trabajar como conductor en plataformas de transporte alternativas y distintas a Uber. Este ingreso fue reportado por los conductores encuestados.

Ingresos auto reportados

Ingreso mensual total generado por conducir con Uber, menos la comisión o tarifa de servicio de Uber, pero incluyendo costos o gastos como combustible. Este ingreso fue reportado por los conductores de Uber (CU) encuestados.

Seguridad social

Protección proporcionada por la sociedad a los individuos y a los hogares para garantizar el acceso a atención médica y seguridad de los ingresos, particularmente en casos de vejez, desempleo, enfermedad, accidente laboral, maternidad o la pérdida de un sostén de la familia.

Uber

Empresa tecnológica global que opera una plataforma de transporte bajo demanda y servicios relacionados. A través de su aplicación de viajes compartidos, Uber conecta a usuarios que buscan transporte con conductores que utilizan sus propios vehículos para prestar el servicio. La plataforma permite realizar emparejamientos en tiempo real, facilita la navegación de rutas y los pagos de forma digital y sin efectivo. A cambio del acceso a la plataforma y sus funcionalidades Uber cobra a los conductores una tarifa por cada viaje completado. Este modelo facilita la flexibilidad laboral de los conductores y ofrece a los usuarios una opción de movilidad conveniente a través de una aplicación.



→ Índice

Resumen	iii
Perfil general y por país	iii
Palabras clave	iv
1 Introducción	1
1.1 Tasa de adopción y comportamiento de los usuarios	3
1.2 Desafíos actuales de la industria	4
2 Desarrollos recientes en la industria de transporte por aplicaciones en ALC	6
2.1 Participantes en la industria	7
2.2 Desafíos regulatorios	9
3 Encuesta Uber-BID 2024	14
3.1 ¿Quiénes son los conductores de Uber en LAC?	16
3.2 La vida antes de Uber	27
3.3 La vida con Uber	31
3.3.1 Ingresos generados a través de la aplicación	33
3.3.2 Seguros: salud, vejez y otras coberturas	40
3.4 Motivación para conducir con Uber	44
3.5 Salud financiera y comportamiento de los conductores de Uber	52
3.5.1 Resiliencia financiera de los CU	56
3.5.2 Uber como red de seguridad financiera	58
3.5.3 Planes y acciones de jubilación de los CU	61
3.5.4 Disposición de los CU a participar en un plan de ahorro	65
4 Cambios de los CU (2019-2024) – Brasil, Chile, Colombia y México	68
4.1 Cambios en la composición demográfica de los CU (2019-2024)	69
4.2 Cambios en los perfiles laborales de los CU antes de Uber (2019-2024)	71
4.3 Cambios en los perfiles laborales de los CU durante el uso de la plataforma (2019-2024)	74
4.4 Cambios en las razones para ser CU y salarios de reserva	78
4.5 Salud y comportamiento financiero	81
Conclusiones	87
Referencias	92
Anexo. Datos por país	96



1

→ Introducción



América Latina y el Caribe (ALC) han experimentado un rápido crecimiento en los servicios de transporte a través de aplicaciones durante los últimos cinco años, transformando la movilidad urbana en toda la región.

El mercado de transporte por plataformas digitales en América Latina ha crecido significativamente, aunque las estimaciones varían según la fuente y la definición. Un análisis centrado en estos servicios (excluyendo a los taxis tradicionales) valuó al sector del transporte por plataformas digitales en América Latina en 1.93 mil millones de dólares en ganancias en 2021¹. Esto representó alrededor del 6.8% del mercado global de transporte por aplicaciones en ese año. El crecimiento ha retomado un ritmo rápido desde la pandemia: las proyecciones pronostican un crecimiento anual compuesto (CAGR, por sus siglas en inglés) del 15% desde 2022 hasta 2030, alcanzando aproximadamente los 6.76 mil millones de dólares para 2030 si se mantienen las condiciones para este crecimiento y si las personas participan en este mercado como se espera. En otras palabras, los servicios basados en aplicaciones ahora representan una parte sustancial del mercado de transporte punto a punto en la región. A pesar de una desaceleración temporal en 2020 debido al COVID-19,² la tendencia general ha sido de un fuerte crecimiento, impulsada por la alta demanda y la continua urbanización. En 2019 (antes de la pandemia), América Latina fue señalada como uno de los mercados de transporte por aplicaciones de más rápido crecimiento en el mundo.³

Varios factores han impulsado la adopción de los servicios de transporte por aplicaciones en América Latina y el Caribe, entre los que se incluyen:

a) Urbanización y Congestión: América Latina está altamente urbanizada (aproximadamente el 82% de la población vive en ciudades) y muchas ciudades sufren de congestión de tráfico y transporte público limitado. Las plataformas digitales de transporte ofrecen una alternativa conveniente para millones de viajeros urbanos en megaciudades como São Paulo, la Ciudad de México, Bogotá y Santiago. La infraestructura de transporte urbano deficiente y la demanda insatisfecha durante las horas pico han hecho que los viajes bajo demanda sean una solución atractiva.⁴

b) Penetración de Smartphones: La región ha experimentado un auge en la tecnología móvil. Más del 73% de los latinoamericanos tienen teléfonos inteligentes, lo que convierte a la región en el segundo mercado de telefonía móvil de más rápido crecimiento a nivel mundial. El acceso expandido a Internet móvil ha hecho que las aplicaciones de transporte sean ampliamente

1. Ver [grandviewresearch.com](https://www.grandviewresearch.com).

2. La pandemia provocó una caída del 60 al 70 % en el uso de servicios de transporte a través de aplicaciones a principios de 2020, cuando se impusieron los confinamientos. Ver venturebeat.com.

3. Azuara et. al. 2020

4. Ver Serebrinsky et. al. (2019).



accesibles, incluso en economías emergentes.⁵ Por ejemplo, en México más del 85% de las personas tienen actualmente un teléfono inteligente, la herramienta esencial para reservar viajes. Esta preparación digital ha reducido las barreras de entrada para los consumidores.

c) Cambios en las Necesidades de Transporte: El perfil demográfico de los países latinoamericanos se caracteriza por ser una población joven, familiarizada con la tecnología, y ávida de servicios prácticos y sin uso de efectivo.⁶ La mentalidad de la economía colaborativa ha ganado terreno, con la preferencia de las personas por solicitar un viaje, según sea necesario, en lugar de poseer un automóvil. El rápido crecimiento del comercio electrónico y la entrega de comida en AL también familiarizó a las personas con los servicios basados en aplicaciones, impulsando indirectamente el uso de las aplicaciones para la transporte y movilidad.⁷ La falta de seguridad en el transporte público también ha influido en que los pasajeros elijan viajes basados en aplicaciones con localización GPS e identificación del conductor. Por ejemplo, algunas aplicaciones introdujeron servicios enfocados en mujeres y otras características de seguridad para abordar los problemas locales de seguridad. Además, las plataformas a menudo permiten pagos en efectivo, lo cual fue crucial para ampliar la adopción (especialmente entre los usuarios no bancarizados) en las economías orientadas al uso de efectivo de América Latina.

d) Inversión y Competencia: Actores centrales de la región y globales han invertido fuertemente en América Latina, subsidiando viajes y campañas de marketing para adquirir usuarios. Esta competencia mantuvo los precios relativamente asequibles y los servicios innovadores, lo que impulsó aún más el crecimiento de usuarios.⁸

1.1 → Tasa de adopción y comportamiento de los usuarios

La adopción de las aplicaciones de transporte en América Latina y el Caribe ha crecido de manera constante. Para mediados de la década de 2020, decenas de millones de personas en la región utilizan estas aplicaciones de forma regular. Solo en Sudamérica, se proyecta que la penetración de usuarios alcanzará alrededor del 31% de la población para 2025.⁹ Esto podría traducirse en aproximadamente 144 millones de usuarios de transporte por aplicaciones en la región latinoamericana para el final de esta década. Uber –la plataforma más grande– reportó más de 36 millones de usuarios en América Latina a principios de la década

5. Ver venturebeat.com e gsmaintelligence.com/research.

6. Ver [Forbes](https://forbes.com) y [Innova Market Insights](https://innova.marketinsights.com).

7. Ver [Innova Market Insights](https://innova.marketinsights.com).

8. Ver [Carnegie Endowment](https://carnegieendowment.org).

9. Ver [Sensor Tower](https://sensortower.com) y [Gripix](https://gripix.com).



de 2020, y el número total de usuarios de las plataformas principales en los grandes mercados es sorprendente (por ejemplo, Uber y Didi juntos tienen aproximadamente 28 millones de usuarios activos solo en Brasil).¹⁰

La adopción es más alta en las grandes ciudades y entre los grupos demográficos más jóvenes y conectados a dispositivos móviles, pero continúa expandiéndose más allá de las capitales principales hacia ciudades secundarias.¹¹ Los datos sobre el comportamiento de los usuarios indican que el transporte por aplicación se está convirtiendo en un modo de transporte habitual para muchos. Por ejemplo, en México, un usuario promedio reserva alrededor de 2 viajes por semana en cada aplicación importante.¹² Muchos utilizan estos servicios para desplazarse al trabajo, salidas nocturnas o para complementar o cubrir deficiencias en el transporte público. El pico en la demanda suele coincidir con los fines de semana o el inicio/final de la jornada laboral, aunque la pandemia alteró algunos patrones (por ejemplo, redujo los viajes al aeropuerto y los desplazamientos diarios). El servicio de transporte a través de aplicaciones ha transformado la industria del transporte en la mayoría de las ciudades, al integrar una parte de los automóviles privados como una alternativa atractiva para los consumidores. Esta transformación es especialmente significativa en aquellas urbes donde el transporte público resulta limitado o poco eficiente, y se ha consolidado gracias a ventajas como tarifas claras desde el inicio, calificaciones de conductores y seguimiento del viaje en tiempo real, aspectos que los consumidores han adoptado con entusiasmo. Las encuestas también muestran que los usuarios valoran la percepción de seguridad y conveniencia (por ejemplo, el servicio puerta a puerta en áreas inseguras que ofrecen las aplicaciones en comparación con detener taxis en la calle).¹³ Por el lado de los conductores, cientos de miles se han registrado para generar ingresos a través de estas plataformas, atraídos por la flexibilidad en medio de la necesidad económica. Así, el transporte por aplicación se ha convertido en una parte importante del estilo de vida urbano y de ocupación en América Latina.

1.2 → Desafíos actuales de la industria

A pesar del Fuerte crecimiento, la industria enfrenta varios retos en la región:

a) Impacto de la pandemia: El COVID-19 desató un duro golpe en 2020: el volumen de viajes se desplomó en un 60% durante los primeros confinamientos.¹⁴ Incluso después de la recuperación inicial, el trabajo remoto y las preocupaciones de salud pública contrajeron la demanda. Las empresas tuvieron que implementar medidas de seguridad (como divisores de plexiglás,

10. Ver [Appical](#).

11. Ver [EINPresswire.com](#).

12. Ver [MeasurableAI](#).

13. Ver [venturebeat.com](#).

14. Ver [Fielfbaum](#) et. al. (2023).



maskarillas, desinfección) e incluso incursionaron en los servicios de entrega.¹⁵ La pandemia resaltó la volatilidad del mercado y la importancia de la diversificación de los servicios.

b) Volatilidad Económica: Las economías de América Latina han experimentado inflación y fluctuaciones en los precios del combustible. Los costos crecientes del combustible en 2021-2022 aumentaron el costo de proveer viajes, lo que obligó a ajustar las tarifas.¹⁶ Por ejemplo, los precios de los viajes premium en Brasil aumentaron un 20% en 2022 debido al alza en los precios del petróleo y la escasez de vehículos. Las recesiones económicas también reducen el gasto discrecional, lo que dificulta mantener el volumen de pasajeros. Las fluctuaciones de divisas pueden afectar los resultados financieros de los actores internacionales o empujarlos a aumentar los precios.

c) Infraestructura y tráfico: La congestión del tráfico, que impulsa la demanda, también afecta la calidad del servicio. Los conductores en megaciudades a menudo enfrentan largos tiempos de inactividad en el tráfico, lo que reduce el número de viajes que pueden completar y se afectan sus ingresos.¹⁷ La infraestructura deficiente o la atención a barrios desatendidos puede resultar complicada, lo que limita el alcance de las aplicaciones. De manera similar, el transporte por aplicación ha reducido los incentivos para comprar o arrendar vehículos, debido a los costos asociados.¹⁸ Estos problemas ejercen presión sobre las empresas para explorar opciones como el uso compartido de vehículos (Uber Pool), la integración con el transporte público o la incorporación de opciones de micromovilidad (bicicletas/patinetes) para ofrecer viajes más eficientes.

Se espera que el mercado de transporte por aplicación en América Latina continúe creciendo, aunque a un ritmo más moderado a medida que madura. El crecimiento anual fue extremadamente alto a finales de la década de 2010, se desaceleró durante 2020, pero sigue siendo positivo. Se prevé que la penetración de usuarios aumente del 20% al 30% para finales de esta década¹⁹, dependiendo del impacto y de los incentivos generados por las regulaciones.

15. Ver [Oestrich et. al. \(2023\)](#).

16. Ver [Miranda Tabak et. al. \(2025\)](#).

17. Fundação Getulio Vargas, The Burden of Traffic on Gig Workers in Brazil (FGV, 2022).

18. Ver [Scholl et. al. \(2021\)](#).

19. Ver [Grand View Research](#).



2

→ **Desarrollos recientes en la industria de transporte por aplicaciones en ALC**



2.1 → Participantes en la industria

En América Latina, la industria del transporte por aplicaciones se encuentra en constante evolución. La disrupción de la economía gig ha avanzado y la competencia en la industria ha aumentado en los últimos años. Uber, DiDi (incluyendo sus marcas locales como 99) y Cabify son las plataformas de transporte más destacadas en la región. Cada una ha establecido una presencia fuerte, aunque sus posiciones en el mercado varían según el país.

a) Uber: Entró en América Latina en 2013 y ahora opera en más de 18 países de la región, con una base de usuarios de más de 35 millones y más de 7 millones de conductores, en la región.²⁰ ²¹ Uber es líder en muchos países, incluidos Brasil, Colombia, Chile, Perú. Brasil representa su mercado más grande fuera de los EE. UU., con más de 1.4 millones de conductores activos²², y una participación de mercado cercana al 65% a principios de 2022.²³ El reconocimiento de la marca de Uber y su ventaja de ser pionero en toda ALC le han permitido capturar una porción significativa del mercado, aunque la entrada de nuevos jugadores ha aumentado la competencia.

b) DiDi (conocido como 99 en diferentes mercados): Ingresó en América Latina en 2018 y rápidamente se convirtió en el principal competidor de Uber en la región. DiDi ganó terreno al adquirir 99 (una aplicación de transporte líder en Brasil) y lanzar su propio servicio en varios países.²⁴ A través de 99 en Brasil y de las operaciones con la marca DiDi en México, Chile, Colombia, Costa Rica y otros, la compañía ha crecido rápidamente. Así, DiDi se ha establecido como el segundo participante más importante en la región y el líder en algunos países.

c) Cabify: Esta empresa de origen español fue fundada en 2011 y se enfoca en América Latina de habla hispana. Cabify tiene o tuvo operaciones en países como México, Chile, Colombia, Perú, Argentina, Ecuador y, anteriormente, en Brasil. Ganó popularidad en los primeros años al hacer hincapié en la seguridad y la confiabilidad. La escala de Cabify es más pequeña que la de Uber o DiDi, pero ha tenido éxito en ciertas ciudades. Afirma tener una base de usuarios de más de 13 millones en mercados latinos, habiendo triplicado sus usuarios entre 2016 y 2017 durante una fase de crecimiento acelerado.²⁵ Después, centró su atención en otros países de habla hispana. En sus mercados principales (por ejemplo, Chile, Perú, Colombia) suele tener una participación minoritaria significativa. En 2023, Cabify continuó creciendo en ingresos y expandió servicios como la entrega de paquetes y el alquiler de scooters, pero

20. Ver appicial.com.

21. Ver [Uber Newsroom](https://ubernewsroom.com).

22. Ver [The Rio Times](https://www.theriotimes.com).

23. Ver [Measurable.AI](https://measurable.ai).

24. Ver latinex.com.

25. Ver appicial.com.

también realizó retiradas estratégicas, como salir del mercado mexicano en 2024 debido a dificultades de crecimiento.²⁶

d) Otros participantes en la industria. Además de estas tres empresas, ha habido varios competidores locales o de nicho:

- **Beat.** Originalmente una aplicación europea que se expandió a América Latina (Perú, Colombia, Argentina, México). Beat ganó tracción a finales de la década de 2010 e incluso se convirtió en la plataforma líder en Perú y Colombia alrededor de 2019-2020, superando a Uber en volumen de viajes en ese momento. Sin embargo, Beat tuvo dificultades para mantener su crecimiento y, a finales de 2022, anunció el cierre de todas sus operaciones en América Latina para reenfocarse en Europa.²⁷ En noviembre de 2022, Beat se retiró de México, Colombia, Argentina, Perú y Chile.
- **Easy Taxi.** Esta aplicación fue fundada en Brasil (2011) con el respaldo de Rocket Internet. Se expandió por América Latina, centrándose en conductores de taxi con licencia. En 2017 fue adquirida por la empresa matriz de Cabify y posteriormente se integró en la plataforma de Cabify. El legado de Easy Taxi perdura, ya que muchos taxis tradicionales en países como Brasil, México y Argentina ahora se integran con aplicaciones (incluyendo la opción de taxi de Uber o aplicaciones locales).
- **inDrive.** Esta compañía es originalmente de Rusia y se expandió en partes de América Latina y el Caribe ofreciendo un modelo de negociación entre pares. Los pasajeros proponen una tarifa y los conductores cercanos pueden aceptarla o hacer una contraoferta, introduciendo un elemento de mercado. inDrive ha ganado popularidad en algunos mercados secundarios y en ciertos países de Centroamérica y el Caribe. En Jamaica, entre 2022 y 2023, inDrive se convirtió en una de las aplicaciones de transporte más populares, superando incluso al uso de Uber en algunas áreas. También opera en ciertas regiones de México, Colombia y Perú.
- **Yango:** Empresa global de transporte por aplicación y servicios digitales que se ha expandido a varios países de América Latina y el Caribe, incluidos Bolivia, Perú, Colombia y Guatemala. Opera asociándose con conductores locales y compañías de taxi, ofreciendo soluciones de movilidad a través de su aplicación, sin necesidad de poseer vehículos ni contratar directamente a los conductores.
- **Participantes pequeños o locales.** Existen numerosas aplicaciones locales de menor tamaño que intentaron competir, tal como Lady Driver (un servicio de conductoras en Brasil) y Picap en Colombia (para mototaxis). La mayoría tiene un alcance limitado. Cabe

26. Ver mexicobusiness.news.

27. Ver bloomberglinea.com.



destacar que los sindicatos de taxis tradicionales en algunas ciudades lanzaron sus propias aplicaciones para recuperar usuarios (por ejemplo, “Taxiavis” en la Ciudad de México para taxis registrados), pero éstas han tenido un éxito moderado en el mejor de los casos. El mercado se ha consolidado en gran medida en torno a las principales plataformas, y los competidores más pequeños han sido adquiridos o han salido del mercado debido a la intensa competencia y el capital requerido.

El panorama competitivo varía según el país, pero, en general, Uber y DiDi son los principales actores que mantienen la mayor participación en los mercados más grandes.

Uber mantiene la presencia más amplia en la región, mientras que DiDi se ha establecido como un competidor formidable, particularmente en mercados importantes, como México y Brasil. Otras plataformas, como Cabify, han logrado posicionarse en nichos específicos al centrarse en clientes corporativos, asociaciones con taxis u operaciones en ciudades específicas. La presencia de múltiples competidores ha beneficiado a los consumidores mediante precios más bajos y una mejor oferta de servicios, pero también ha acelerado la consolidación del mercado. Para 2024, la industria se ha desplazado hacia unos pocos actores dominantes, con plataformas más pequeñas como EasyTaxi y Beat, que han salido del mercado o han sido adquiridas.

2.2 → Desafíos regulatorios

La regulación del transporte por aplicaciones en América Latina y el Caribe ha estado intentando ponerse al día con el rápido crecimiento de la industria. En los últimos cinco años, muchos países han desarrollado o debatido nuevas reglas para abordar cómo operan las plataformas de transporte, cómo se clasifican y se tratan a los conductores, y cómo se gravan e integran estos servicios de movilidad en las leyes de transporte o de movilidad.

Uno de los temas más polémicos a nivel mundial del transporte por aplicaciones es si los conductores deben ser considerados empleados o trabajadores independientes. En América Latina, este debate se ha intensificado en los últimos años. Si bien la mayoría de los países aún consideran a los conductores de plataformas como trabajadores independientes, Chile y México han introducido cambios legales significativos que desafían esta norma.

- **Brasil.** En 2020, el Tribunal Superior del Trabajo dictaminó que un conductor de Uber no era un empleado y, por lo tanto, no tenía derecho a los beneficios establecidos en la legislación laboral. El tribunal, máxima autoridad laboral de Brasil, justificó la naturaleza flexible y no exclusiva del trabajo. Esta sentencia sienta un precedente clave, reforzando la condición de los conductores como trabajadores independientes en el país. Hasta el 24

de marzo de 2025, más de 16.898 casos en tribunales inferiores habían concluido de forma similar que no existía una relación laboral formal. El Congreso ha debatido proyectos de ley (por ejemplo, el PLP12/2024) para definir una nueva categoría de “autônomo por plataforma” (“autónomo por plataforma”), que otorga derechos como remuneración mínima por kilómetro, cotizaciones a la seguridad social y límites de horas trabajadas, sin formalizar la condición laboral bajo el CLT.²⁸

- **Chile.** En 2023, Chile adoptó un enfoque regulatorio híbrido mediante la Ley N.º 21.553, que regula el trabajo en plataformas digitales.²⁹ La ley distingue entre trabajadores dependientes —que tienen derecho a protección laboral completa— y trabajadores independientes, que no se consideran empleados, pero sí gozan de ciertos derechos, como contratos escritos, transparencia salarial y condiciones de seguridad laboral. Las plataformas deben formalizar la situación contractual de cada conductor e informar a la Dirección del Trabajo. Aunque la mayoría de los conductores siguen clasificados como independientes, la ley permite su reclasificación como empleados si se comprueba una relación de subordinación y control, lo que convierte a Chile en un pionero regional en marcos regulatorios mixtos.
- **México.** La reforma a la Ley Federal del Trabajo aprobada en diciembre de 2024 estableció una nueva categoría especial para regular el trabajo en plataformas digitales. Con esta reforma se preserva la flexibilidad de quienes prestan servicios a través de plataformas, al mismo tiempo que se incrementan sus protecciones sociales. En concreto, se establece que los trabajadores de plataformas digitales que perciban ingresos netos equivalentes a al menos un salario mínimo mensual tendrán acceso a todos los ramos de aseguramiento que la seguridad social en México contempla. Quienes ganan menos de ese umbral de ingreso se consideran trabajadores independientes, pero igualmente deben ser registrados en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) para contar con acceso a la cobertura de riesgos de trabajo.³⁰

La fiscalización de la economía de plataformas ha sido un punto focal de la regulación y una fuente de ingresos formales. Los desarrollos clave en ALC incluyen al IVA/impuesto sobre las ventas sobre los viajes, ya que muchos países latinoamericanos introdujeron o aclararon que los viajes de transporte por aplicaciones están sujetos al IVA (impuesto sobre el valor agregado) o impuestos sobre las ventas equivalentes, al igual que otros servicios de transporte. Por ejemplo, México implementó un esquema de impuestos para servicios digitales en junio de 2020: las empresas de transporte por aplicaciones deben retener un 50% de cada tarifa

28. Ver <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>.

29. Ver <https://www.bcn.cl/leychile/havegar?idNorma=1191380>.

30. Esta clasificación, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 24 de diciembre de 2024, les otorga beneficios como seguridad social, seguro de accidentes y pensiones. Las reformas añaden secciones a los artículos 49, 50 y 127 de la LFT e incorporan un nuevo Capítulo IX Bis, “Trabajo en Plataformas Digitales”, que abarca los artículos 291-A a 291-U.



por concepto de IVA aplicable e impuesto sobre la renta a una tasa especial (2.1%) en nombre de los conductores y remitirlo al gobierno.³¹ Uber, Didi y otras plataformas en México aceptaron esto y lo integraron en su estructura tarifaria (los conductores automáticamente tienen impuestos deducidos, lo que simplifica sus obligaciones). Chile aprobó una ley vigente desde 2020 que exige un 19% de IVA sobre servicios digitales, incluyendo explícitamente el transporte por aplicaciones, plataformas como Uber están registradas como proveedores extranjeros y añaden el IVA a las tarifas. Colombia y Brasil también aplican IVA/GST a los viajes (en Brasil puede variar según el municipio, como el Impuesto Sobre Servicios (ISS)). Las empresas tuvieron que integrar estos impuestos, lo que a veces significó precios ligeramente más altos para los pasajeros o menores ingresos para los conductores, pero también legitimaba los servicios. Para 2021, la mayoría de los países en la región contaban con marcos fiscales establecidos, por lo que la era de los viajes completamente “libres de impuestos” (sin impuestos) ha terminado.

Los gobiernos también han presionado a las plataformas para que registren filiales locales con fines fiscales. Uber, por ejemplo, creó Uber México Desarrollo Tecnológico y otras entidades similares para cumplir con las leyes fiscales locales. Algunos países, como Argentina, impusieron barreras regulatorias a Uber por operar sin cumplir plenamente con los requisitos locales de registro y de impuestos, lo que generó disputas legales. Estos conflictos suelen derivar de desacuerdos sobre cómo la plataforma debería alinearse con los marcos fiscales y de transporte vigentes. Con el tiempo, Uber y otras plataformas han buscado legalizar su estatus pagando ciertas multas o cumpliendo con los requisitos fiscales. Brasil exige que las empresas de transporte por aplicaciones paguen el impuesto municipal sobre servicios (ISS), que suele ser de aproximadamente 2%, y que Uber y 99 cumplen. Además, en países como Perú y Panamá, las autoridades implementaron la retención de impuestos sobre los pagos a plataformas extranjeras (generalmente un porcentaje pequeño) para garantizar que las empresas paguen una forma de impuesto corporativo.

Los gobiernos también han puesto su atención al nivel individual de los conductores para el cumplimiento fiscal. En México, como se mencionó, las plataformas retienen los impuestos sobre la renta de los conductores mensualmente (una tasa progresiva del 3% al 9% dependiendo de las ganancias) lo que permitió que los conductores paguen impuestos automáticamente; este fue un acuerdo innovador en 2019-2020 para formalizar a los conductores sin hacerlos empleados. Los conductores en Brasil tienen la opción de registrarse como MEI (microempreendedores individuales) para efectos fiscales y para contribuir a la seguridad social por sí mismo.³² La tendencia se está moviendo hacia la integración de los conductores

31. Ver researchandmarkets.com.

32. Ver Azuara et. al. (2023).



de transporte en el sistema fiscal, aunque a través de regímenes simplificados, ya que perseguir a miles de conductores individuales de tiempo parcial para el pago de impuestos no es práctico sin la cooperación de la plataforma.

Requisitos de cumplimiento regulatorio. Más allá de los impuestos, las nuevas leyes han impuesto varias reglas de cumplimiento para las plataformas, incluyendo: (a) Registro e intercambio de datos. Algunos países requieren que las plataformas se registren como empresas de redes de transporte o intermediarios. Por ejemplo, la Ley 21.553 de Chile (2023) designa formalmente a las empresas como “empresas de transporte basadas en aplicaciones” y les exige registrarse con el gobierno y compartir periódicamente datos sobre las operaciones (viajes, conductores, etc.).³³ (b) Seguros. Muchas regulaciones exigen que las plataformas proporcionen cobertura de seguro para pasajeros y para conductores durante los viajes. Por ejemplo, las reglas de la Ciudad de México requieren un seguro de responsabilidad civil en caso de accidentes. Sin embargo, Uber implementó pólizas de seguros por viaje en 2017 (activando la cobertura desde el momento en que se acepta un viaje hasta su finalización), mucho antes de que dichas normas se formalizaran. (c) Requisitos para conductores y vehículos. Las leyes establecen cada vez más estándares mínimos para los conductores (tipo de licencia, verificación de antecedentes, edad) y para los vehículos. La nueva ley de Chile requiere una licencia de conducir profesional (Clase A) para todos los registros de conductores de transporte en plataformas digitales, en un registro gubernamental de conductores; la presentación de certificados de antecedentes penales y la adherencia a las reglas de inspección de vehículos. Los conductores tienen un período de transición para cumplir con estas regulaciones (12 meses para obtener la nueva licencia, por ejemplo). Las regulaciones de Brasil permiten que las ciudades limiten la antigüedad de los vehículos (por ejemplo, São Paulo exige que los autos tengan menos de 10 años de antigüedad). En esencia, la corriente regulatoria ha pasado de la resistencia inicial a la aceptación con condiciones. Los gobiernos de América Latina, después de algunas pruebas y errores, han reconocido que, en gran medida, el transporte por aplicaciones es una parte permanente del ecosistema de transporte y han tomado medidas para integrarlo en el marco regulatorio y fiscal.

En los últimos cinco años, el transporte por aplicación en América Latina y el Caribe ha pasado de ser un recién llegado disruptivo a un componente consolidado de la movilidad urbana. El mercado experimentó un crecimiento robusto impulsado por la alta demanda, las grandes poblaciones urbanas y la adopción generalizada de smartphones. Los principales actores (Uber, DiDi) invirtieron fuertemente para expandirse en la región, lo que resultó en una competencia intensa que benefició a los consumidores con precios asequibles e innovacio-

33. En Brasil algunos municipios exigen datos de los viajes para fines de supervisión.



nes en el servicio. La expansión de la industria no estuvo exenta de obstáculos: enfrentó una fuerte caída durante la pandemia de COVID-19, desafíos de seguridad y provocó reacciones negativas de los sectores de transporte tradicionales.

El panorama del transporte por aplicación en ALC es prometedor, pero existen muchos desafíos.

Los usuarios en América Latina han adoptado ampliamente estos servicios, integrándolos en su vida diaria, mientras que millones han recurrido a ser conductores para estas aplicaciones como fuente de ingresos. A medida que América Latina avanza hacia mediados de la década de 2020, la industria del transporte por aplicación parece estar preparada para continuar creciendo, aunque a un ritmo moderado y bajo una mayor supervisión regulatoria. Las tendencias clave a observar serán cómo las empresas ajustan sus modelos de negocio para alcanzar la rentabilidad (posiblemente con un volumen de viajes más alto o menores costos), cómo las opciones de movilidad emergentes complementan el ecosistema del transporte por aplicación y cómo los gobiernos equilibran la innovación con la regulación. Los últimos cinco años han demostrado que América Latina y el Caribe, con su población joven y sus necesidades apremiantes de transporte, es un terreno fértil para el transporte por aplicación. Los próximos años determinarán cómo esta industria puede madurar de manera responsable y seguir siendo una fuerza impulsora en la movilidad de la región y una alternativa para quienes eligen usarla, ya sea como conductores o usuarios.



3

→ Encuesta Uber-BID 2024



La encuesta proporciona una descripción integral de los conductores de Uber en América Latina. Uber y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se asociaron con Ipsos Public Affairs LLP para realizar una encuesta en línea a una muestra representativa de conductores de Uber en ocho países de América Latina y el Caribe. La encuesta se llevó a cabo entre agosto y septiembre de 2024, con un total de 13,722 entrevistas completas. La distribución de respuestas por país fue la siguiente: Brasil (2,069), Chile (1,601), Colombia (2,586), México (2,660), Ecuador (729), Costa Rica (944), República Dominicana (544) y Argentina (2,589).

El cuestionario se estructuró en seis módulos para recopilar datos sobre la demografía de los conductores, sus experiencias y perspectivas. El instrumento final de la encuesta consistió en seis módulos: características demográficas; vida antes de Uber; experiencia con Uber; salario de reserva y valor percibido de ser conductor; comportamiento y salud financiera; además de nuevos temas, incluidos género, inclusión financiera, seguridad social y trabajos flexibles. Para el análisis de brechas de género, se utilizaron datos administrativos para evaluar las variaciones en las respuestas según el género.

Los hallazgos de la encuesta BID-Uber de 2019 proporcionaron datos fundamentales sobre los conductores de Uber en ALC, destacando características demográficas y desafíos claves. En 2019, se realizó una encuesta similar en Brasil, Chile, Colombia y México para perfilar a los conductores de Uber (CU). Los hallazgos clave revelaron que la mayoría de los CU en ALC eran hombres, altamente educados y estaban desproporcionadamente representados por migrantes. La principal motivación para conducir con Uber era el potencial de mayores ingresos y la flexibilidad de horarios. Sin embargo, muchos CU enfrentaban inseguridad financiera y mostraban bajos niveles de preparación para la jubilación.

Esta nueva encuesta amplió la investigación anterior, incluyó a más países y mejoró el análisis comparativo. En 2024, el equipo de investigación extendió la iniciativa para profundizar en los fenómenos de las plataformas digitales. El estudio se amplió para incluir países adicionales (Ecuador, República Dominicana, Argentina y Costa Rica) y aprovechó el análisis comparativo con datos de 2019. Los esfuerzos se centraron en consolidar las herramientas de la encuesta y garantizar una recopilación de datos consistente en todas las regiones.

Ipsos adaptó, realizó una prueba piloto y puso en marcha una herramienta de encuesta para garantizar una recopilación de datos de alta calidad. El instrumento actualizado de la encuesta se adaptó y tradujo para adecuarse al contexto de cada país. Ipsos realizó una prueba piloto del cuestionario el 20 de agosto de 2024, con una muestra del 10 % de la población total (aproximadamente 69 000 casos). La recopilación de datos a gran escala comenzó el 27 de agosto de 2024.



Criterios de muestreo. Esta sección describe los criterios utilizados para seleccionar a los conductores de Uber elegibles para la encuesta. Los CU elegibles fueron aquellos que habían completado al menos un viaje en el último mes (entre el 24 de mayo y el 18 de julio de 2024), solo con UberX, Black, Comfort y otras opciones similares dentro de la plataforma de Uber. Se excluyeron los conductores que se habían dado de baja de los correos electrónicos. Además, los participantes debían tener entre 18 y 85 años y estar basados en ciudades con al menos 500 conductores activos.

Muestreo y tasas de respuesta. Para los países con menos de 150,000 conductores activos, Uber proporcionó toda la población que cumplía con los criterios de selección. Para los países más grandes (Brasil y México), se utilizó una muestra aleatoria de 150,000 conductores. Este conjunto de datos incluía variables adicionales como identificador único, país, antigüedad (en meses), género, horas en línea (durante un período de 8 semanas) y medidas de distribución estadística (media, desviación estándar, cuartiles) para cada país. El número final de encuestados que respondieron al cuestionario autoadministrado fue de 13,722, con una tasa de respuesta general del 2%. Ipsos aplicó ponderaciones de muestra para garantizar una representación equilibrada basada en las características del muestreo.

3.1 → ¿Quiénes son los conductores de Uber en LAC?

Al igual que en 2019, en 2024 los conductores de Uber son predominantemente hombres, con un nivel educativo relativamente alto, con estados civiles diversos y con una tendencia hacia una interacción semanal moderada con la plataforma. Estos hallazgos ofrecen información sobre el perfil y los patrones de trabajo de los conductores de Uber en la región, destacando las principales similitudes y diferencias entre países. La Tabla III.1 presenta un resumen de las características demográficas y laborales de las personas que conducen con Uber en varios países de América Latina, como Brasil, Chile, Colombia, México, Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, así como un promedio de estos países.

Los datos indican que los CU en los países seleccionados son en su mayoría hombres, con un nivel educativo relativamente alto y que dedican un número moderado de horas semanales conectados a la plataforma. Los CU se identifican principalmente como hombres (91%), en edad laboral óptima (25 a 50 años, 73% de la muestra), con un promedio de 41.3 años. Las fracciones de los grupos de edad de menos de 25 años y de mayor de 54 años son 5.3% y 16.7%, respectivamente. Los conductores de la República Dominicana y Ecuador tienden a ser más jóvenes que los de los otros países encuestados, con edades promedio por debajo de los 40 años (35.6 y 39.2 años, respectivamente).



Una parte considerable de los conductores de Uber mantienen a sus familias y viven con una pareja en el hogar. Los datos sobre estado civil muestran que, en promedio, el 29% de los conductores de Uber son solteros, con la mayor proporción en Chile (40%) y la menor en México y Ecuador (22%). La mayoría de ellos están casados o cohabitan (59%) y el tamaño de sus hogares es de 3.5 miembros en promedio.

Los conductores de Uber tienen un nivel educativo relativamente alto. En cuanto a los niveles educativos, los datos revelan una clara distinción entre quienes tienen entre 10 y 12 años de educación y quienes tienen educación terciaria o superior. En general, el 57% de los conductores ha completado la educación terciaria, con Colombia a la cabeza con un 74 %, mientras que República Dominicana tiene la menor proporción (10%) en la categoría de 10 a 12 años de educación.

Los conductores de Uber interactúan con la plataforma en tiempo parcial en lugar de tiempo completo. La Tabla III.1 destaca las horas semanales de conexión dedicadas con Uber, divididas en tres categorías: menos de 10 horas, de 10 a 30 horas y más de 30 horas. En promedio, el 40% de los conductores se encuentra en la categoría de 10 a 30 horas, que es la más común. Argentina tiene el porcentaje más alto de conductores que se conectan menos de 10 horas (42%) y, también, el porcentaje más bajo de conductores que se conectan más de 30 horas (13%). Los CU en edad laboral óptima, entre 25 y 54 años, pasan un promedio de 19 horas en línea por semana, al igual que los CU mayores de 65 años, que promediaron también 19 horas por semana. Los CU más jóvenes, de 18 a 24 años, pasan un poco menos de tiempo en línea, con un promedio de 15 horas por semana. El grupo que pasa más tiempo conectado es el de los conductores de entre 55 y 64 años, que registran una media de 22 horas semanales, superando a todos los demás grupos de edad en términos de actividad semanal en línea.



TABLA III.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS CU EN ALC

Características		Brasil	Chile	Colombia	México	Ecuador	Costa Rica	República Dominicana	Argentina	Total
Conductores de Uber	Nº.	2,069	1,601	2,586	2,660	729	944	544	2,589	13,722
	%	15.1	11.7	18.8	19.4	5.3	6.9	4.0	18.9	
Hombres	%	90.6	90.1	91.7	92.5	92.4	88.7	94.3	89.3	91.0
Edad	Promedio	42.1	41.5	42.0	41.2	39.2	40.4	35.6	42.0	41.3
	Mediana	39	38	39	39	37	38	34	39	39
Soltero Cohab. / casado	%	24	40	26	22	32	27	32	34	29
		66	47	63	66	52	56	63	52	59
Número de miembros del hogar	Promedio	3.2	3.4	3.4	3.8	3.9	3.6	3.7	3.4	3.5
	Mediana	3	3	3	4	4	4	4	3	3
Educación: 10 hasta 12 años Educación terciaria y más	%	46	27	20	36	31	19	10	22	28
		45	70	74	48	66	53	67	47	57
Migración	Interna	8.8	9.2	5.8	4.9	3.9	7.1	5.9	5.1	6.3
	Internacional	1.5	27.9	2.9	2.4	8.7	11.6	2.9	10.1	7.8
Horas semanales en línea (%) (datos administrativos)	<10	28.2	39.5	39.2	27.5	38.9	33.5	34.7	41.8	35.2
	10 to 30	37.0	43.7	38.4	38.5	38.1	41.4	37.5	45.7	40.4
	>30	34.8	16.8	22.3	34.0	23.0	25.0	27.8	12.5	24.4

Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Existen diferencias significativas de género en el uso de la plataforma: las mujeres pasan menos horas en total en línea que los hombres, especialmente por la noche, además de que una mayor proporción de mujeres usa la plataforma menos de 30 horas por semana en la mayoría de los países. Solo el 9% de los CU en la plataforma son mujeres, y pasan un promedio de 16 horas por semana en línea, significativamente menos que sus contrapartes masculinas, que promedian 20 horas. Estas diferencias de género son evidentes en el total de horas semanales y el momento del día en que se usa la plataforma. Entre las mujeres, el 84% usa la plataforma menos de 30 horas por semana, en comparación con el 75% de los hombres. Las mujeres pasan en la plataforma 5 horas semanales durante la noche, mientras que los hombres promedian 8 horas. Durante el día, el uso es similar, los hombres con un promedio de 12 horas y las mujeres de 11 horas por semana. Las diferencias específicas por país resaltan aún más esta brecha de género. La disparidad es más pronunciada en Ecuador, el 90% de las mujeres usan la plataforma menos de 30 horas por semana, en comparación con el 76% de los hombres. Las mujeres en Ecuador también dependen más del uso diurno de la plataforma, con un promedio de 9 horas semanales, en comparación con 4 horas durante la noche. En México y Brasil, se observan tendencias similares: en México, el 77% de las mujeres

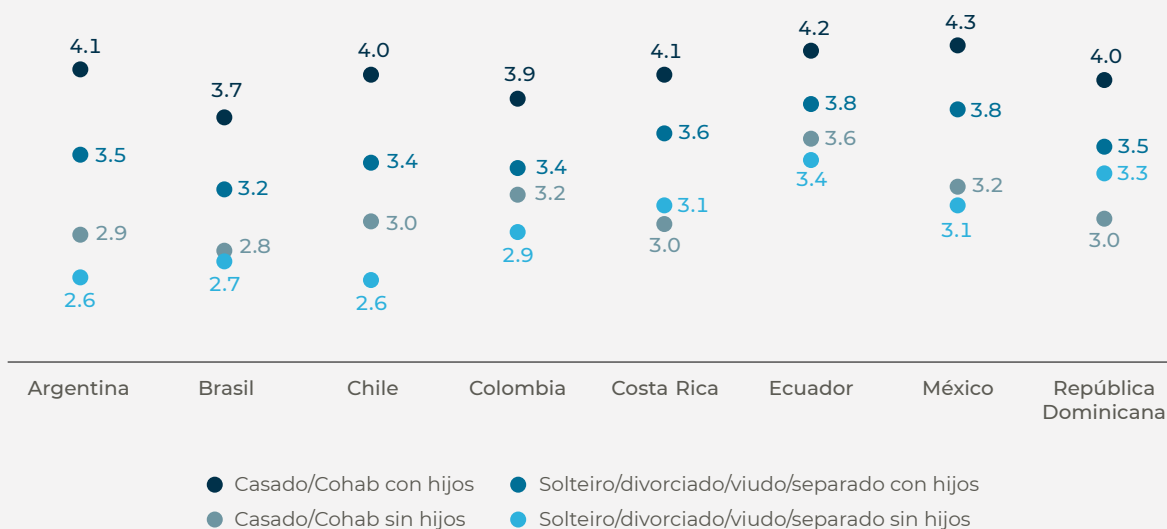


y el 65% de los hombres usan la plataforma menos de 30 horas semanales, mientras que, en Brasil, las cifras son del 74% para las mujeres y el 65% para los hombres. En Chile, Colombia, República Dominicana y Argentina, las diferencias de género se observan principalmente en el momento del día en que se usa la plataforma. En Chile, el 83% tanto de los hombres y como de las mujeres usan la plataforma menos de 30 horas semanales. Sin embargo, las mujeres pasan 11 horas en la plataforma durante el día y 6 horas durante la noche, mientras que los hombres promedian 9 horas durante el día y 7 horas durante la noche. El uso diurno entre géneros es casi idéntico en Colombia y República Dominicana. Sin embargo, los hombres usan la plataforma tres horas más por la noche que las mujeres en Colombia y dos horas más en República Dominicana. En Argentina, ambos sexos pasan en la plataforma un promedio de 8 horas durante el día, pero por la noche, los hombres pasan 7 horas en comparación con las 5 horas de las mujeres. En Costa Rica, la diferencia más notable se observa entre quienes usan la plataforma menos de 10 horas semanales: el 51% de las mujeres se encuentra en esta categoría, en comparación con solo el 31% de los hombres. Estos patrones subrayan las importantes diferencias de género en el uso de la plataforma, especialmente en el tiempo de conexión y la hora del día.

Las responsabilidades familiares parecen influir en la participación en la plataforma, ya que los padres, en particular los que están casados o cohabitan, pasan más tiempo en línea. La Figura III.1 muestra que el 60% de los CU son padres de niños de entre 1 y 17 años, con el porcentaje más alto en República Dominicana (68%) y el más bajo en Colombia (53%). El tamaño del hogar varía según el país. Por ejemplo, los conductores casados o que cohabitan con hijos en México reportan un tamaño promedio de hogar de 4.3 miembros, en comparación con Brasil, donde fue de 3.7 miembros. Con respecto a los gastos del hogar, la mayoría de los CU (64%) informaron cubrir todos o casi todos los gastos asociados a la manutención de sus hogares. Esta responsabilidad fue aún más pronunciada entre los CU casados o que cohabitan, con un 66% afirmando que asumían la mayoría o todos los gastos del hogar. Por el contrario, los CU solteros, que tienden a vivir en hogares más pequeños, fueron menos propensos a asumir toda la carga financiera, solo el 56% reportaron que cubrían todos o casi todos los gastos del hogar. Esto sugiere que el estado civil y el tamaño de la familia afectan significativamente las responsabilidades del hogar y los patrones de uso de la plataforma.



FIGURA III.1 TAMAÑO DE LOS HOGARES DE LOS CU SEGÚN ESTADO CIVIL Y PARENTAL

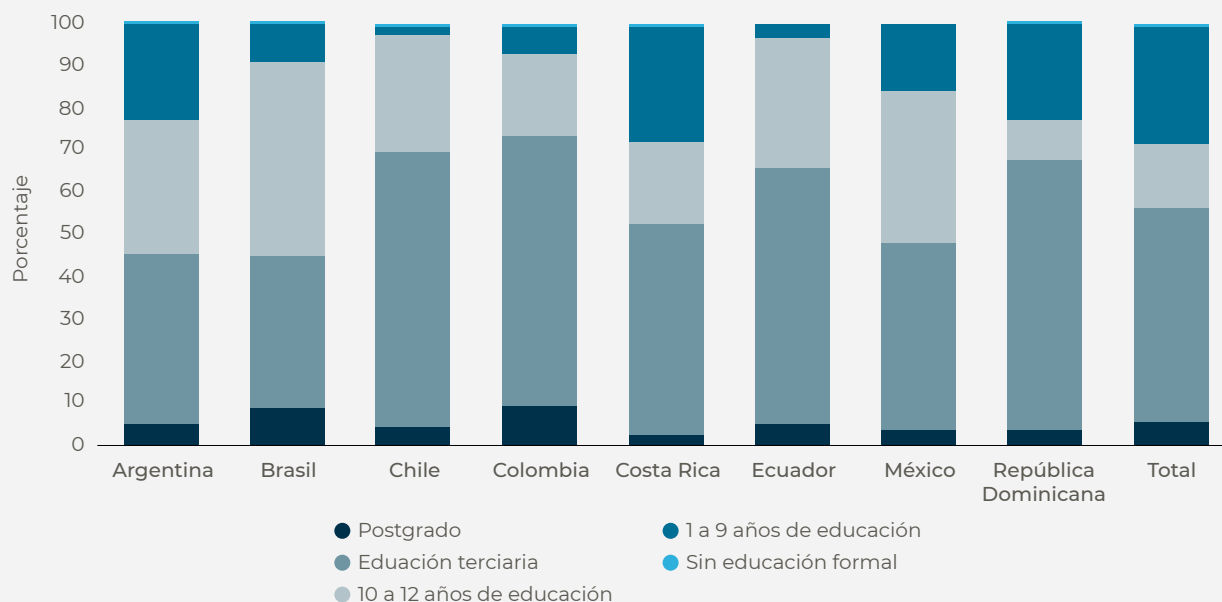


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores de Uber tienen un nivel de educación relativamente alto; la mayoría ha completado al menos la educación secundaria o terciaria, mientras que muy pocos no tienen educación formal o títulos de posgrado. La Figura III.2 muestra que la mayoría de los conductores de Uber en todos los países han alcanzado la educación terciaria o han completado de 10 a 12 años de escolaridad. La educación terciaria representa la mayor proporción en la mayoría de los países, en particular en Chile, Colombia y República Dominicana, donde más del 60% de los conductores entran en esta categoría. Una proporción menor de conductores tiene un título de posgrado, con la mayor representación (9.4%) en Colombia. Los conductores sin educación formal son un grupo insignificante en todos los países. En general, el gráfico destaca que la plataforma atrae a personas relativamente educada, y la mayoría ha completado al menos la educación secundaria.



FIGURA III.2 DISTRIBUCIÓN DE CU POR NIVEL EDUCATIVO

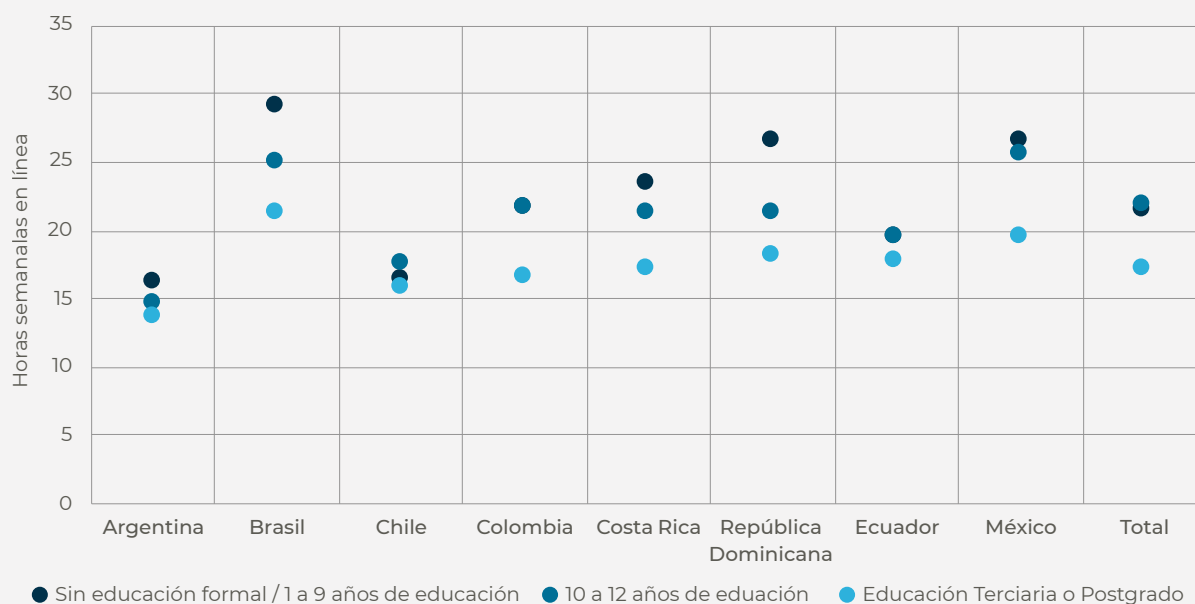


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

El tiempo promedio en línea a la semana de los CU varía según el nivel educativo, con diferencias notables observadas entre países. La Figura III.3 muestra el promedio de horas semanales en línea por país y nivel educativo. Los CU con educación terciaria o de posgrado pasaron aproximadamente 17 horas por semana en línea. En contraste, aquellos con 10 a 12 años de educación reportaron un promedio de 22 horas semanales, misma cifra que los CU con menos de 9 años de escolaridad o sin educación formal. Sin embargo, estos promedios varían significativamente entre países. En Brasil, México y República Dominicana, los CU sin educación formal o hasta 9 años de escolaridad pasaron la mayor parte del tiempo en línea, con promedios semanales de 29 horas para Brasil y 27 horas para México y República Dominicana. Mientras tanto, los CU, de este mismo grupo, en Costa Rica, Colombia y Ecuador reportaron promedios ligeramente más bajos de 24, 22 y 20 horas por semana, respectivamente. En el extremo inferior del espectro, los UD de Chile y Argentina fueron los que menos tiempo pasaron en línea en esta categoría, con promedios de 17 y 16 horas por semana, respectivamente.



FIGURA III.3 PROMEDIO DE HORAS SEMANALES EN LÍNEA Y NIVEL EDUCATIVO

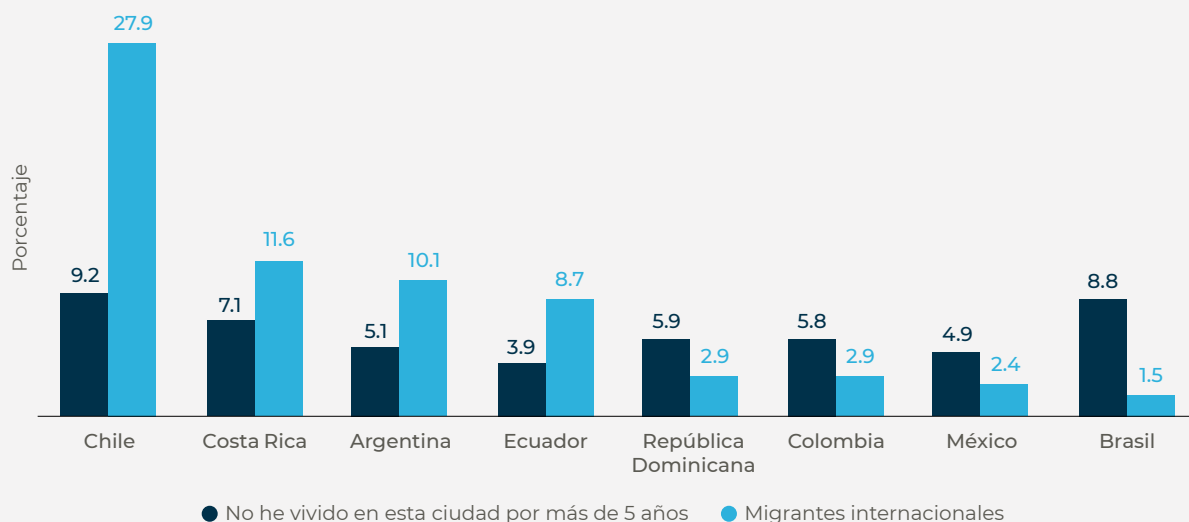


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Conducir en la plataforma es atractivo para los migrantes internacionales, particularmente en Chile. La Figura III.4 muestra que alrededor del 6.3% de todos los conductores no han vivido en la ciudad en la que conducen durante más de 5 años, y aproximadamente el 7.8% de los conductores son migrantes internacionales, definidos como nacidos en otro país. Chile se destaca en este aspecto, ya que el 28% de sus CU nacieron en otro país, y el 9% ha vivido en la ciudad donde conducen durante menos de 5 años. Costa Rica, Argentina y Ecuador también muestran poblaciones migrantes notables en comparación con las personas que se mudaron recientemente. En contraste, países como Colombia, México y Brasil tienen proporciones menores de migrantes internacionales. Brasil es el único país donde el porcentaje de personas que se mudaron recientemente (8.8%) supera significativamente al de migrantes (1.5%).



FIGURA III.4 MIGRACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL

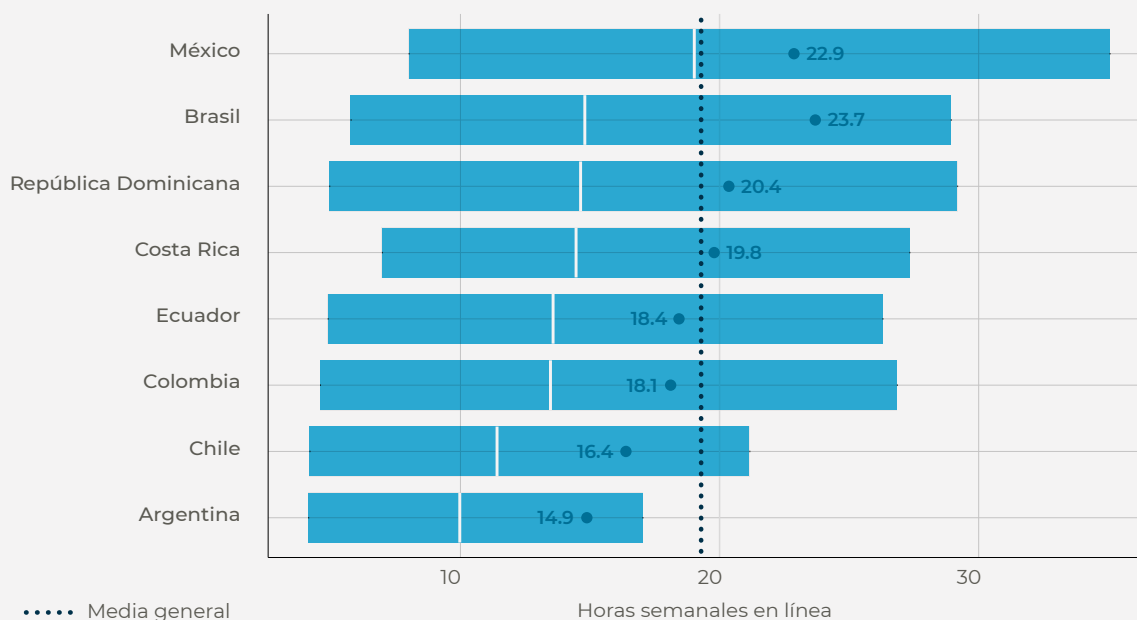


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Una proporción significativa de CU estuvo entre 10 y 30 horas en línea, con un uso promedio semanal de 19 horas. En general, el 40% de los CU estuvieron en línea entre 10 y 30 horas cada semana, mientras que el 35% pasó menos de 10 horas y el 25% superó las 30 horas. Los conductores brasileños reportaron el promedio semanal más alto, con 24 horas en línea. La variabilidad en el tiempo en línea es notable: algunos países presentan distribuciones más amplias (p. ej., Brasil), mientras que otros, como Argentina, muestran distribuciones más ajustadas. La línea de referencia sirve como un punto de comparación para determinar si la mediana de un país está por encima o por debajo del promedio, teniendo en cuenta que las horas en línea incluyen todo el tiempo de conexión a la aplicación, no solo el dedicado a completar viajes, sino también el tiempo conectado simultáneamente a otras plataformas o durante el rechazo de viajes.



FIGURA III.5 HORAS SEMANALES EN LÍNEA DURANTE EL MES ANTERIOR

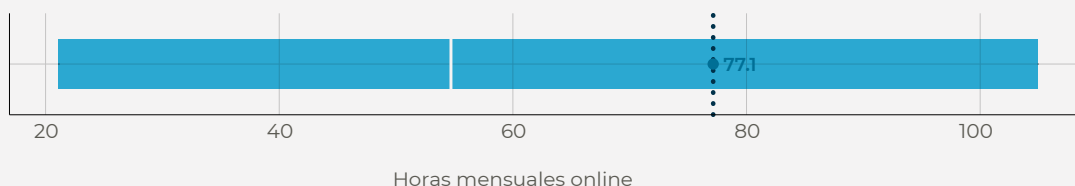


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

La distribución de horas es continua, lo que indica que no hay segmentación de horas en línea. La Figura III. 6 muestra la distribución completa de las horas mensuales en línea de los conductores en todos los países seleccionados. Al organizar esta distribución por deciles (información no incluida en la gráfica), se observa que los CU pasan aproximadamente 15 horas al mes en línea, mientras que el segundo decil aumenta ligeramente a alrededor de 29 horas. A medida que subimos, el cuarto decil registra alrededor de 56 horas y el sexto decil llega a casi 90 horas. La tendencia continúa al alza, con el octavo decil pasando alrededor de 137 horas en línea al mes, mientras que el noveno decil supera las 170 horas. El salto más grande se ve en el décimo decil, lo que indica que solo una fracción de los conductores lo utiliza como una ocupación permanente. Este aumento pronunciado resalta una fuerte disparidad en el uso de la plataforma entre los diferentes deciles, lo que sugiere que las personas en el decil más alto pasan 23 veces más horas en línea que las del decil más bajo.



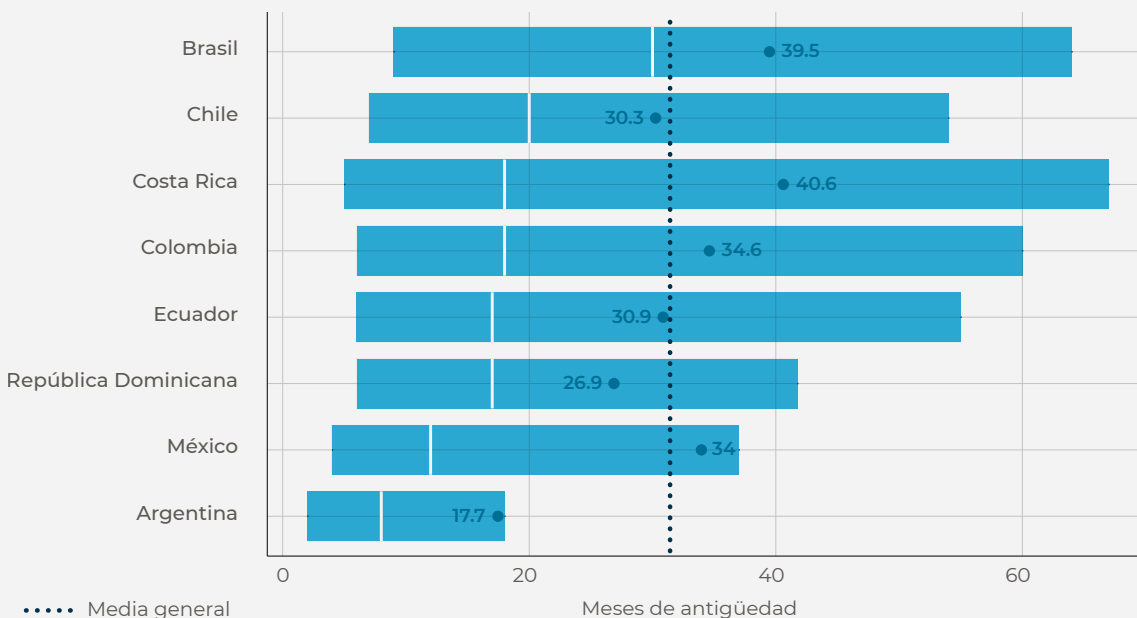
FIGURA III.6 DISTRIBUCIÓN DE LAS HORAS MENSUALES EN LÍNEA DE LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

La antigüedad como conductor de Uber varía según el país, lo que indica distintos niveles de retención y compromiso con la plataforma. Costa Rica presenta la media de antigüedad más alta (40.6 meses), mientras que Argentina presenta la más baja (17.7 meses). La variabilidad en la antigüedad de los conductores es notable: algunos países muestran distribuciones más amplias (p. ej., Brasil y Colombia), mientras que otros, como Chile y República Dominicana, presentan rangos más estrechos. La Figura III.7 ofrece información sobre las diferencias en la duración de tiempo que los conductores permanecen activos en la plataforma en diferentes países.

FIGURA III.7 ANTIGÜEDAD DE LOS CONDUCTORES DE UBER

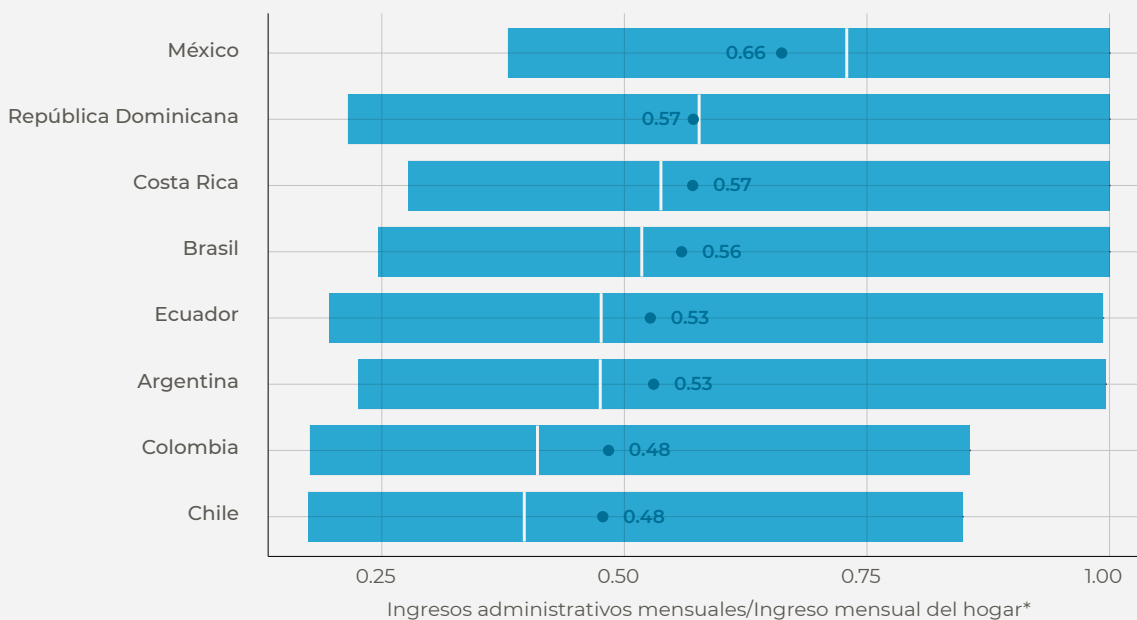


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores son los principales proveedores de ingresos en sus hogares y la mayoría de ellos cubre todos o casi todos los gastos del hogar.

Esta sección incluyó una autoevaluación del ingreso total a nivel hogar de los CU. El promedio de los ingresos por hora, en dólares estadounidenses, reportados en los datos administrativos fue de \$7.3.³⁴ Como se mencionó anteriormente, el 64% de los CU cubren el total o la mayoría de los gastos del hogar y más de la mitad del ingreso del hogar proviene de las ganancias en la plataforma.³⁵ México tiene la razón media más alta (0.66), lo que indica que las ganancias de los conductores constituyen una proporción mayor del ingreso del hogar, mientras que Chile y Colombia tienen la razón media más baja (0.48). Otros países, como Brasil (0.56), Costa Rica y República Dominicana (0.57), tienen razones medias relativamente más altas, mientras que Argentina (0.53) y Ecuador (0.53), caen ligeramente por debajo. El tamaño de los rangos intercuartiles refleja una variabilidad sustancial dentro de cada país, lo que sugiere diferentes niveles de dependencia de los ingresos dentro de los hogares.

FIGURA III.8 INGRESOS ADMINISTRATIVOS MENSUALES DE LOS CU RESPECTO AL INGRESO MENSUAL DEL HOGAR*



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

* Para el cálculo de la razón se consideró la media entre los límites inferior y superior de cada rango.

³⁴. Los datos reportados están en moneda nacional, ajustados por el tipo de cambio del dólar estadounidense de agosto de 2024. Fuente: Bloomberg.

³⁵. Para calcular la razón de ingresos de cada país se dividieron los registros administrativos de los ingresos mensuales (en moneda nacional nominal) entre la media de los límites inferior y superior del rango del ingreso del hogar reportado en la encuesta. Se excluyó del cálculo a los conductores que no declararon su rango de ingresos del hogar.



3.2 → La vida antes de Uber

La mayoría de los conductores de Uber eran económicamente activos antes de unirse a la plataforma, con trayectorias laborales diversas y poca experiencia previa en transporte. Los conductores que dejaron sus trabajos anteriores usaron la plataforma con mayor intensidad, mientras que la formalidad en sus empleos anteriores y las cotizaciones a la seguridad social variaron según el país. En general, los conductores valoraban la flexibilidad y la independencia, pero reportaron una estabilidad salarial desigual y diferencias regionales en sus ingresos.

La mayoría de los UD eran económicamente activos antes de unirse a la plataforma.

El 9% de los CU reportaron haber estado empleados activamente durante el mes anterior a unirse a la plataforma. Más de la mitad de los CU era empleados de tiempo completo en ese período; el 24% eran trabajadores por cuenta propia, y el 6% eran empleados de tiempo parcial. Los CU que eran padres o amas de casa de tiempo completo representaron el 1% de la muestra, y aquellos que estaban jubilados, el 2%.³⁶ Había diferencias notables entre países: el empleo de tiempo completo oscilaba entre el 43% en Argentina y el 65% en Costa Rica. Los porcentajes de trabajo por cuenta propia variaron entre países; se observaron los más bajos en Chile (16%) y los más altos en Argentina (29%). El empleo de tiempo parcial osciló entre el 4% en Colombia, Brasil y Costa Rica y el 13% en República Dominicana.

Muchos individuos y estudiantes desempleados usaron Uber como una herramienta para generar ingresos.

Una quinta parte de los CU se consideraban desempleados³⁷ el mes anterior antes de comenzar a conducir con Uber. Países como Ecuador y Argentina registraron la mayor proporción de estudiantes desempleados (26% y 24%, respectivamente), seguidos de Colombia y Brasil (23%, cada uno) y Costa Rica (22%). En contraste, México registró la menor proporción, con un 13%. Casi la mitad de los estudiantes que se unieron a la plataforma ya eran económicamente activos antes de unirse.

Pocos conductores de Uber conservaron sus trabajos anteriores después de unirse a la plataforma, y los que lo hicieron tendieron a usarla durante menos horas.

Los CU que estaban empleados³⁸ antes de empezar a usar la plataforma tenían un promedio de 1.2 empleos: el 64 % tenía un solo trabajo, el 10 % tenía dos y el 3 % tenía tres o más. El 27% de los CU mantuvo sus empleos anteriores y, según los registros administrativos, utilizan la plataforma de la siguiente manera: el 49% de este grupo se conectó a la plataforma menos de 10 horas

³⁶. Estas categorías no son mutuamente excluyentes.

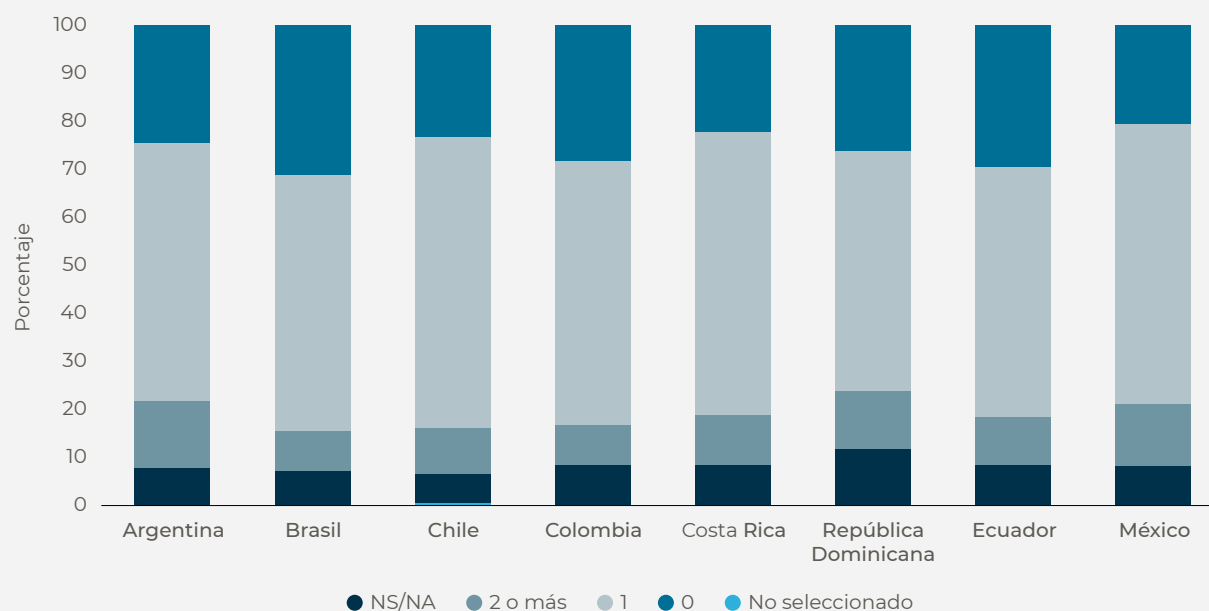
³⁷. Las categorías consideradas como desempleadas fueron CU que informaron ser estudiantes, individuos desempleados y buscando trabajo, individuos desempleados y no buscando trabajo, enfermos o discapacitados, padres a tiempo completo, amas de casa o jubilados.

³⁸. Las categorías consideradas como empleadas fueron los CU que informaron ser empleados de tiempo completo, empleados de tiempo parcial o trabajadores por cuenta propia.



semanales; el 41% la utiliza durante un tiempo que oscila entre 10 y 30 horas semanales; y el 10% se conectó más de 30 horas semanales. El 73 % restante cambió de ocupación o situación: el 28 % de los CU dejó su trabajo voluntariamente, el 19% involuntariamente, el 8% informó que su trabajo dejó de existir y el 18% estaba desempleado.

FIGURA III.9 NÚMERO DE EMPLEOS ANTES DE UNIRSE A UBER



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores que dejaron sus trabajos anteriores pasaron significativamente más tiempo en la plataforma que quienes conservaron sus empleos. En promedio, los conductores que conservaron sus empleos trabajaron 13 horas semanales en Uber, mientras que quienes se marcharon trabajaron 22.3 horas. Las variaciones a nivel de país fueron evidentes: en México, los conductores que dejaron sus trabajos registraron 25.3 horas semanales, en comparación con las 15.8 horas de quienes se quedaron. De igual manera, en Brasil, los conductores que dejaron sus trabajos fueron los que más tiempo dedicaron a Uber, con un promedio de 27.1 horas semanales.

Una pequeña proporción de conductores (14%) trabajaba en el sector del transporte antes de incorporarse a Uber, mientras que la mayoría trabajaba en otros sectores. El porcentaje de trabajadores del sector del transporte variaba según el país, desde 9% en Cos-

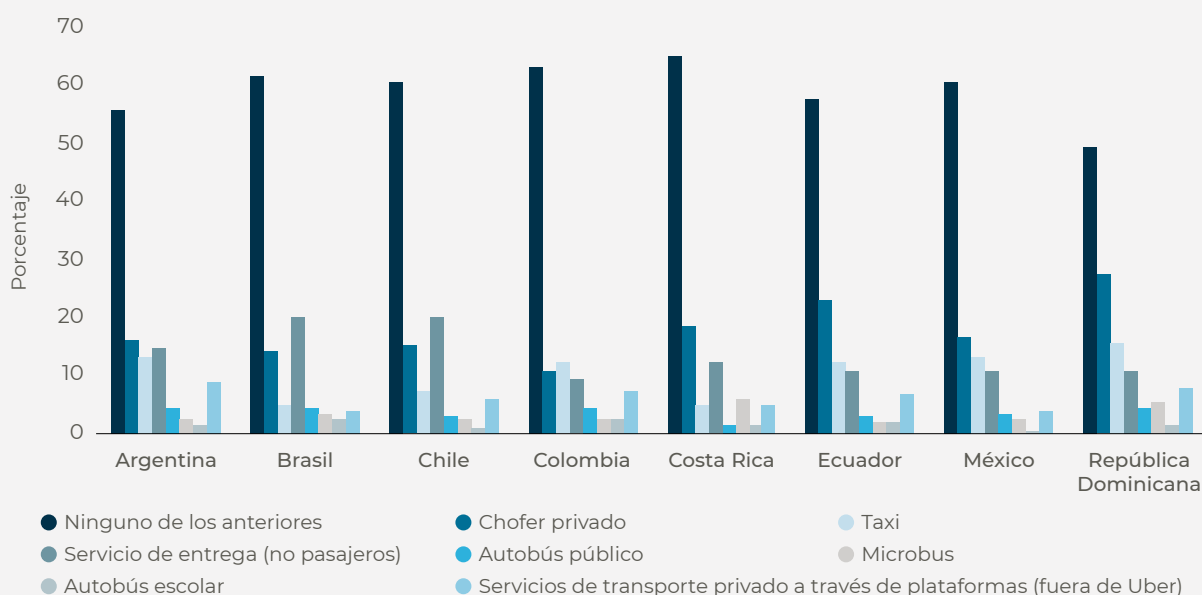


ta Rica hasta 17% en Colombia. Otros sectores importantes fueron las categorías de “otros servicios” (30%), manufactura y construcción (11%) y educación y salud (6%). Solo el 26% de los trabajadores del sector del transporte tenía experiencia previa como taxistas.

La mayoría de los conductores de Uber no tenía experiencia previa en la prestación de servicios de transporte, y solo un pequeño porcentaje había trabajado como taxistas.

En todos los países, el 60% de los conductores declaró no tener experiencia en transporte, mientras que el 10% sí la tenía. Algunos conductores contaban con habilidades relevantes, como experiencia como choferes privados o en servicios de reparto. Los conductores sin experiencia previa en transporte solían tener niveles de educación superior, y el 58% había completado la educación superior. Esto se muestra en la Figura III.10.

FIGURA III.10 CU CON EXPERIENCIA EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores de Uber declararon tener mayor cobertura de seguridad social, antes de unirse a la plataforma. Antes de conducir con Uber, el 38% de los conductores reportaron contribuir a un plan de pensiones obligatorio, aunque esta proporción varió significativamente por país. En Costa Rica, el 60% de los conductores contribuyeron a un sistema de pensiones, mientras que solo el 22% lo hizo en Argentina. De manera similar, el 58% de los conductores colombianos hicieron contribuciones, seguidos por el 51% en Chile, el 40% en



República Dominicana, el 38% en Brasil, el 31% en Ecuador y el 24% en México. Se reportaron contribuciones al sistema de salud, otra medida de formalidad, por el 48% de los conductores en el mes anterior a unirse a Uber. Costa Rica, Chile y Colombia tuvieron los porcentajes más altos, con más del 60% de los conductores que contribuyeron. En contraste, República Dominicana reportó un porcentaje de CU que contribuyeron del 50%, seguida de Ecuador (44%), México (42%), Argentina (41%) y Brasil (27%).

Los conductores de Uber con experiencia previa como taxistas prefirieron la plataforma y reportaron una mayor satisfacción. Entre los conductores con experiencia previa en la industria del taxi, el 58% expresó orgullo por trabajar con Uber. Este sentimiento fue más fuerte entre los conductores colombianos (70%) y más débil entre los conductores chilenos (36%). Los conductores también percibieron a los clientes de Uber como más respetuosos que los pasajeros de taxi. Menos de la mitad (46%) de estos conductores sintió que Uber les brindaba mayor independencia y flexibilidad, mientras que el 44% reportó lograr una mayor estabilidad en sus ingresos. Para capturar la percepción general de Uber en relación con la experiencia previa al conducir un taxi, se desarrolló un “índice de calidad”. Los conductores en Brasil obtuvieron la puntuación más alta en este índice, seguidos por los de Chile, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador y Argentina. Los conductores mexicanos y colombianos obtuvieron las puntuaciones más bajas, a pesar de los altos niveles de orgullo en el caso de los conductores colombianos.³⁹

Los CU son la principal fuente de ingresos en sus hogares, con una proporción mayor antes de unirse a la plataforma. Esto sugiere que la economía de plataformas se utiliza como una alternativa tras la pérdida o el cambio de empleo. En el mes anterior a conducir con Uber, más del 70% de los ingresos del hogar provinieron directamente de las ganancias personales de los conductores, una proporción mayor a la que informan actualmente.⁴⁰ Los ingresos no relacionados con el trabajo, como los subsidios estatales o las becas, desempeñaron un papel mínimo, solo el 11% de los conductores recibieron dicho apoyo. Las diferencias regionales fueron notables, Chile tuvo la mayor proporción de conductores que recibieron ingresos no relacionados con el trabajo con un 16%, en comparación con solo el

39. Se construyó el índice usando seis preguntas clave destinadas a comparar la experiencia de conducir para Uber con la experiencia previa conduciendo un taxi. Este índice evalúa qué tan de acuerdo se está con las siguientes afirmaciones: (a) Me siento más orgulloso de trabajar con Uber; (b) Los clientes que conozco a través de Uber son más respetuosos; (c) Mis ganancias a través de Uber son más estables; (d) Gano más dinero con Uber; (e) Trabajar con Uber me ha dado más independencia y flexibilidad; (f) Me siento seguro conduciendo con la aplicación de Uber. Las dimensiones del índice se realizaron mediante un análisis de componentes principales (PCA) utilizando la matriz de correlación policórica en R. Este enfoque permitió calcular los valores y vectores propios de la descomposición hecha con el análisis de PCA, proporcionando una comprensión integral de las relaciones entre las variables.

40. Para calcular la razón de ingresos se dividió el promedio del rango de ingresos (calculado como el punto medio entre los límites inferior y superior) de los conductores antes de unirse a Uber, entre la misma medida con respecto a los ingresos del hogar reportados, a nivel país. Se excluyeron del cálculo a los conductores que no declararon sus ingresos antes de unirse a Uber o su rango de ingresos del hogar.



7% en Ecuador. Los montos promedio de estos ingresos también variaron significativamente, los conductores chilenos recibieron US\$64 mensuales, en promedio, más que duplicaron los US\$34 reportados en Ecuador.⁴¹ A pesar de estas variaciones, los datos resaltan la contribución relativamente menor de los ingresos no relacionados con el trabajo a las finanzas generales del hogar de los conductores.

3.3 → La vida con Uber

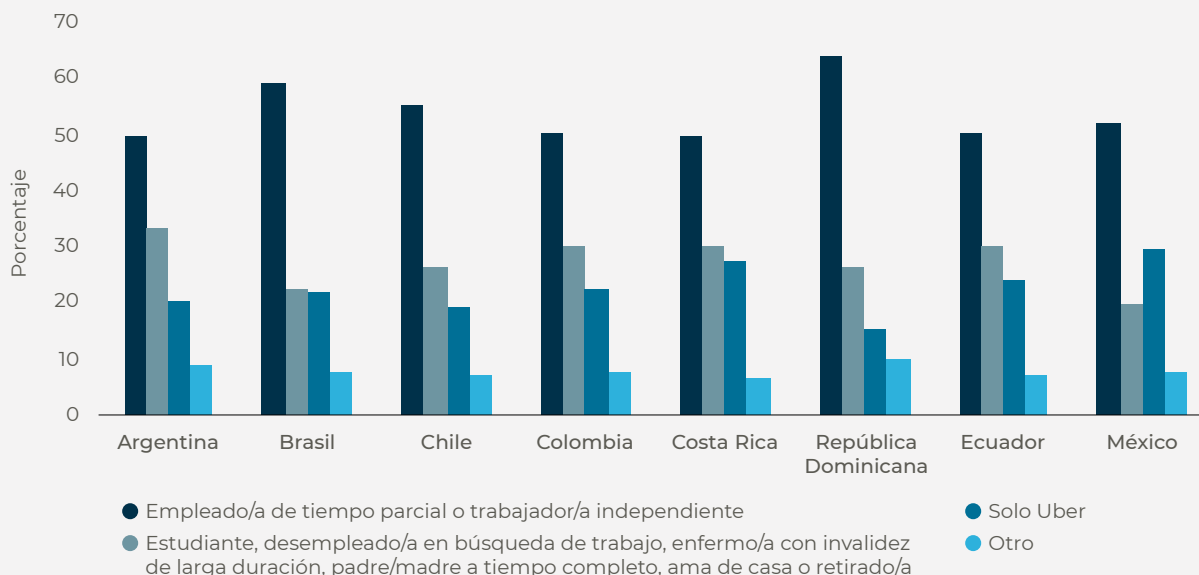
Esta sección explora la dinámica económica y laboral multifacética de los conductores de Uber en América Latina, centrándose en sus actividades antes y después de unirse a la plataforma, el uso de ésta, sus fuentes de ingresos y sus características socioeconómicas. Examina la situación laboral de los conductores, sus contribuciones a los sistemas de pensiones y salud, el uso de otras plataformas, la propiedad de vehículos, las responsabilidades de cuidado infantil y patrones de ingresos. Los hallazgos destacan diferencias notables regionales en las tendencias de ocupación, la dependencia de Uber, la distribución del ingreso y su disparidad de género, y la conciliación de la vida laboral y personal. Estos hallazgos proporcionan una comprensión integral del comportamiento económico de los conductores y el papel que tiene Uber en sus medios de vida en diversos contextos.

La mayoría de los conductores de Uber reportaron otras actividades económicas fuera de la plataforma, con una variación significativa entre países. Más de la mitad de los conductores (53%) reportaron tener otras ocupaciones mientras conducían con Uber, un 24% empleados de tiempo completo, 12% de tiempo parcial y 17% son trabajadores por cuenta propia. Este porcentaje varía ligeramente entre países, desde un 64% en República Dominicana hasta 49.6% en Costa Rica. Por el contrario, el 27% de los conductores reportaron estar económicamente inactivos aparte de las actividades de Uber, un 6% reportaron ser estudiantes, 12% estar desempleados y buscando trabajo, 1% estar enfermos o discapacitados, un 5% son amas o amos de casa de tiempo completo y un 4% jubilados. Además, el 23% de los conductores dependen exclusivamente de Uber para su actividad económica, en México se reportó la proporción más alta con un 29% y República Dominicana la más baja con un 16%. Los conductores que utilizan Uber como su única ocupación pasan un promedio de 27 horas por semana en línea, en comparación con las 16 horas de los conductores empleados y las 18 horas de los que son económicamente inactivos.

41. El promedio ponderado de los ingresos se calculó tomando el punto medio de cada rango de ingresos (límites superior e inferior) y ajustándolo al tipo de cambio de la moneda nacional frente al dólar estadounidense de agosto 2024. Los datos sobre los tipos de cambio de cada país se obtuvieron de Bloomberg.



FIGURA III.11 ESTADO LABORAL REPORTADO POR LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores de Uber con actividades económicas adicionales están empleados en una amplia gama de sectores, lo que destaca sus diversos patrones de trabajo.

Aproximadamente el 53% de los conductores estaban empleados.⁴² Este conjunto de conductores describió su trabajo principal como trabajador autónomo (19%)⁴³, empleado del sector privado (18%) o empleado del sector público (4%), mientras que el 12% seleccionó otras categorías. Esta distribución fue consistente entre países. La representación de la industria también varió, un 6% de los conductores trabaja en manufactura o construcción, 15% en transporte y un 30% en otros servicios. Brasil y Colombia registraron la mayor proporción de conductores cuyo trabajo principal se encontraba en el sector del transporte (21% y 19%, respectivamente), en comparación con Argentina y Costa Rica, que presentaron las proporciones más bajas (11%). Además, solo el 4% de los empleados de tiempo parcial reportaron haber buscado activamente trabajo asalariado de tiempo completo en el último mes.

42. Se consideran como empleados a los CU que informaron estar empleados de tiempo completo, empleados de tiempo parcial y trabajadores por cuenta propia.

43. Los CU que se identificaron como "trabajador por cuenta propia" no necesariamente seleccionaron la categoría de "trabajador por cuenta propia" al responder la pregunta sobre el tipo de trabajo que realizan en su empleo principal.

El ingreso promedio autorreportado, aparte de Uber, es suficiente para estar por encima del umbral de pobreza. Al rededor de un décimo (11.5%) de los CU reportaron no tener otra fuente de ingresos distinta a la plataforma. El ingreso mensual promedio de otras fuentes, excluyendo Uber, fue de \$560 dólares americanos, con una variación significativa entre países. En República Dominicana el promedio fue de \$430, seguido de \$470 en Ecuador, \$476 en Colombia, \$515 en México, \$553 en Argentina, \$561 en Brasil, \$664 en Chile y \$808 en Costa Rica. La proporción de CU sin ingresos adicionales también varió ampliamente. República Dominicana tuvo el porcentaje más bajo con 4%, seguido de Brasil (9%), Ecuador (10%), Colombia, Chile y México (13%), Argentina (14%) y Costa Rica con la proporción más alta con 16%.

3.3.1 → Ingresos generados a través de la aplicación

Analizamos los ingresos generados por los conductores de Uber utilizando registros administrativos y datos autodeclarados del mes anterior a la encuesta. Los ingresos mensuales se reportaron en moneda local y se convirtieron a dólares estadounidenses para fines comparativos. Para garantizar la consistencia, ajustamos los datos utilizando el tipo de cambio oficial de agosto 2024, dado que fue el mes en el que se levantó la encuesta.

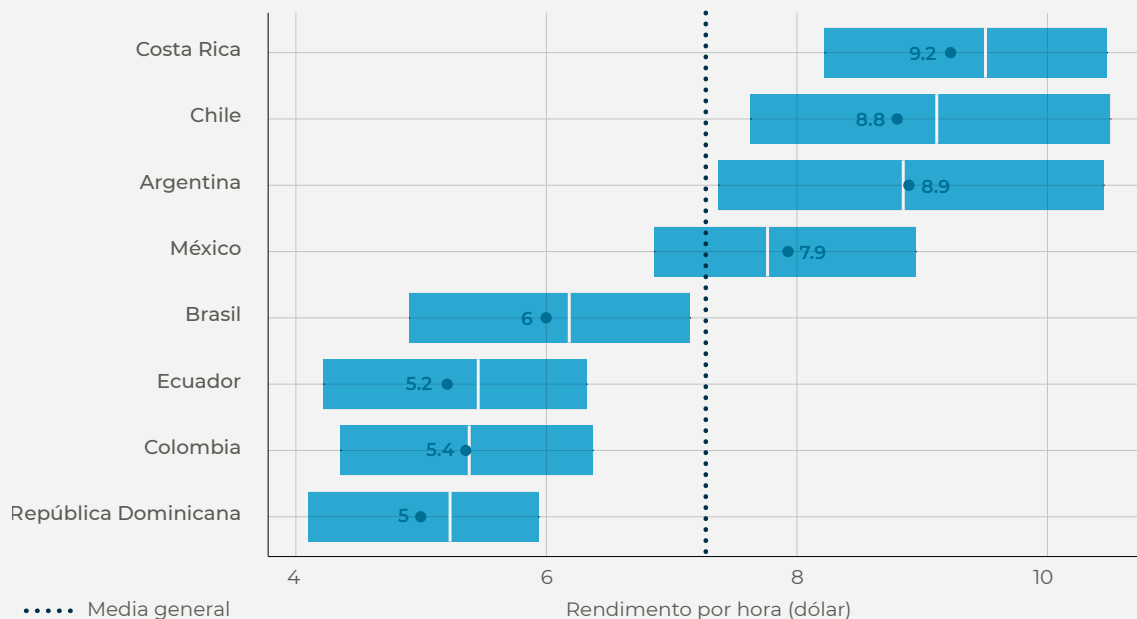
El ingreso promedio por hora⁴⁴ que los CU obtuvieron al estar en línea en la plataforma— sin excluir la conexión simultánea a otras plataformas ni el rechazo de viajes — fue de US\$7.3 durante el mes anterior a la entrevista, con variaciones significativas entre países. La comparación del ingreso total ofrece una visión general de la intensidad del uso de la plataforma. Sin embargo, para comprender el incentivo económico del esquema flexible ofrecido por Uber, es necesario realizar la comparación con base en el ingreso por hora en línea. En este caso, los CU de Costa Rica, Argentina, Chile y México tienen las ganancias más altas por hora, mientras que Ecuador, República Dominicana y Colombia tienen las más bajas. La Figura III.12 ilustra las ganancias por hora de los conductores de Uber, con una línea vertical discontinua roja que representa el valor de referencia del promedio general. Costa Rica tiene la media más alta de ganancias con \$9.2 por hora, seguida de Argentina con \$8.9, Chile con \$8.8 y México con \$7.9. Por el contrario, Brasil, Colombia, Ecuador y República Dominicana tienen una media de ganancias más baja, que van desde \$6 a \$5 por hora. Los rangos intercuartiles (RIC) varían, lo que indica diferentes niveles de distribución del ingreso y variabilidad entre los conductores en cada país.⁴⁵

⁴⁴. La muestra excluye a los conductores que dedicaron menos de una hora al mes, así como los valores faltantes de las ganancias administrativas, con el fin de eliminar valores atípicos.

⁴⁵. Estas diferencias se explican por las condiciones macroeconómicas específicas de cada país y por el uso de la aplicación por parte de los CU.



FIGURA III.12 INGRESOS PROMEDIO POR HORA EN LÍNEA EN USD (TIPO DE CAMBIO LOCAL)

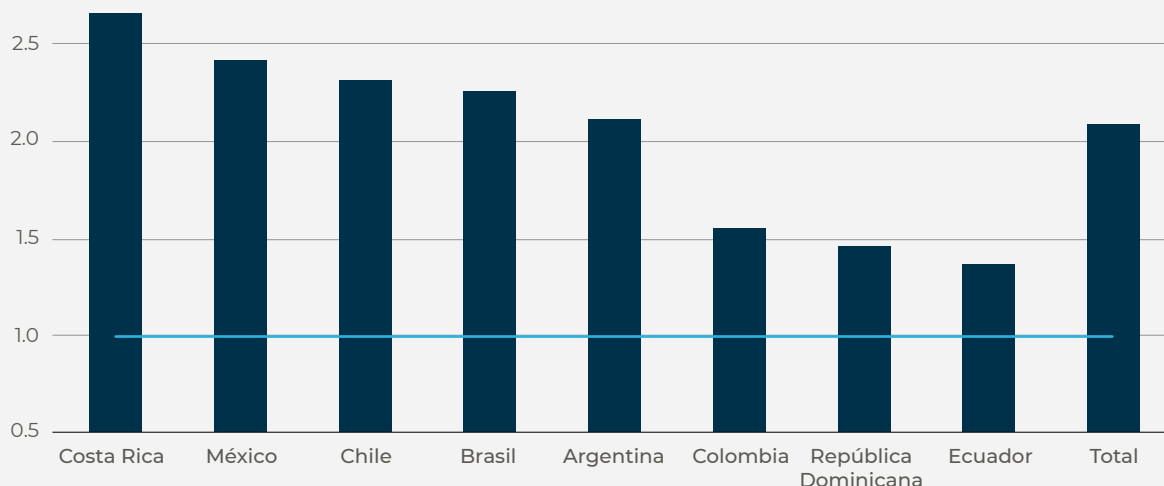


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores generan ingresos que ayudan a mantener a sus hogares fuera de la pobreza en todos los países. La figura III.13 ilustra los ingresos totales de los conductores de Uber en relación con las líneas de pobreza oficiales de sus respectivos países, según el tamaño del hogar. La línea horizontal roja representa el ingreso mínimo requerido para mantener a todos los miembros del hogar por encima del umbral de pobreza. Los valores por debajo de esta línea indican que los ingresos son insuficientes para superar la línea de pobreza. Todos los países en el gráfico tienen valores por encima de la línea de referencia, lo que sugiere que los conductores de Uber, en promedio, ganan lo suficiente para superar el umbral de pobreza. Costa Rica tiene los ingresos más altos, seguido de Chile, México, Brasil y Argentina, todos los cuales tienen valores superiores a 2. Colombia, República Dominicana y Ecuador mostraron los valores más bajos. El valor regional indica un ingreso promedio de 2.1 veces la línea de pobreza.



FIGURA III.13 PROMEDIO DE LOS INGRESOS MENSUALES COMPARADO CON LA LÍNEA DE POBREZA (VECES)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los CU subreportan, en promedio, el 28% de los ingresos generados a través de la aplicación.

La Figura III.14 muestra las diferencias porcentuales entre los ingresos administrativos y ganancias autorreportadas, en USD, en varios países, destacando la disparidad entre ambos utilizando el tipo de cambio local.⁴⁶ Los ingresos se refieren a los registros administrativos de los ingresos generados a través de la aplicación de Uber, mientras que las ganancias se estiman con base en la información autorreportada⁴⁷ de los conductores. Los resultados muestran que los ingresos administrativos sistemáticamente exceden a las ganancias autorreportadas en todos los casos. La República Dominicana exhibe la mayor diferencia negativa, superando el -35%, lo que sugiere que los conductores subreportan significativamente sus ganancias en comparación con los ingresos registrados por Uber. Chile le sigue de cerca, con una brecha de casi el -29%, mientras que México y Argentina también muestran discrepancias sustanciales. Brasil, Ecuador y Costa Rica muestran brechas más pequeñas, pero aún mantienen una diferencia negativa que excede el -20%. Colombia registra la diferencia porcentual más pequeña entre los países analizados, aunque los ingresos aún exceden a las ganancias autorreportadas por un margen notable. Los resultados confirman que las ganancias declaradas por los propios conductores son sistemáticamente inferiores a los ingresos registrados, con variaciones no-

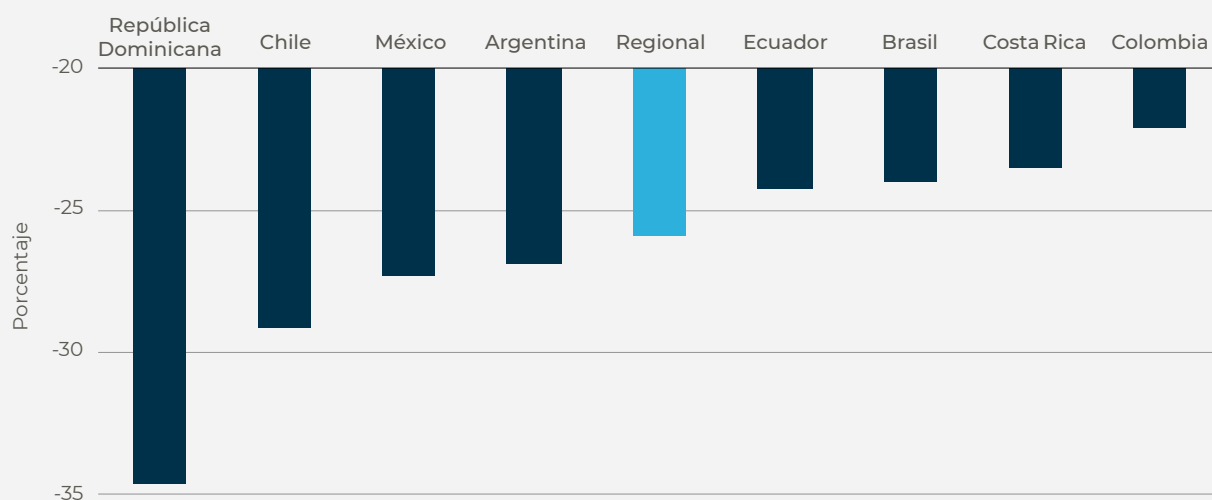
⁴⁶. Los valores de ambas variables se calcularon utilizando el tipo de cambio promedio mensual de la moneda del país correspondiente del conductor.

⁴⁷. Los CU respondieron a la pregunta: "En el último mes, ¿cuáles fueron las ganancias totales que generaste al conducir usando la App de Uber, después de la comisión/tarifa de servicio de Uber, pero antes de costos/gastos, como el combustible?".



tables entre países. Las razones de esta discrepancia podrían incluir sesgo de memoria, mala interpretación de la pregunta de la encuesta o una tendencia de los conductores a declarar ingresos inferiores a los reales. Este patrón sugiere que los conductores podrían no justificar todos sus ingresos al declarar sus ingresos, lo que lleva a una subestimación sistemática de los ingresos en toda la región.

FIGURA III.14 DIFERENCIA PORCENTUAL ENTRE LOS INGRESOS ADMINISTRATIVOS Y LAS GANANCIAS AUTODECLARADOS



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

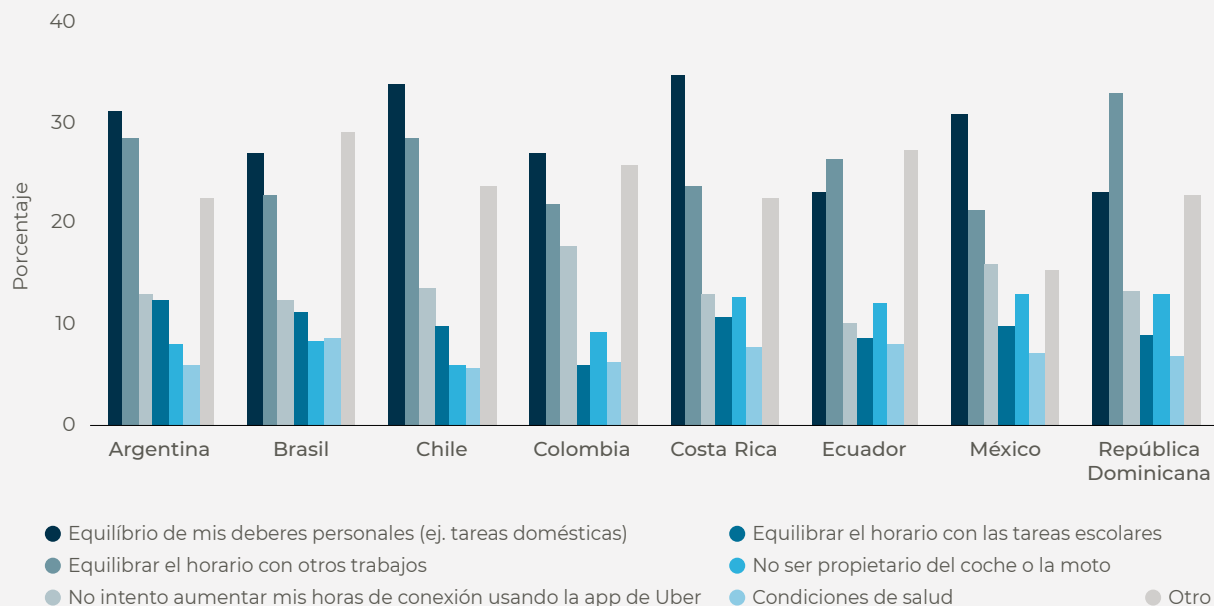
Dos tercios de los encuestados de CU informaron no usar otras plataformas de transporte para generar ingresos con variaciones por país. Este porcentaje varió entre países, siendo el más alto en Argentina, con 76%, y más el bajo en Brasil, con 50%. Los conductores brasileños utilizaron a 99 como la principal plataforma alternativa a Uber, y el 48% de ellos reportó ingresos provenientes de ella. En Chile, InDrive y Cabify tuvieron una proporción similar de conductores que obtuvieron ingresos a través de sus plataformas, con un 12% y un 11%, respectivamente. En Colombia, Cabify fue la alternativa más utilizada, con un 8% de los conductores. En México, Ecuador, Costa Rica y Argentina, Didi fue la plataforma dominante, con un 21%, 23%, 22% y 16% de los conductores, respectivamente, que reportaron ingresos de ella. Finalmente, en República Dominicana, la mayoría de los conductores reportaron obtener ingresos principalmente de InDrive y Didi, con un 29% y un 27%, respectivamente.



El equilibrio de los deberes personales y el del horario con otros trabajos son las dos barreras más comunes que impiden a los conductores de Uber aumentar sus horas en línea, lo que refuerza el énfasis en la flexibilidad.

La Figura III.15 muestra cómo los CU de cada país experimentan una combinación de desafíos para aumentar las horas en línea, siendo “equilibrar mis responsabilidades personales (p. ej., tareas del hogar)” una de las principales razones, especialmente en Chile, Costa Rica y México, donde supera el 30%. “Equilibrar mi horario con otros trabajos” es otra restricción significativa, especialmente en República Dominicana, Ecuador y Argentina. La categoría “otros” también es predominante, lo que indica diversas restricciones adicionales que no se enumeran explícitamente en la encuesta. Por otro lado, otras barreras menores, pero notables, incluyen la “falta de propiedad de un vehículo”, “equilibrar el horario con las tareas escolares” y las “condiciones de salud”, las cuales presentan pequeñas variaciones entre países. Los datos sugieren que los conductores a menudo enfrentan responsabilidades que se contraponen, ya sea del hogar, el trabajo o restricciones externas, lo que limita su capacidad para aumentar sus horas conectados a la plataforma.

FIGURA III.15 RESTRICCIONES PARA AUMENTAR LAS HORAS EN LÍNEA USANDO UBER



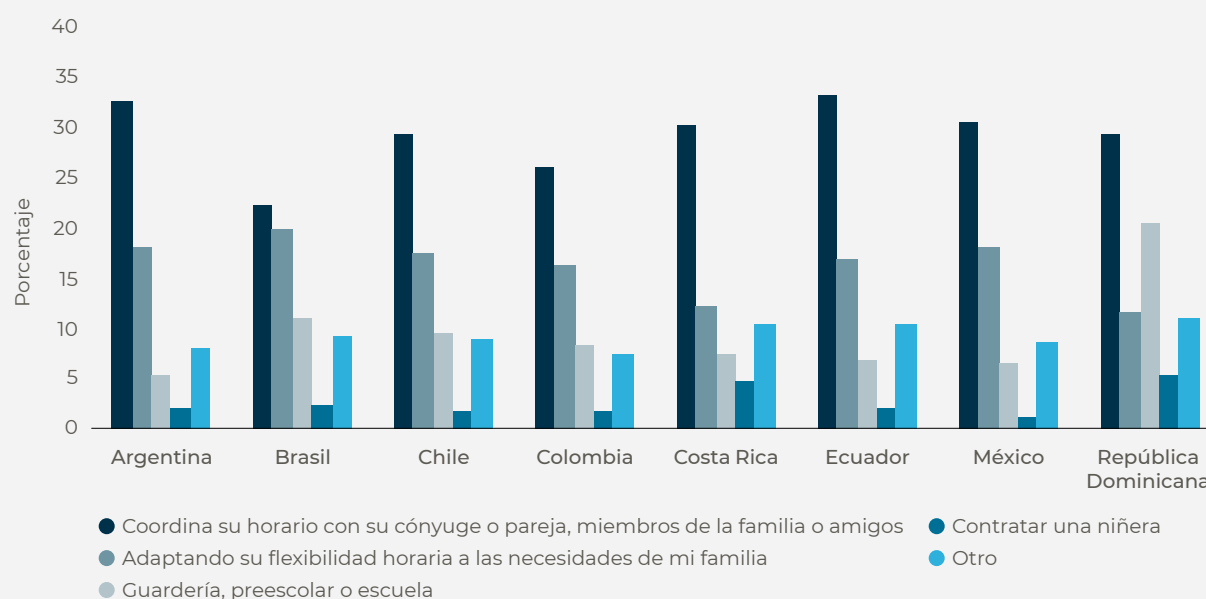
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

El cuidado infantil es un desafío para los CU con hijos, y coordinar horarios con familiares, parejas o amigos es la solución más común. Esto se ilustra en la Figura III.16, donde la coordinación con familiares o amigos es la estrategia principal en todos los países, con los



porcentajes más altos en Argentina, Costa Rica y Ecuador (alrededor del 30%). El segundo método más común es adaptar un horario laboral flexible a las necesidades familiares, lo cual es particularmente relevante en Brasil, Argentina y México. Enviar a los niños a la guardería, preescolar o escuela es una solución menos frecuente, pero destaca en República Dominicana, donde es la segunda opción más común. Contratar una niñera es el enfoque menos utilizado en todos los países, mientras que la categoría “otros” mantiene una presencia relativamente pequeña pero constante. Los resultados sugieren que la mayoría de los conductores recurren a redes de apoyo informales o a la flexibilidad del horario laboral en lugar de servicios de cuidado infantil remunerados, probablemente debido a consideraciones de costo o dificultades de accesibilidad.

FIGURA III.16 CUIDADO DE NIÑOS MIENTRAS SE CONDUCE CON UBER



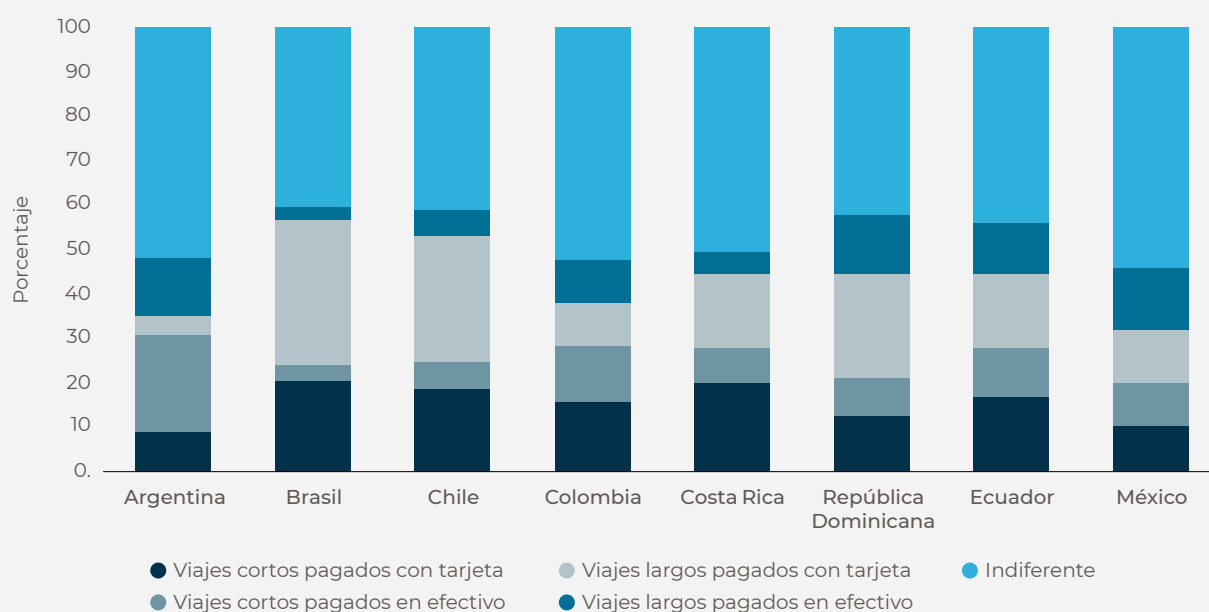
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

La mayoría de los conductores son indiferentes al tipo de viaje y al método de pago, pero la preferencia por viajes largos pagados con tarjeta varía significativamente según el país. La Figura III.17 muestra las preferencias de viajes y pagos de los CU. La categoría “indiferente” es la respuesta dominante en todos los países, con un rango del 40% en Brasil hasta 54% en México. Entre quienes tienen preferencias, los viajes largos pagados con tarjeta son notablemente favorecidos en Brasil, Chile (28%) y República Dominicana (23%), mientras que esta preferencia es menor en Colombia (9%) y Argentina (5%). Los viajes largos pagados



en efectivo también son relevantes, particularmente en México (14%), Argentina y República Dominicana (13%). Los viajes cortos pagados en efectivo son más comunes en Argentina (22%) y Colombia (13%), mientras que los viajes cortos pagados con tarjeta son relativamente altos en Brasil (21%), Costa Rica (20%) y Chile (19%). Esta variación sugiere que, si bien muchos conductores son flexibles en cuanto al tipo de viajes que realizan, las preferencias por la duración del viaje y los métodos de pago se ven influenciadas por factores económicos y operativos locales, como la fiabilidad de los pagos y la demanda de viajes.

FIGURA III.17 PREFERENCIAS DE LOS CU POR LOS TIPOS DE VIAJES Y MÉTODOS DE PAGO



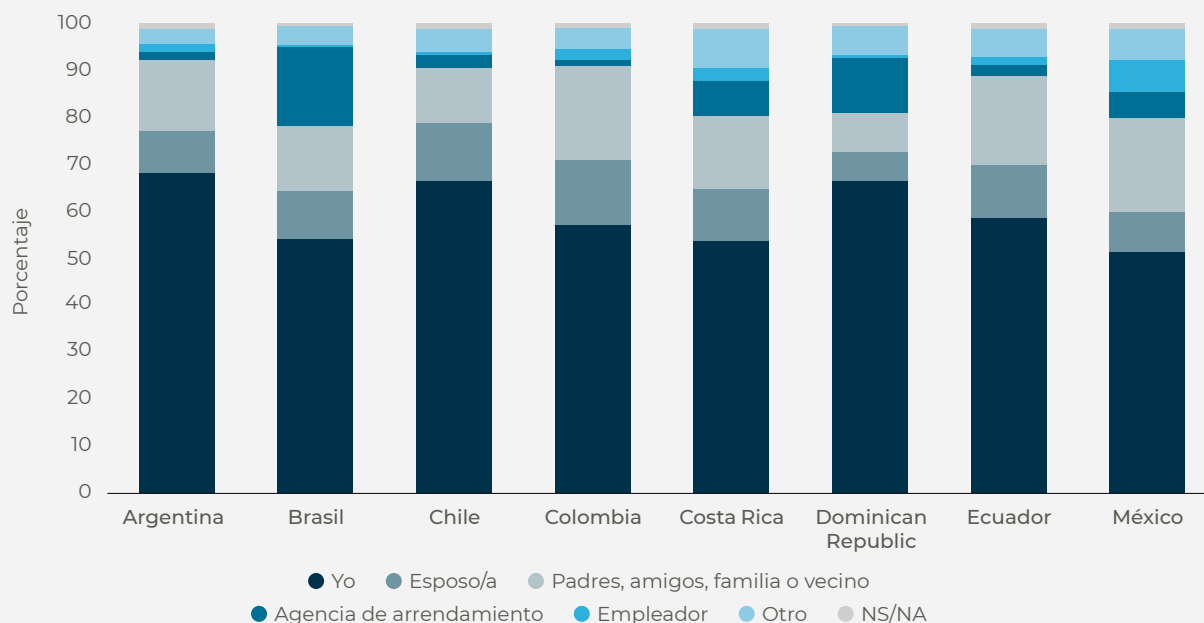
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

La mayoría de los conductores son propietarios del automóvil, mientras que las fuentes alternativas como propiedad de la familia, de las agencias de alquiler y de los empleadores, desempeñan un papel secundario, con algunas variaciones entre países. La Figura III.18 muestra que, en todos los países, la mayoría de los conductores de Uber utilizan sus propios vehículos, con el porcentaje más alto en Argentina (68%) y el más bajo en México (52%). Los vehículos propiedad de cónyuges son más comunes en Colombia (15%) y menos comunes en República Dominicana (7%). La proporción de conductores que utilizan vehículos propiedad de padres, amigos, familiares o un vecino varía, alcanzando un máximo del 20%



en México. El uso de agencias de alquiler es relativamente bajo, pero es más alto en Brasil (17%) y más bajo en Colombia (1%). Los vehículos proporcionados por el empleador son una pequeña fracción, y México tiene el porcentaje más alto (6%).

FIGURA III.18 PROPIEDAD DE LOS AUTOMÓVILES



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

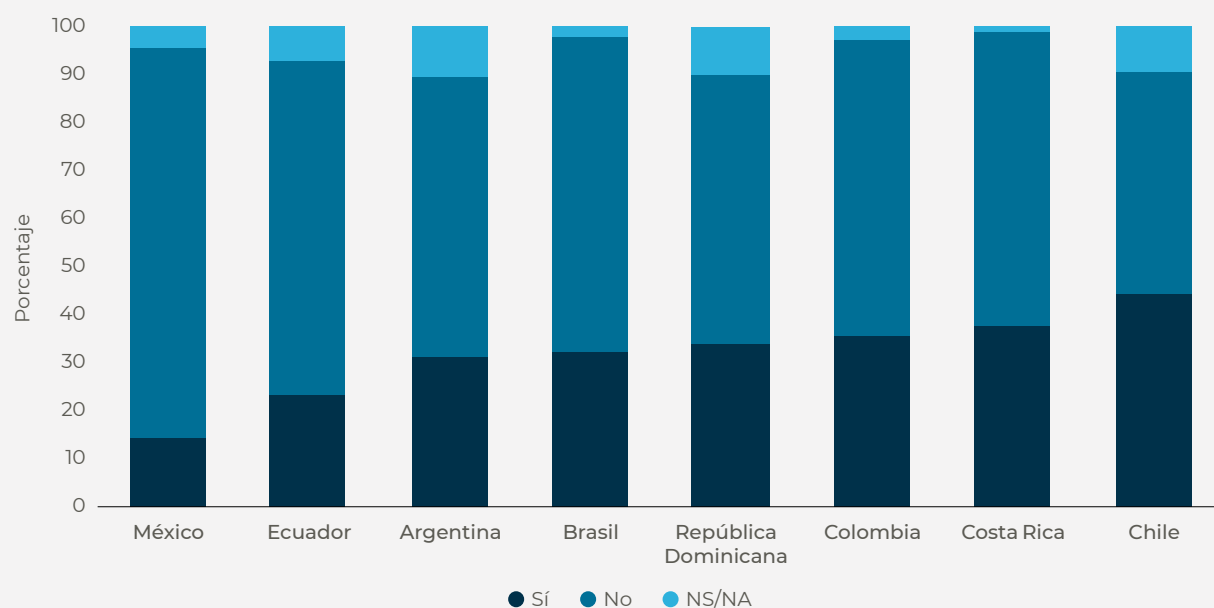
3.3.2 → Seguros: salud, vejez y otras coberturas

Un tercio de los CU contribuyen a un sistema de pensiones. Los conductores informaron si realizaron contribuciones a un sistema de pensiones durante el mes anterior a la encuesta. La Figura III.19 muestra que México tiene el porcentaje más alto de no contribuyentes, donde el 81% de los conductores reportaron no haber realizado contribuciones a su pensión, seguido de Brasil (66%) y Ecuador (69%). En contraste, Chile tiene la proporción más alta de contribuyentes, con un 44.2% que informa que realizó contribuciones a un sistema de pensiones, seguido de Costa Rica (38%) y Colombia (36%). En Chile, la contribución obligatoria de pensiones fue hecha a través del Sistema de Cuentas Individuales (AFP) (39%); en Colombia, a través del Sistema General de Pensiones (Colpensiones o un Fondo de Pensiones privado -AFP-, contribuciones obligatorias) sin ahorro voluntario (22%); en Costa Rica, a través del aporte obligatorio al sistema nacional de pensiones (28%); en Brasil, a través del Sistema General de Seguridad Social (20%); en México, a través de las Administradoras de Fondos de Retiro (AFORE) (8%); en Ecuador, a través del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) (17%);



En República Dominicana, a través del régimen contributivo (21%); y en Argentina, a través del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) (11%). La proporción de conductores que no sabían o no respondieron (NS/NC) varía ligeramente entre países, con la más alta en Argentina (10.4%) y la República Dominicana (9.8%). En general, la participación en el sistema de pensiones entre los conductores de Uber sigue siendo baja, lo que pone de manifiesto un posible problema de seguridad financiera y protección social durante la vejez para los trabajadores de plataformas en la región.

FIGURA III.19 CONTRIBUCIÓN DE LOS CU A UN SISTEMA DE PENSIONES



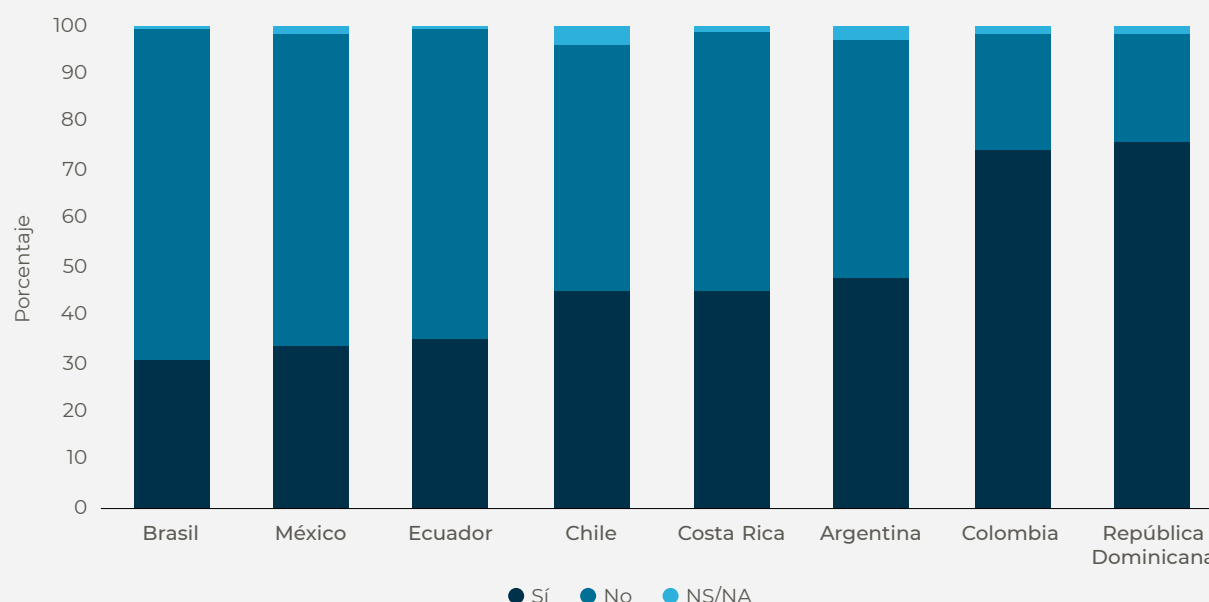
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los CU declararon que su cobertura de salud es limitada; algunos países alcanzan una cobertura amplia, mientras que otros presentan brechas sustanciales. Existen disparidades significativas en la cobertura del seguro médico entre los CU en los países seleccionados, independientemente de las condiciones generales en cada país. Los CU en la República Dominicana y Colombia declararon la cobertura más alta, con un 76% y un 74%, respectivamente, mientras que Brasil (31%, incluso con una cobertura universal no contributiva), México (34%) y Ecuador (35%) presentan la más baja. Los CU en Argentina (48%), Costa Rica (45%) y Chile (45%, incluso con la obligación de los CU de pagar por su cobertura) declararon niveles moderados de afiliación a sistemas de seguridad para la salud, y casi la mitad de los encuestados no tienen seguro. El porcentaje de personas sin seguro es particularmente alto en Brasil



(68%) y México (65%), lo que indica brechas significativas en la percepción de cobertura de salud. La categoría “NS/NC” se mantiene mínima en todos los países, sin superar el 4%, lo que sugiere que la mayoría de los encuestados han respondido sobre su situación de cobertura. Este resultado muestra una distribución desigual de la cobertura del seguro médico en la región, destacando la necesidad de identificar maneras de aumentar la cobertura efectiva.

FIGURA III.20 COBERTURA DE SALUD DE LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

En términos comparativos, una proporción menor de los Cus contribuye a los sistemas de pensiones o de salud en relación con la población económicamente activa (PEA) general. En el segundo trimestre de 2024, la proporción de contribuyentes a la seguridad social dentro de la PEA superó la de los CU en casi todos los países. En Argentina, el 76% de la PEA contribuyó a la seguridad social, frente a solo el 31% de los CU que aportaron a pensiones y el 48% que a la cobertura de salud. En Costa Rica, las cifras respectivas fueron 69% frente a 38% y 45%; en Chile, 61% frente a 44% y 45%; en Brasil, 51% frente a 32% y 31%; y en Ecuador, 43% frente a 24% y 35%, respectivamente. Por el contrario, en Colombia y la República Dominicana se mostró un patrón distinto: en ambos países, la proporción de CU que contribuyeron a la cobertura de salud (74% y 76%, respectivamente) superó la de la PEA (45% en Colombia y 43% en República Dominicana), aunque las contribuciones a pensiones entre los CU fueron menores (36% y 34%). En México, el 38% de la PEA contribuyó a la seguridad social, frente al



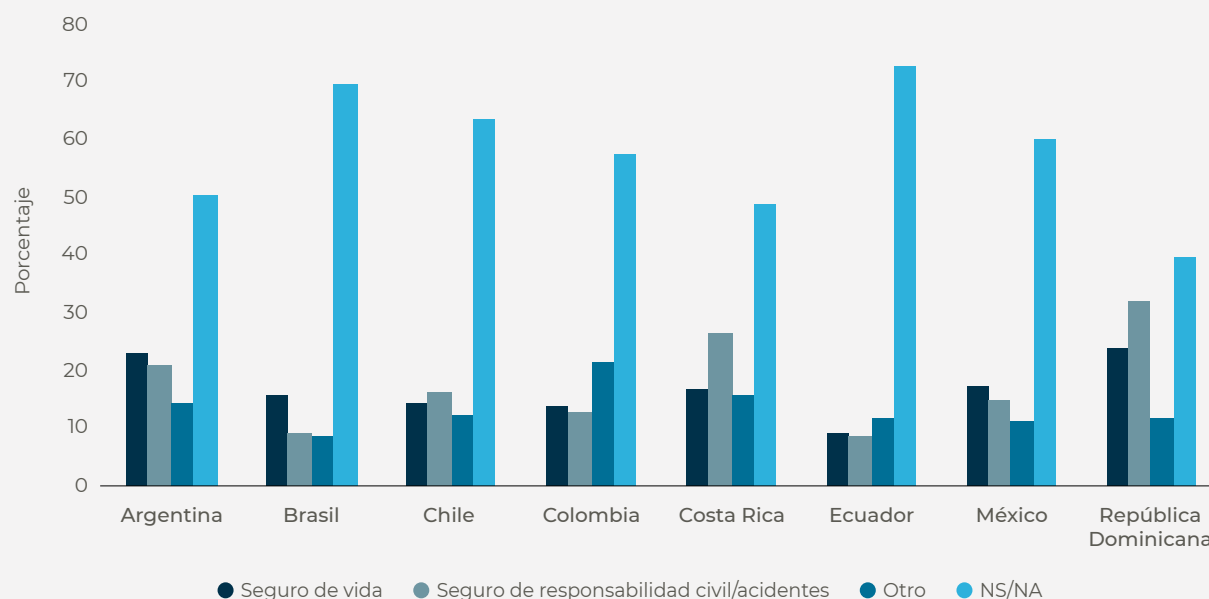
14% de los CU que aportaban a pensiones y el 34% con cobertura de salud, una tasa similar al promedio nacional de salud.⁴⁸ En conjunto, estas comparaciones revelan que, en la mayoría de los países, los CU registran tasas de contribución sustancialmente menores que la fuerza laboral general.

Una proporción significativa de los conductores no cuentan o desconocen si cuentan con cobertura de seguro adicional, además de la que ofrece Uber. Se les preguntó si contaban con seguro para riesgos relacionados con la operación del vehículo, además del seguro de Uber. Como muestra la Figura III.21, la categoría NS/NC es la más prominente en todos los países, superando el 50% en Brasil, Ecuador y Chile, lo que sugiere que muchos conductores no están seguros sobre su situación de coberturas. Entre los que cuentan con seguro, el seguro de responsabilidad civil/accidentes es más común que el seguro de vida en Costa Rica y República Dominicana, mientras que el seguro de vida es ligeramente más frecuente en Argentina y México. La categoría “otros”, que representa otros tipos de seguros, es relativamente baja, pero más predominante en Colombia y Costa Rica, donde el seguro de accidentes es obligatorio. Estos datos sugieren una falta de conocimiento o acceso a coberturas de seguros adicionales entre los CU, lo que destaca una posible vulnerabilidad en la protección financiera contra riesgos relacionados.

48. Las cifras de referencia corresponden a la proporción de cotizantes en relación con la población económicamente activa (PEA) de cada país, según lo reportado por el [Observatorio Laboral](#) del Banco Interamericano de Desarrollo para el segundo trimestre de 2024.



FIGURA III.21 COBERTURAS Y SEGUROS ADICIONALES DE LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

3.4 → Motivación para conducir con Uber

El cuarto módulo de la encuesta describe las principales motivaciones para conducir con Uber, si la experiencia real cumplió con estas expectativas, la flexibilidad y la probabilidad de que sigan usando la plataforma en el futuro. Este módulo incluye un total de seis preguntas.

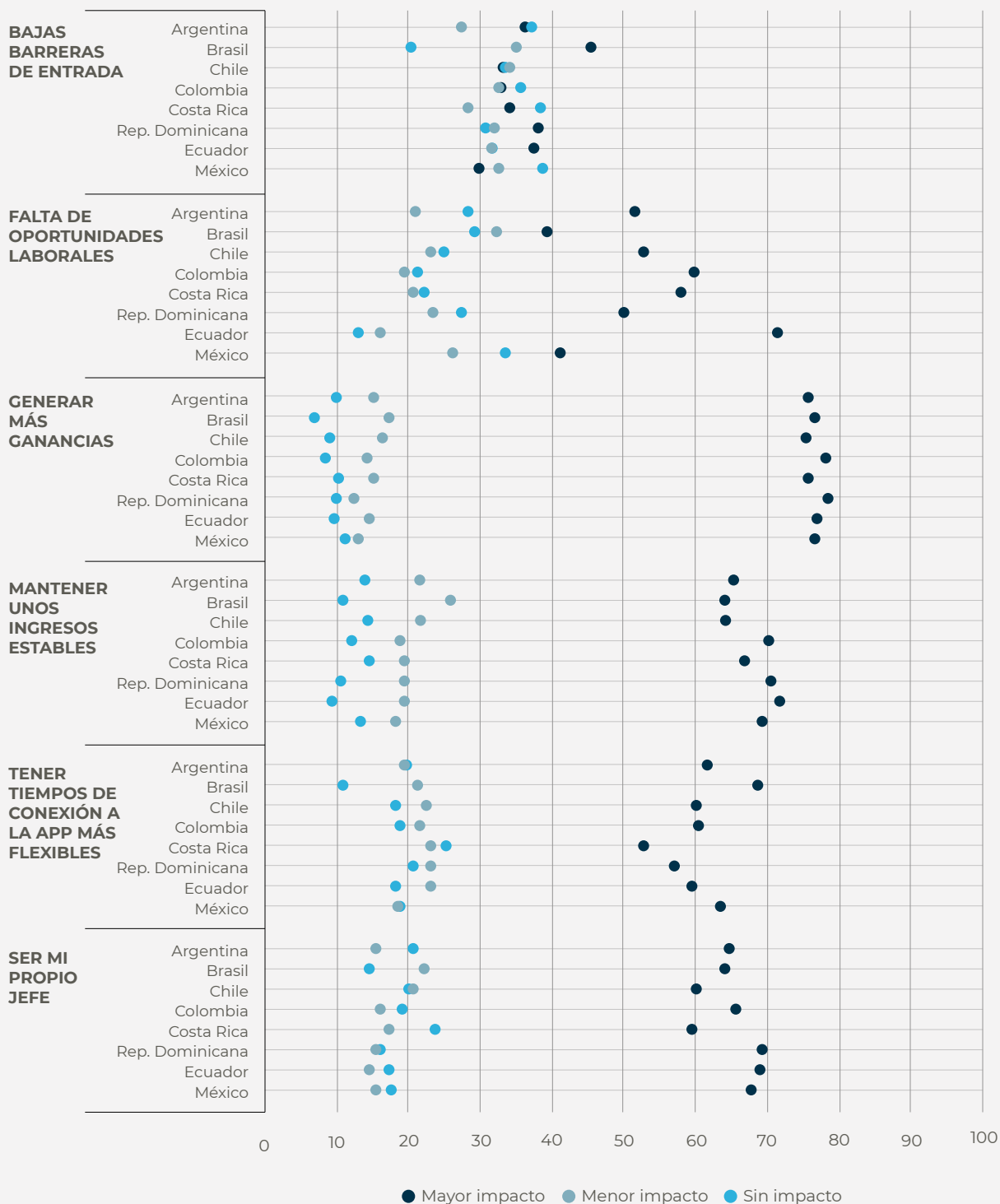
Obtener mayores ingresos, estabilidad salarial y flexibilidad son las principales razones para unirse a Uber. Se le pidió a los conductores que calificaran diferentes razones para usar Uber de acuerdo con tres categorías: gran impacto, impacto menor y sin impacto. En todos los países, las razones más importantes para unirse a la plataforma incluyen obtener mayores ingresos, mantener un ingreso estable y continuar generando ingresos después de perder un trabajo. Esto subraya el papel de Uber como red de seguridad financiera, particularmente para personas que enfrentan condiciones laborales inestables. Además, la flexibilidad, la capacidad de ser su propio jefe y las bajas barreras a la entrada son motivadores significativos, lo que demuestra que muchos conductores valoran a Uber como una fuente de independencia y adaptabilidad. Sin embargo, factores como las bajas barreras a la entrada y la falta de oportunidades laborales varían según el país: algunos conductores los consideran esenciales, mientras que otros los perciben como secundarios.



Más allá de los incentivos económicos, factores secundarios como la seguridad, el ambiente y la reputación de la empresa también influyen en las decisiones de los conductores, aunque en menor medida. El deseo de estar en una empresa internacional de prestigio, sentirse seguro al usar la tecnología de Uber e interactuar con clientes más respetuosos resultan importantes, aunque no tan universales y de gran impacto como las motivaciones económicas. El desarrollo personal, el equilibrio de vida, y el tiempo libre reciben respuestas mixtas, lo que indica que, si bien, algunos conductores priorizan estos aspectos, éstos no son factores decisivos para la mayoría. Estos hallazgos sugieren que, aunque las necesidades económicas siguen siendo las principales razones por Uber, consideraciones adicionales como la seguridad, el respeto profesional y la percepción de la marca potencian el atractivo de la plataforma de diferentes maneras en los países latinoamericanos.



FIGURA III.22 RAZONES PRINCIPALES PARA UNIRSE A LA PLATAFORMA



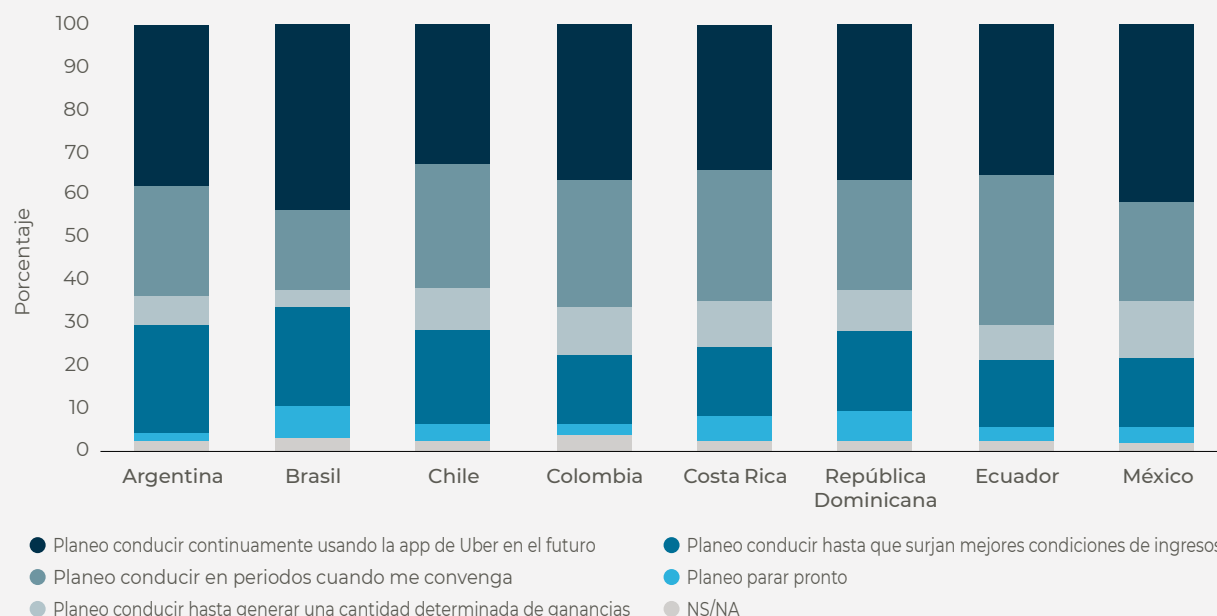
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



Los conductores usan la aplicación de Uber como una red de seguridad temporal. La mayoría planea seguir conduciendo con Uber indefinidamente o según sea necesario, mientras que un porcentaje menor planea dejarlo pronto o cambiar de trabajo cuando surjan mejores oportunidades de ingresos. Al preguntarles sobre sus planes futuros con la aplicación, la mayoría respondió: “planeo conducir continuamente con Uber en el futuro próximo,” con variaciones según el país. Las mayores proporciones se registraron en Brasil (43%), México (42%) y Argentina (38%), lo que indica un fuerte compromiso a largo plazo. La segunda categoría más común es “planeo conducir hasta que surjan mejores condiciones de ingresos,” la cual fue especialmente alta en Ecuador (35%), Costa Rica (31%) y Colombia (30%), lo que sugiere que muchos conductores ven a Uber como una fuente de ingresos temporal mientras buscan mejores oportunidades. Un porcentaje menor de conductores, pero significativo, prefiere conducir solo durante períodos específicos que les convengan, siendo Brasil (23%) y Argentina (25%) los que muestran los niveles más altos de preferencias de conducción flexible. Menos del 10% de los conductores planea dejar de usar la aplicación, aunque Brasil (8%) y República Dominicana (7%) tienen los porcentajes más altos de conductores que planean abandonar la plataforma pronto. Adicionalmente, algunos conductores solo aspiran a conducir hasta alcanzar una meta de ingresos específica, mientras que una pequeña fracción no está segura o desconoce sus planes a largo plazo. Estos datos sugieren que, si bien muchos conductores de Uber ven la plataforma como una fuente de ingresos estable, una parte considerable busca activamente mejores oportunidades financieras, lo que destaca el papel de Uber tanto una red de seguridad temporal y a largo.



FIGURA III.23 PLAN DE USO DE LA APLICACIÓN



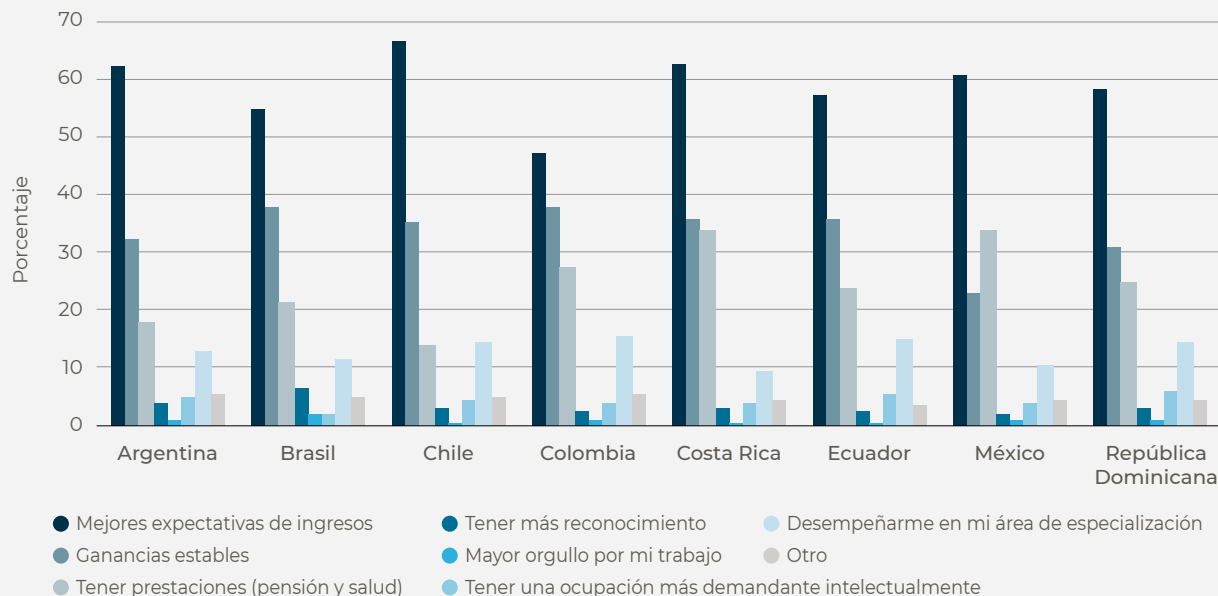
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

El aumento y la estabilidad en los ingresos parecen ser las principales razones por las que los CU aceptarían otro trabajo y dejarían de conducir con Uber.

La razón principal fue mejores expectativas de ingresos, con un promedio del 59%, seguida de ingresos estables, con un 34%, en promedio. Estos porcentajes son similares en todos los países. Sin embargo, en México la segunda razón, con más de un tercio (34%) de los CU, fue tener mejores beneficios (pensión y salud) y en Costa Rica este porcentaje (34%) estuvo cerca de tener ingresos estables (36%). Al preguntarles qué haría que dejen de usar Uber, la mayoría de los conductores en todos los países seleccionaron “mejores expectativas de ingresos” como la razón más importante, con porcentajes particularmente altos en Chile, México y Argentina. Las “ganancias estables” también juegan un papel crucial, ubicándose como el segundo factor más importante, especialmente en Brasil, Colombia y Costa Rica. “Tener prestaciones o beneficios, como pensiones y cobertura de salud,” ocupa el tercer lugar, mostrando una influencia moderada en todos los países, particularmente en Colombia, México y Costa Rica. Otros factores, como “tener más reconocimiento,” “desempeñarse en su área de especialización” o “tener una ocupación más demandante intelectualmente”, tienen un impacto relativamente menor, aunque siguen siendo relevantes para un grupo reducido de conductores. Los resultados indican que la seguridad financiera sigue siendo la principal prioridad para los conductores que consideran otras ocupaciones, seguida de las prestaciones sociales y la estabilidad laboral, enfatizando las condiciones de los mercados laborales locales.



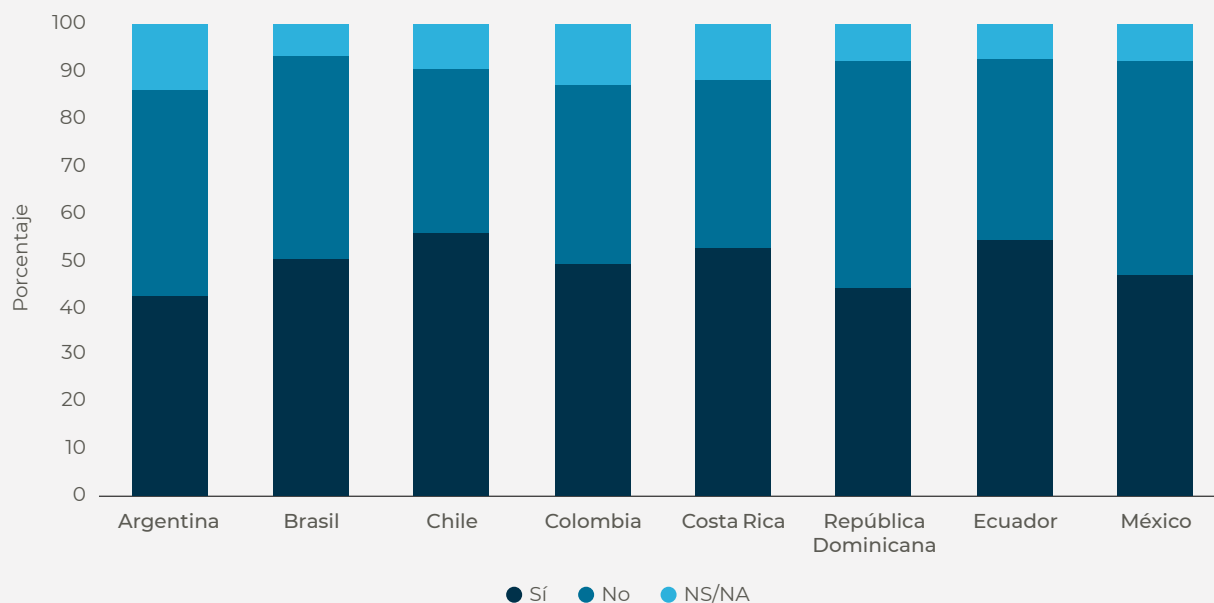
FIGURA III.24 RAZONES QUE HARÍAN QUE LOS UD ACEPTEN OTRO TRABAJO Y DEJEN DE CONDUCIR CON UBER



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Solo la mitad de los conductores de Uber dejarían de conducir con Uber si se les ofreciera un trabajo asalariado de tiempo completo con un ingreso igual al que ganan en todos sus trabajos. Esta es otra señal de la valoración de la autonomía y la flexibilidad. Cuando se les preguntó sobre la posibilidad de dejar de conducir si encontraran un trabajo con el mismo salario que ganan en todos sus trabajos, los conductores de Uber en Chile mostraron el porcentaje más alto (56%), seguido de Ecuador (55%), Costa Rica (52%) y Brasil (50%). Fueron minoría en Colombia (49%), México (47%), República Dominicana (44%) y Argentina (42%). El rechazo a esta alternativa fue mayor en República Dominicana (48%), México (45%) y Argentina (43%), lo que demuestra que una parte significativa de los conductores aún valora la flexibilidad u otros beneficios de conducir con Uber. Un pequeño porcentaje de los encuestados no estaba seguro, en Argentina (14%) y Colombia (13%) se reportaron los porcentajes más altos de CU con más incertidumbre. Estos hallazgos indican que, si bien muchos conductores de Uber ven el empleo tradicional como una alternativa preferible, una proporción sustancial valora la autonomía y la flexibilidad que ofrece Uber, lo que lleva a una perspectiva dividida entre los diferentes países.

FIGURA III.25 SALARIO DE RESERVA. PORCENTAJE DE CU DISPUESTOS A DEJAR DE CONDUCIR SI SE LES OFRECE UN TRABAJO ASALARIADO CON EL MISMO SALARIO.



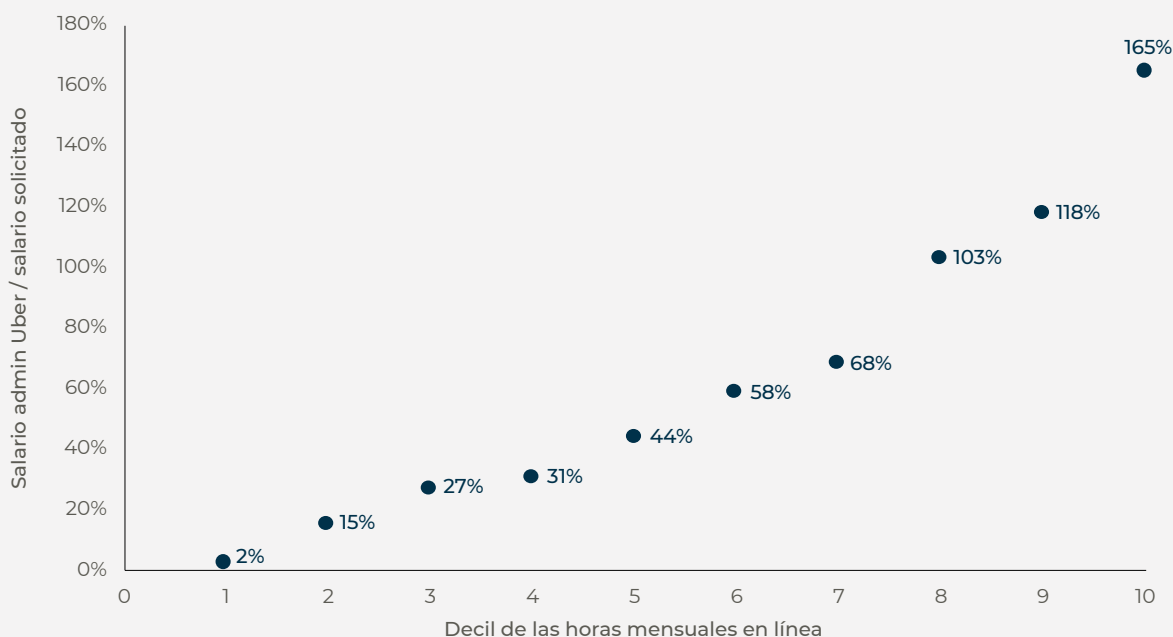
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los conductores dejarían de conducir con Uber si ganan 1.8 veces más de lo que ganan en la plataforma que como asalariados.

Al preguntarles sobre su salario de reserva, que representa el salario mínimo mensual que los CU requerirían para dejar la plataforma por un trabajo de tiempo completo, Argentina muestra el salario mensual de reserva más alto, con una media mensual de \$3,908 y una mediana de \$1,593, lo que sugiere que, si bien algunos conductores exigen salarios muy altos, la mayoría se conformaría con mucho menos. Le sigue Brasil con una media de \$2,178; sin embargo, su mediana inferior de \$900 indica una amplia disparidad en las expectativas. Chile, Costa Rica y Colombia reportan valores intermedios, con salarios de reserva medianos entre \$983 y \$1,337. República Dominicana tiene el salario de reserva más bajo (media: \$762, mediana: \$754), lo que indica menores expectativas de ingresos. Ecuador y México se encuentran en un punto intermedio, con valores medianos de alrededor de \$1000. En general, el promedio del salario de reserva total es de \$1,985, mientras que la mediana es de \$1,062, lo que refleja una tendencia general: algunos conductores esperan salarios significativamente más altos, lo que eleva el promedio, mientras que la mayoría se conforma con umbrales más bajos. Comparamos estos valores con los ingresos reales obtenidos a través de la plataforma. Los resultados se ilustran en la siguiente figura.



FIGURA III.26 SALARIO DE RESERVA E INGRESO REAL POR HORA EN LÍNEA



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

El salario de reserva indica una fuerte preferencia revelada por la flexibilidad y el uso de la plataforma para completar un objetivo de ingresos. La Figura III.27 representa los deciles de las horas en línea por mes, mientras que el eje de las ordenadas indica el salario de los datos administrativos de Uber como porcentaje del salario solicitado. Los puntos de datos muestran que las personas en el primer decil de horas en línea generan solo el 2% de su salario deseado, mientras que aquellos en el cuarto decil generaron alrededor del 31% de éste. La tendencia continúa al alza, con conductores en el octavo decil generando alrededor del 103%. El último decil en los datos corresponde a conductores que ganan 165% del salario solicitado conduciendo con Uber. El gráfico muestra cómo la mayoría de los conductores solo trabajan unas pocas horas al mes, y la valoración indica que lo usan para completar sus necesidades de ingresos, ya que hay una línea recta casi perfecta.

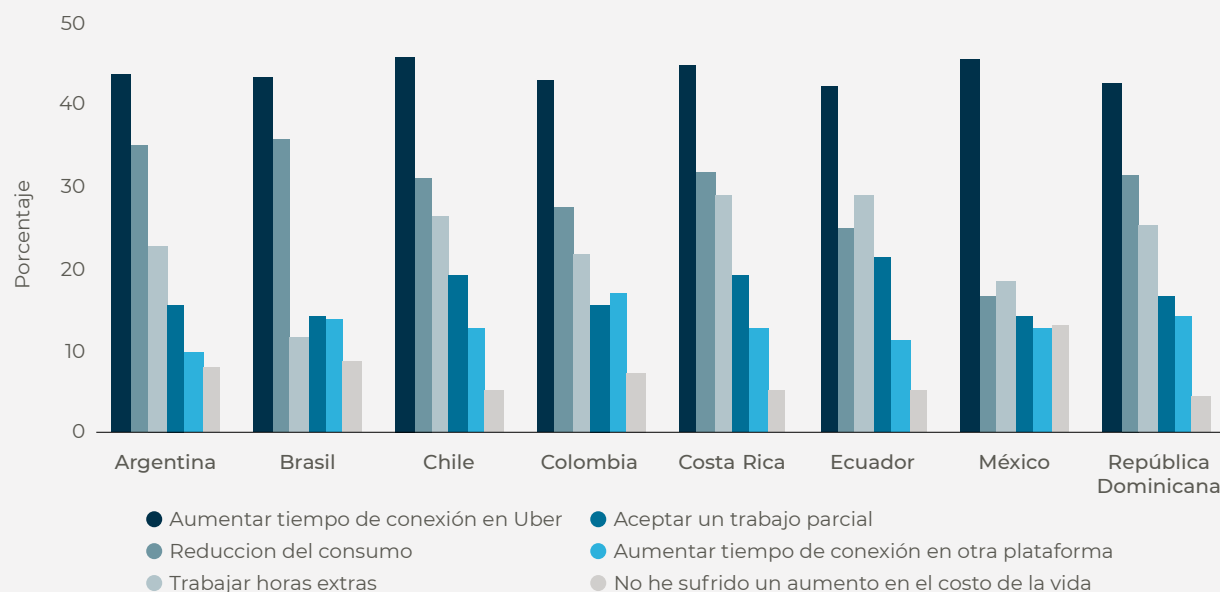


3.5 → Salud financiera y comportamiento de los conductores de Uber

El último módulo de la encuesta se diseñó para evaluar los niveles de seguridad, acceso y comportamiento financieros, así como los planes de jubilación de los CU. Constó de 16 preguntas diseñadas para medir seis áreas diferentes: (1) acceso financiero; (2) seguridad financiera; (3) uso de teléfonos inteligentes e internet; (4) perfil de ahorro; y (6) planes de jubilación e interés en acumular más ahorros.

Para responder a un mayor costo de vida, un promedio de 44% de los CU reportaron un aumento de horas en la plataforma de Uber como la solución principal. Este porcentaje fue el más alto en Chile (46%) y el más bajo en Ecuador (42%). Las opciones para responder al aumento del costo de vida fueron: aumentar las horas en línea en Uber, reducir el consumo, trabajar horas extras, tomar otros trabajos de tiempo parcial y aumentar las horas en otras plataformas, y, además, los CU también reportaron no sufrir un aumento en el costo de vida. “Reducción del consumo” fue la segunda opción favorecida, con un promedio de 29% de CU, y “trabajar horas extras” la tercera opción más popular, con 23%, en promedio. Solo en Ecuador, un mayor porcentaje de conductores reportó trabajar horas extras (29%) como segunda opción, en lugar de la reducir el consumo (25%), como respuesta al aumento del costo de vida. En México se reportó el porcentaje más alto (13%) de CU que no han sufrido un aumento en el costo de vida. Este porcentaje fue de 7% en promedio.

FIGURA III.27 RESPUESTA AL AUMENTO DEL COSTO DE VIDA

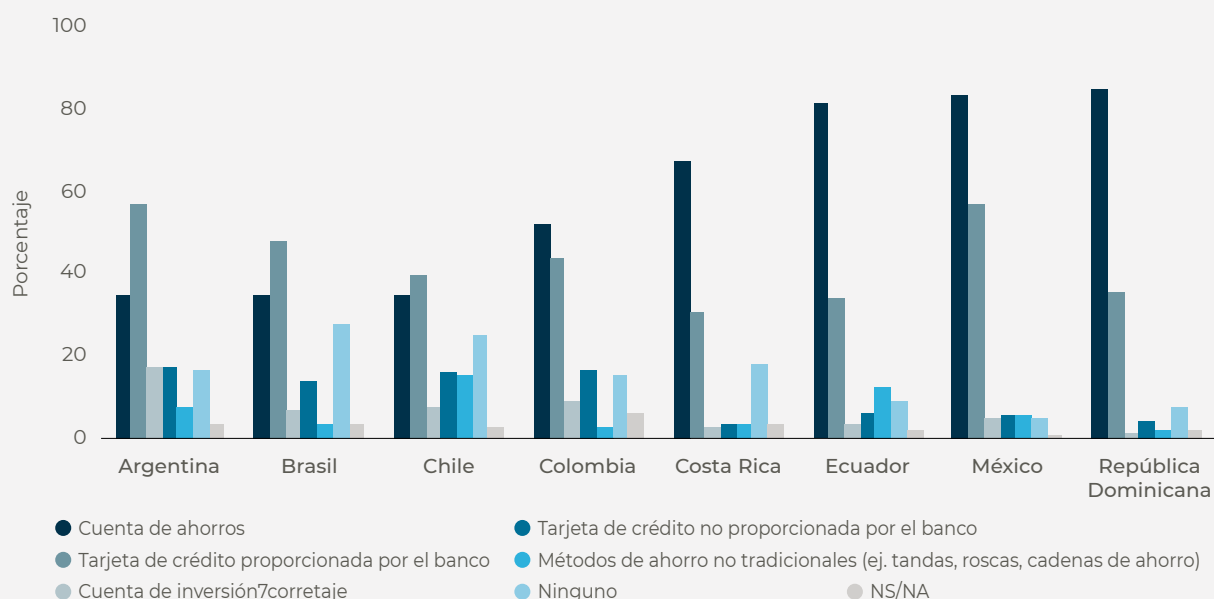


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



La mayoría de los conductores de Uber tienen acceso a productos financieros básicos, siendo las cuentas de ahorro y las tarjetas de crédito bancarias las más utilizadas, mientras que las cuentas de inversión y los métodos de ahorro informales son mucho menos comunes. La categoría “cuenta de ahorro” predomina en todos los países, con México, Ecuador y República Dominicana superando el 70%, lo que indica un alto nivel de inclusión financiera básica. “Tarjetas de crédito bancarias” es la segunda herramienta financiera más común, especialmente en Argentina, México, Brasil y Colombia, aunque las tasas de titularidad varían significativamente. En cambio, las “cuentas de inversión/corretaje” y los “métodos de ahorro no tradicionales» son mucho menos comunes, y solo una pequeña proporción de conductores utiliza estas opciones. Un porcentaje considerable de encuestados en Brasil, Chile y Colombia declaró no poseer ningún instrumento financiero, lo que refleja desconocimiento o exclusión financiera en algunas zonas. Estos hallazgos sugieren que, si bien los conductores de Uber tienen acceso a productos bancarios tradicionales, el grado de conocimiento sobre los beneficios es limitado. La inclusión financiera—como opciones de inversión o mecanismos alternativos de ahorro—sigue siendo limitada, especialmente entre los conductores de ciertos países. Los canales digitales son la forma más probable de lograr lo anterior dado que la mayoría de los conductores de Uber en América Latina ya tenían un teléfono inteligente con acceso a Internet antes de unirse a la plataforma (95%), lo que indica un alto nivel de preparación digital.

FIGURA III.28 INSTRUMENTOS FINANCIEROS DE LOS CU



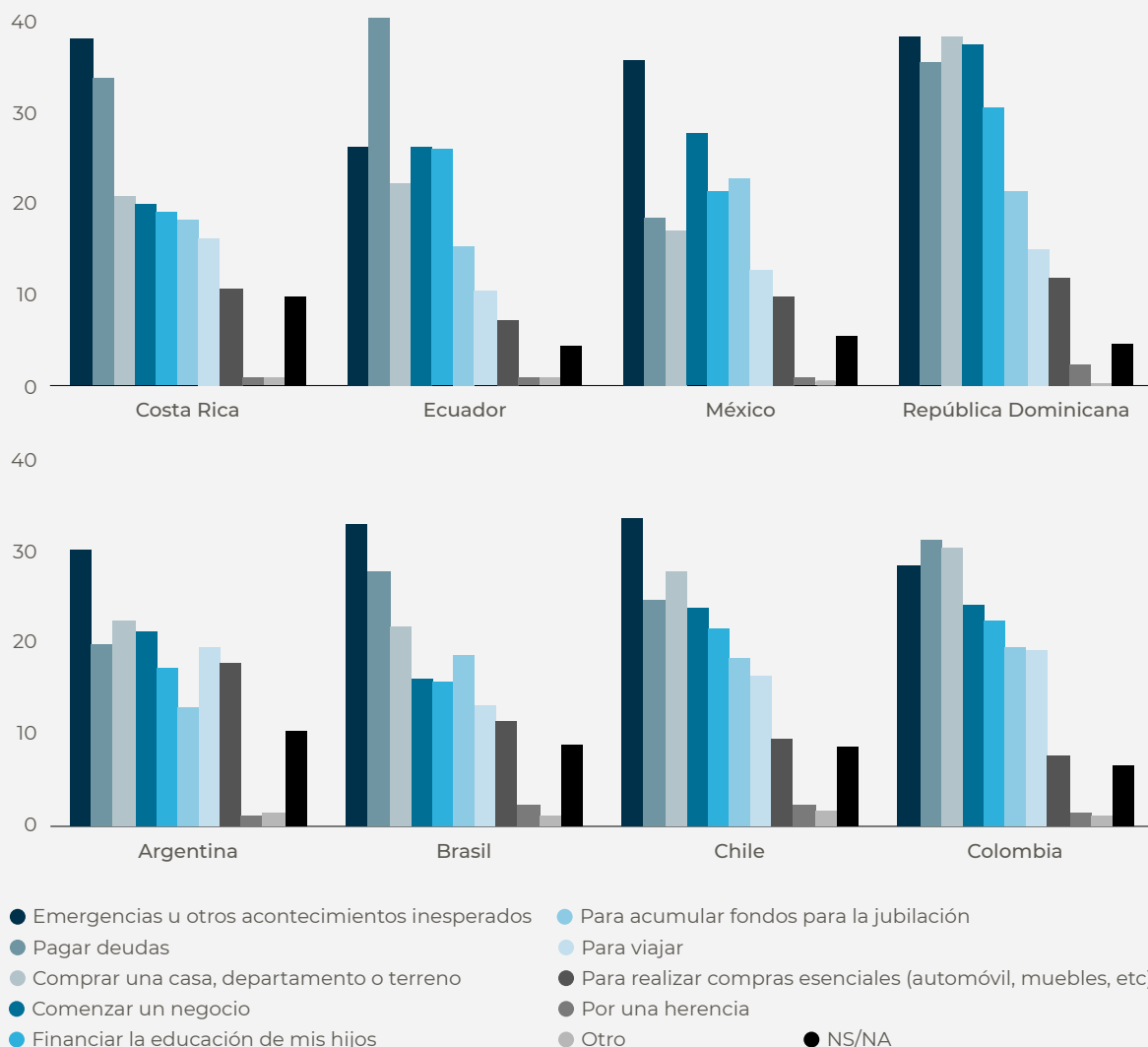
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



El motivo más común de los CU para ahorrar es financiar un evento importante. Al preguntarles sobre sus principales motivos de ahorro, la respuesta más común fue “emergencias u otros imprevistos” (33%), lo cual es particularmente alto en la República Dominicana y Costa Rica (38%), México (36%) y Chile (35%). “Comprar una casa, departamento o terreno” (24%) es otra prioridad, especialmente en la República Dominicana (38%), Colombia (31%) y Chile (29%). “Pagar deudas” (27%) es otro motivo común, particularmente en Ecuador (41%) y República Dominicana (36%). “Financiar la educación de mis hijos” (21%) también destaca, con República Dominicana (31%), Ecuador (26%), y Colombia (23%) reportando las cifras más altas. “Acumular fondos para la jubilación” (19%) es muy relevante en México (23%), República Dominicana (22%) y Colombia (20%). Otras razones incluyen “emprender un negocio” (24%), que es el segundo objetivo de ahorro más común en México (28%) y en República Dominicana (38%). Respuestas menos frecuentes incluyen “viajar” (16%), “para realizar compras esenciales” (11%) y “para herencia” (2%). Estos resultados sugieren que, si bien el ahorro se basa principalmente en la seguridad financiera, objetivos como la vivienda propia, la educación y la jubilación también desempeñan un papel importante en la planificación financiera de los conductores.



FIGURA III.29 PRIORIDADES DE LOS CU PARA EL AHORRAR



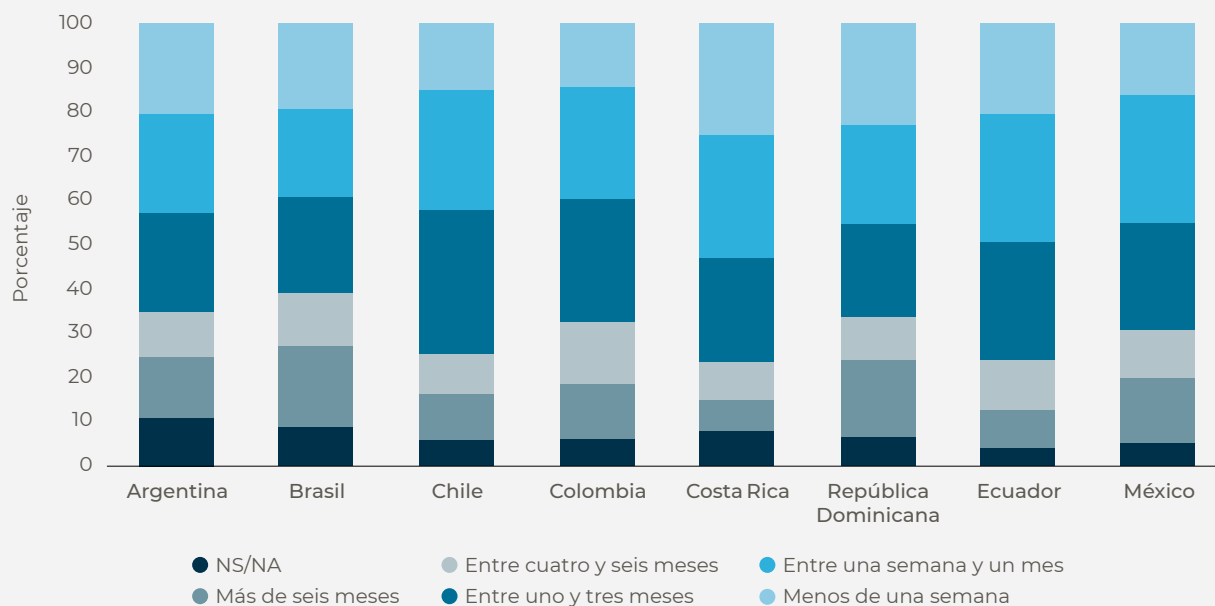
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



3.5.1 → Resiliencia financiera de los CU

Menos del 75% de los conductores sobrevivirían más de 3 meses sin generar ingresos, lo que muestra la importancia de generar ingresos. Se preguntó a los conductores cuánto tiempo sobrevivirían en caso de perder sus ingresos utilizando solo ahorros o vendiendo activos para cubrir todas las necesidades básicas, como comida, vivienda y transporte. Este porcentaje fue similar en todos los países. La categoría “menos de una semana” (negro) es particularmente alta en Costa Rica (26%), República Dominicana (23%), Argentina (21%) y Ecuador (20%), lo que indica vulnerabilidad financiera inmediata. Mientras tanto, una parte considerable de los conductores podría mantenerse “entre uno y tres meses,” particularmente en Chile (33%), Colombia (28%) y Ecuador (27%). Un porcentaje menor, generalmente por debajo del 15% en la mayoría de los países, informa tener la capacidad de mantenerse por más de seis meses, con Brasil (18%), República Dominicana (17%) y Argentina (14%) teniendo las proporciones más altas. La categoría “NS/NC” es relativamente baja, lo que sugiere que la mayoría de los conductores tienen una comprensión clara de su situación financiera. Estos hallazgos resaltan que muchos conductores de Uber carecen de ahorros o activos suficientes para soportar una pérdida prolongada de ingresos, lo que los hace altamente dependientes de obtener ingresos continuos a partir del uso de sus activos, tales como su automóvil.

FIGURA III.30 RESILIENCIA FINANCIERA DE LOS CU



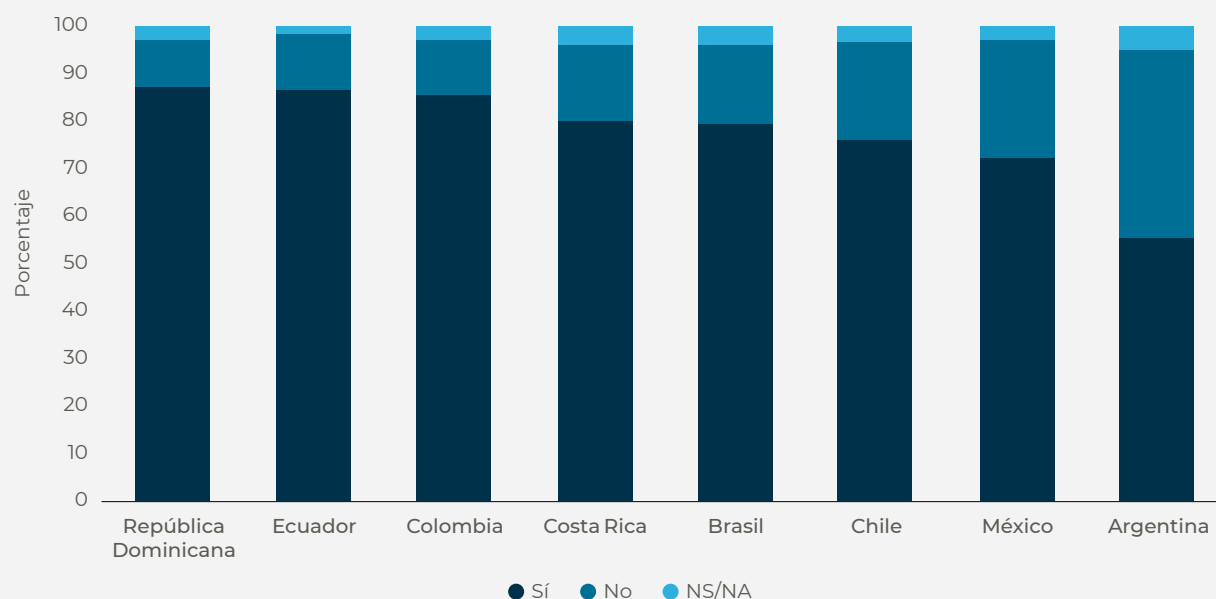
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



Dos tercios de los CU declararon tener deudas con una institución financiera o una persona.

La Figura III.31 muestra los niveles de deuda de los CU en cada país. Los porcentajes de CU con una deuda declarada son más altos en la República Dominicana (87%), Ecuador (87%) y Colombia (86%), lo que indica niveles de obligaciones financieras más extensas en estos países. La prevalencia de la deuda es notablemente menor en Argentina (56%) y México (73%), donde una mayor proporción de conductores declara no tener deudas. Estos hallazgos sugieren que, aunque la deuda no es un resultado directo de conducir con Uber, ésta es una realidad común para los conductores de Uber en América Latina y el grado de carga financiera varía según el país, destacando Argentina por tener la menor prevalencia de deuda.

FIGURA III.31 CONDICIÓN DE DEUDA AUTODECLARADA DE LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

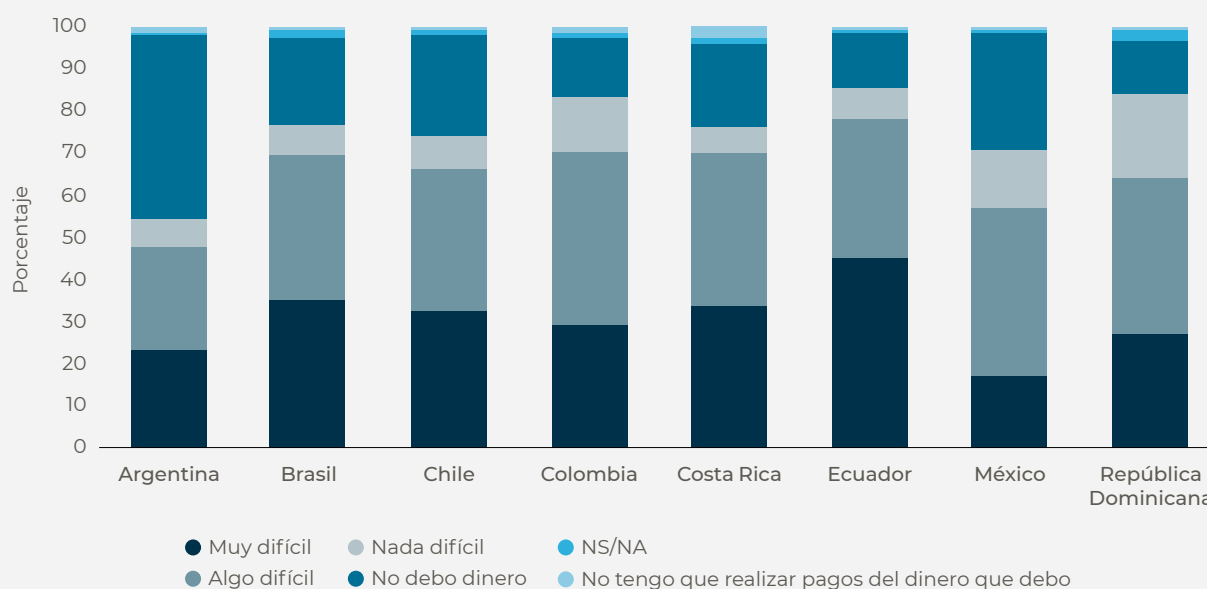
Los conductores de Uber en la región enfrentan un elevado nivel de estrés financiero, ya que casi dos tercios reportan dificultades para cumplir con sus obligaciones financieras.

Aunque la mayoría reconoce enfrentar retos para pagar sus deudas, estas no están directamente relacionadas con su actividad en la plataforma. Como se describe en la Figura III.32, en promedio, el 28% de los CU califica el pago de sus deudas como “muy difícil”, con niveles particularmente altos en Ecuador (45%), Brasil (36%) y Costa Rica (34%), lo que indica que el endeudamiento representa una carga financiera considerable para muchos de ellos. La categoría “algo difícil” concentra el grupo más amplio en todos los países, con un promedio



de 35%, alcanzando 41% en Colombia y 40% en México. En contraste, solo uno de cada diez conductores reporta que el pago de sus deudas “no es difícil”, con los porcentajes más altos en República Dominicana (20%) y México (14%), lo que sugiere que muy pocos conductores sienten completa seguridad financiera. Una proporción relevante de encuestados en algunos países reporta no tener deudas, especialmente en Argentina (44%) y México (28%), lo que refleja que la exposición de los conductores a pasivos financieros varía significativamente entre países. En conjunto, estos hallazgos destacan que el endeudamiento constituye una fuente significativa de presión económica para la mayoría de los conductores de Uber, particularmente en Ecuador, Costa Rica, Colombia y Brasil, aun cuando dichas deudas no derivan directamente de su trabajo en la plataforma.

FIGURA III. 32 CONDICIÓN AUTODECLARADA DE DEUDA DE LOS CU



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

3.5.2 → Uber como red de seguridad financiera

Una proporción significativa de conductores desconfía de las instituciones financieras.

Se pidió a los CU que evaluaran diferentes aspectos financieros, incluyendo a las instituciones financieras, la capacidad para gestionar situaciones difíciles y el papel del uso de Uber en la gestión de su situación financiera. Todas las preguntas se describen en la Figura III.34. En el



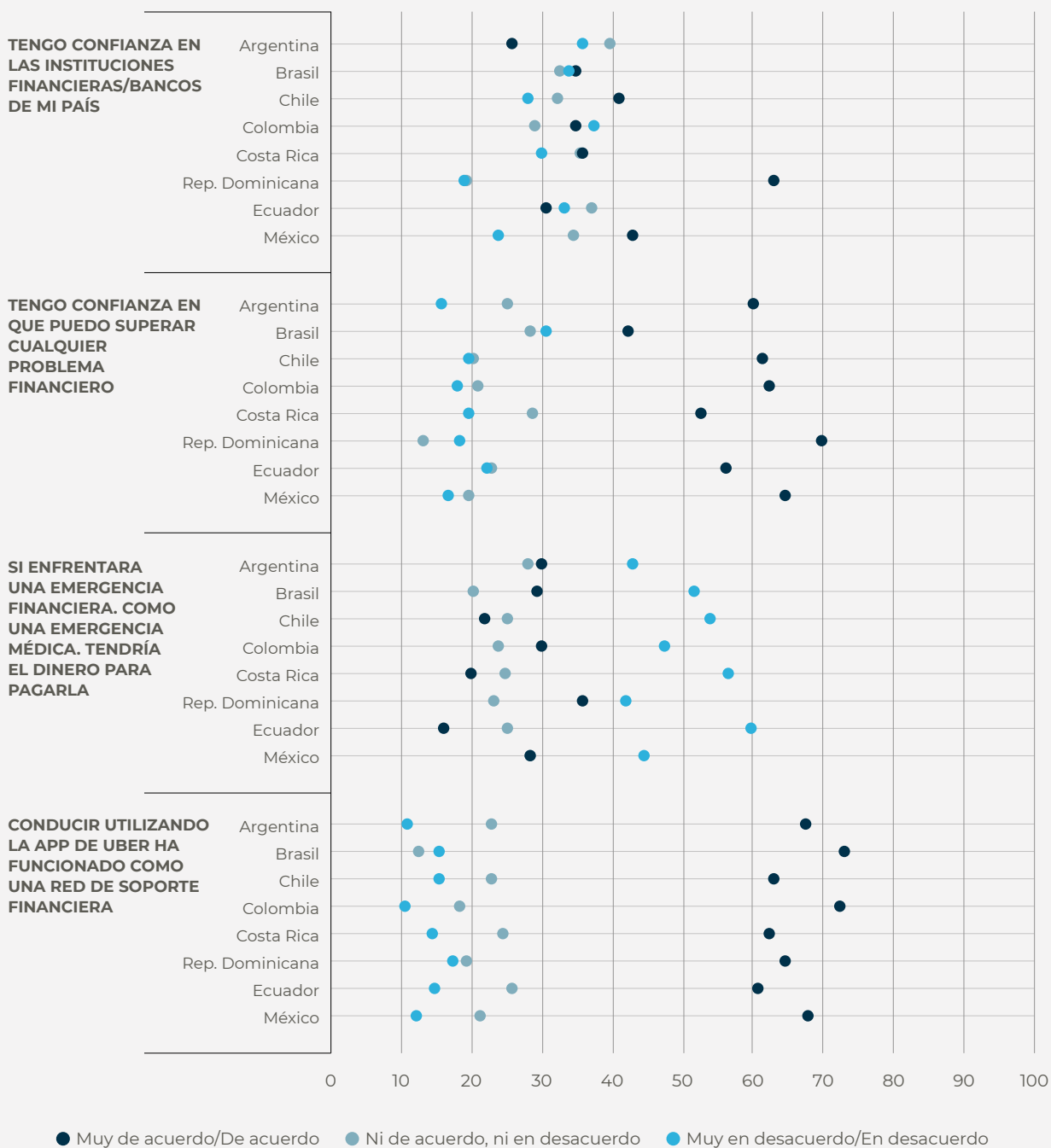
primer caso, una parte significativa de los CU desconfía de las instituciones financieras (31%). Los conductores presentan un escepticismo generalizado hacia los bancos en la mayoría de los países. Un porcentaje menor de encuestados se mantiene neutral (33%), mostrando cierta indecisión o falta de una opinión sólida. Esta tendencia pone de manifiesto una falta general de confianza en los sistemas bancarios tradicionales, lo que podría afectar a los comportamientos financieros de los conductores, como el ahorro, el endeudamiento o las decisiones de inversión.

Una gran parte de los conductores de Uber se sienten financieramente vulnerables ante un problema financiero, incluida una emergencia médica. También se les pidió a los CU que calificaran su confianza para enfrentar un problema financiero. El 19% de los UD declaró una capacidad insuficiente para hacerlo y el 22% se mantuvo neutral. Por el contrario, el 58% declaró tener confianza en su resiliencia financiera. Este patrón sugiere que algunos conductores se perciben a sí mismos como financieramente inestables, posiblemente debido a ingresos fluctuantes, gastos altos o falta de ahorros. Del mismo modo, cuando se les preguntó sobre su confianza para superar emergencias financieras, como emergencias médicas, los CU declararon que no tienen suficientes reservas financieras para manejar gastos inesperados. Solo el 27% declaró poder manejar una emergencia financiera, mientras que el resto lo encuentra difícil en diferentes niveles. Estos hallazgos sugieren que muchos conductores viven de cheque en cheque y tienen dificultad para cubrir gastos de emergencia como facturas médicas.

Uber desempeña un papel fundamental en brindar seguridad financiera a aquellos que deciden convertirse en CU. A diferencia de las preguntas anteriores, esta presenta una tasa de acuerdo promedio más alta de 68%, lo que indica que muchos conductores recurren a Uber como fuente de ingresos alternativa ante la incertidumbre financiera. Un 20% se mantiene neutral ante esta pregunta, lo que demuestra que algunos conductores pueden usar Uber ocasionalmente para obtener seguridad financiera, pero no dependen completamente de él. Solo el 13% no considera a Uber una alternativa financiera significativa. Estos resultados son similares entre países e indican que, si bien muchos conductores dependen de Uber para mantener su estabilidad financiera, no es una solución a largo plazo para todos.



FIGURA III.33 LA CONFIANZA DE LOS CU EN SUS CAPACIDADES FINANCIERAS



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



3.5.3 → Planes y acciones de jubilación de los CU

La sección final de la encuesta exploró los planes de jubilación y la preparación financiera de los conductores de Uber, evaluando sus expectativas laborales en la vejez y su interés en programas de ahorro voluntario. La encuesta examinó si los conductores planean continuar trabajando, pasar al autoempleo, reducir sus horas o jubilarse por completo, destacando las realidades financieras que influyen en sus decisiones a largo plazo. Dada la incertidumbre que rodea la jubilación para muchos trabajadores de plataformas, la encuesta también evaluó su interés en participar en un plan de ahorro voluntario con sus ganancias de Uber. El objetivo es comprender si los conductores consideran el ahorro estructurado como una opción viable para mejorar su seguridad financiera en la vejez. Al capturar tanto las expectativas de jubilación como los hábitos de ahorro, esta sección proporciona información sobre la resiliencia financiera de los conductores de Uber y el papel potencial de los programas de ahorro voluntario para apoyar su estabilidad a largo plazo.

Al preguntarles sobre cómo financiarán su vida en la vejez, se observa una planificación financiera limitada. Se les preguntó a los CU si han pensado en cómo financiar su jubilación. El 36% respondió “algo” o “poco”, el 44% respondió “mucho” y el 2% no respondió.⁴⁹ Si bien algunos conductores, especialmente en Colombia y República Dominicana, afirman haber pensado mucho en su futuro financiero, un porcentaje considerable en todos los países indica que solo lo ha considerado “poco” o “algo”. Una tendencia preocupante es que un grupo considerable de conductores, especialmente en Argentina, Chile y Brasil, afirma no haber pensado en absoluto, lo que sugiere una falta de planificación financiera proactiva para la jubilación. Además, la presencia de respuestas “NS/NC” en varios países indica que algunos conductores pueden tener incertidumbre sobre sus perspectivas financieras. Estos datos resaltan los diferentes grados de conocimiento sobre la jubilación entre los conductores de Uber y sugieren que muchos podrían carecer de estrategias financieras estructuradas para sus años posteriores.

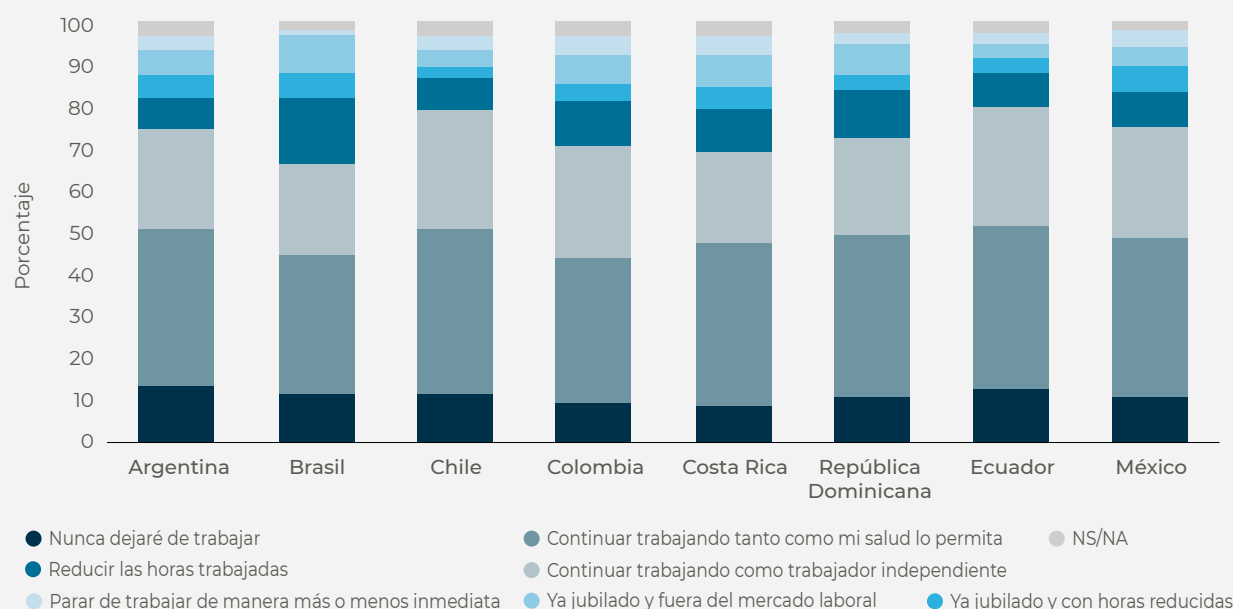
La mayoría tiene la intención de seguir trabajando de alguna forma, ya sea si su salud se lo permite o como autónomos. Como muestra la Figura III.34, la respuesta más común en todos los países es “seguir trabajando mientras mi salud me lo permita”, con valores que van del 33% en Brasil al 40% en Chile, lo que indica que muchos conductores no consideran la jubilación completa una opción viable. La segunda categoría más frecuente es “seguir trabajando como autónomos,” con valores que van del 21% en Costa Rica al 28% en Ecuador y Chile, lo que sugiere que el trabajo por cuenta propia desempeñará un papel importante en

49. Esto es similar a lo que muestran los estudios sobre la población general. Ver [Providing Access to the Right Financial Tools So the World Can Reach Its Goals](#).



sus ingresos posteriores a la jubilación. Un porcentaje menor, pero notable, que va del 9% en Costa Rica al 13% en Argentina, afirma que “nunca dejará de trabajar”, lo que pone de relieve la inseguridad financiera a largo plazo. Solo una pequeña proporción planea dejar de trabajar inmediatamente después de jubilarse; el porcentaje más alto se da en Costa Rica, con un 5%. Además, muy pocos encuestados ya están jubilados y han reducido sus horas de trabajo o han dejado de trabajar por completo, lo que refuerza la tendencia de que la jubilación sin trabajo es poco común. En general, estos resultados sugieren que muchos conductores de Uber prevén seguir trabajando en la vejez, en gran medida debido a la necesidad financiera más que a una elección.

FIGURA III.34 EXPECTATIVAS DE JUBILACIÓN DE LOS CU



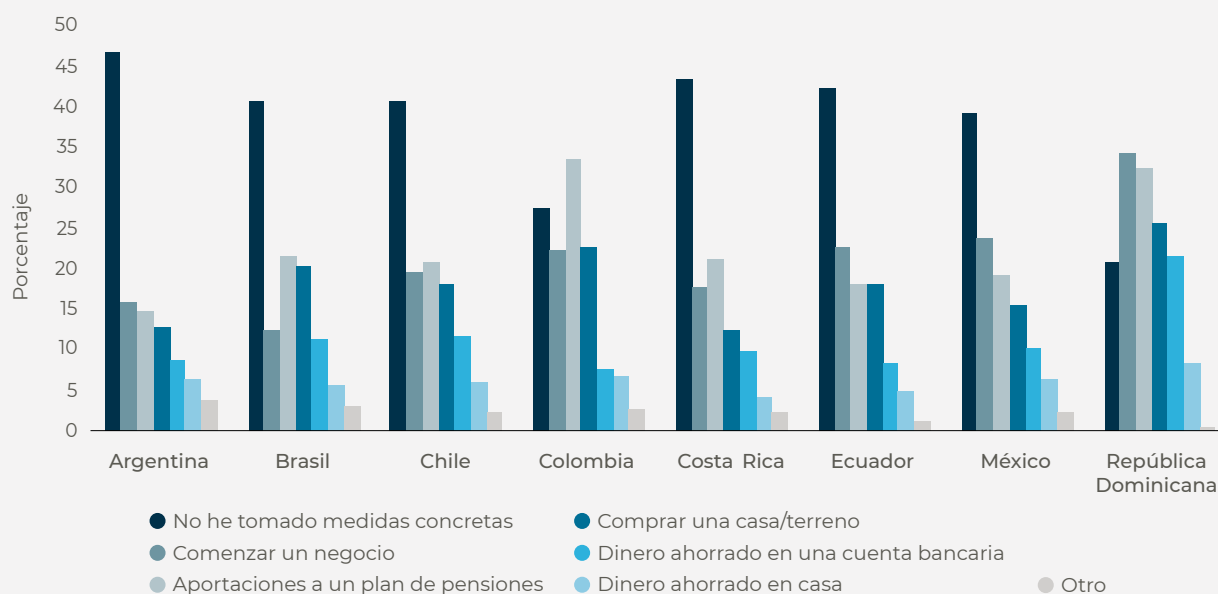
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Una proporción significativa de CU encuestados no ha tomado ninguna medida concreta para estar listo para la jubilación, mientras que otros dependen de varias estrategias de ahorro e inversión. El 39% de los encuestados reportaron no haber tomado ninguna acción específica para asegurar su jubilación, como se muestra en la Figura III.35. Entre aquellos que han tomado medidas, el 22% ha contribuido a un plan de pensiones, mientras que el 20% ha iniciado un negocio como una fuente potencial de ingresos para la jubilación. Además, el 18% ha invertido en comprar una casa o terreno, y el 10% ha ahorrado dinero en una cuenta bancaria. Una proporción menor, el 6%, reportó ahorrar dinero en su casa en lugar de usar



instituciones financieras. Estos hallazgos sugieren que, si bien algunos conductores están planificando activamente su futura estabilidad financiera, otros siguen sin estar preparados, lo que destaca posibles brechas en la alfabetización financiera o el acceso a mecanismos formales de ahorro.

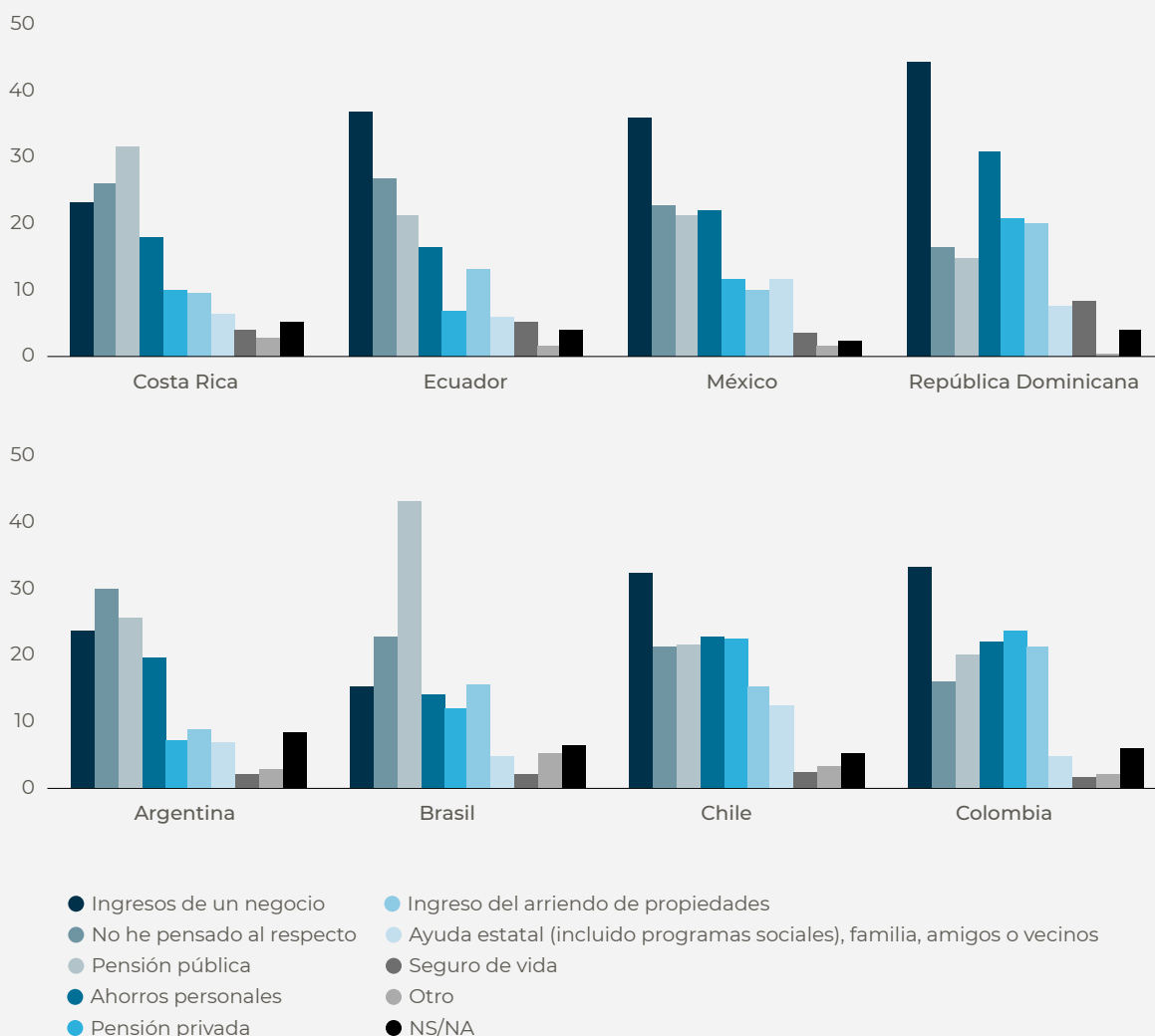
FIGURA III.35 MEDIDAS DE LOS CU PARA LA JUBILACIÓN



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Los ahorros personales y las pensiones públicas de los CU son las fuentes de ingresos más esperadas y comunes durante la jubilación. Cuando se les preguntó a los CU cómo prevén financiar sus vidas durante el retiro, el 20% de los encuestados reportó que planea depender de sus ahorros personales, mientras que el 26% anticipa recibir una pensión pública. Además, el 14% considera las pensiones privadas como una opción financiera. Otras respuestas menos frecuentes fueron los ingresos por alquiler de propiedades (14%) y los ingresos de un negocio (29%); la ayuda de familiares (3%) y los programas sociales (5%). Un preocupante 23% de los encuestados informó que no ha pensado en cómo financiará su jubilación. Por último, la ayuda de amigos o vecinos (0.34%), el seguro de vida (3%), otras fuentes (3%) y los que respondieron NS/NA (5%) fueron las opciones menos citadas. Estos hallazgos sugieren que, si bien muchos conductores están haciendo planes financieros para la jubilación, una proporción significativa sigue siendo incierta o carece de una planificación financiera estructurada a largo plazo.

FIGURA III.36 FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE LOS CU PARA EL RETIRO



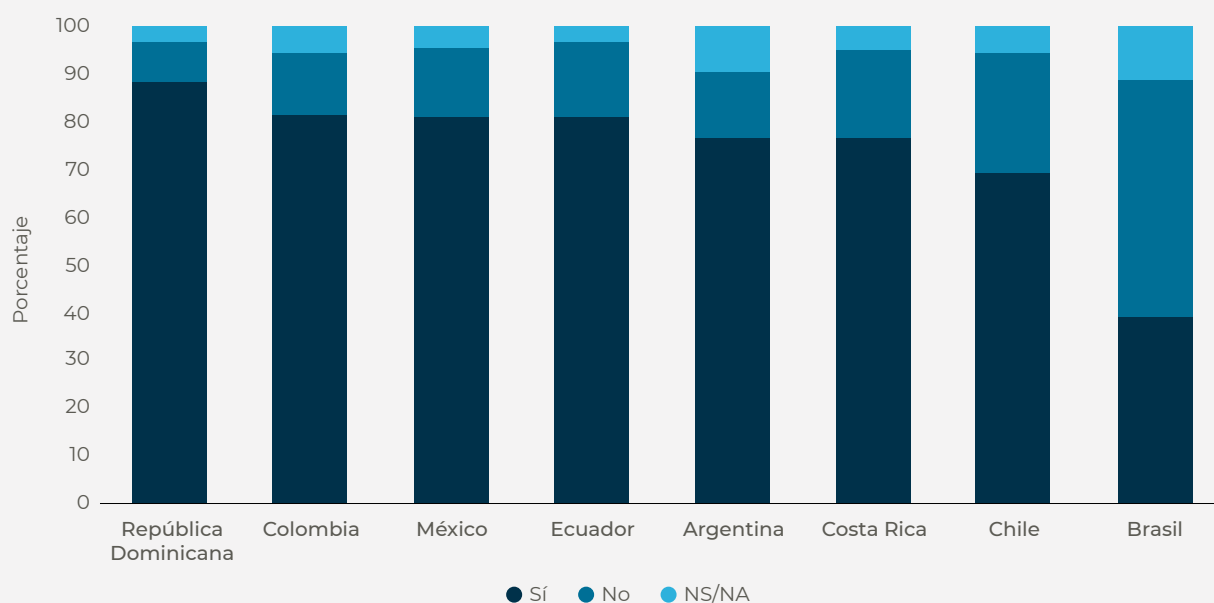
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



3.5.4 → Disposición de los CU a participar en un plan de ahorro

Los CU muestran un alto nivel de interés en una opción de ahorro automático para sus ganancias. Se les preguntó si estarían interesados en una opción para ahorrar automáticamente parte de sus ganancias de Uber. El 73% de los encuestados respondió “sí” a usar la opción de ahorro, con el mayor apoyo en República Dominicana (88%), seguido de Colombia (82%), México (81%) y Ecuador (81%). En contraste, Brasil (39%) tuvo el menor nivel de interés, significativamente por debajo del promedio regional. Las respuestas “no” representaron el 21%, con la mayor tasa de rechazo en Brasil (50%), seguido de Chile (26%) y Costa Rica (18%). Finalmente, quienes prefirieron no responder fueron el 7%, con Brasil (11.1%) presentando la proporción más alta. Estos resultados sugieren confianza en la aplicación ya que la mayoría de los conductores de Uber en la región están abiertos al ahorro voluntario, la adopción podría variar significativamente, particularmente en Brasil, donde el escepticismo es mayor.

FIGURA III.37 INTERÉS DE LOS CU EN UN PLAN DE AHORRO AUTOMÁTICO

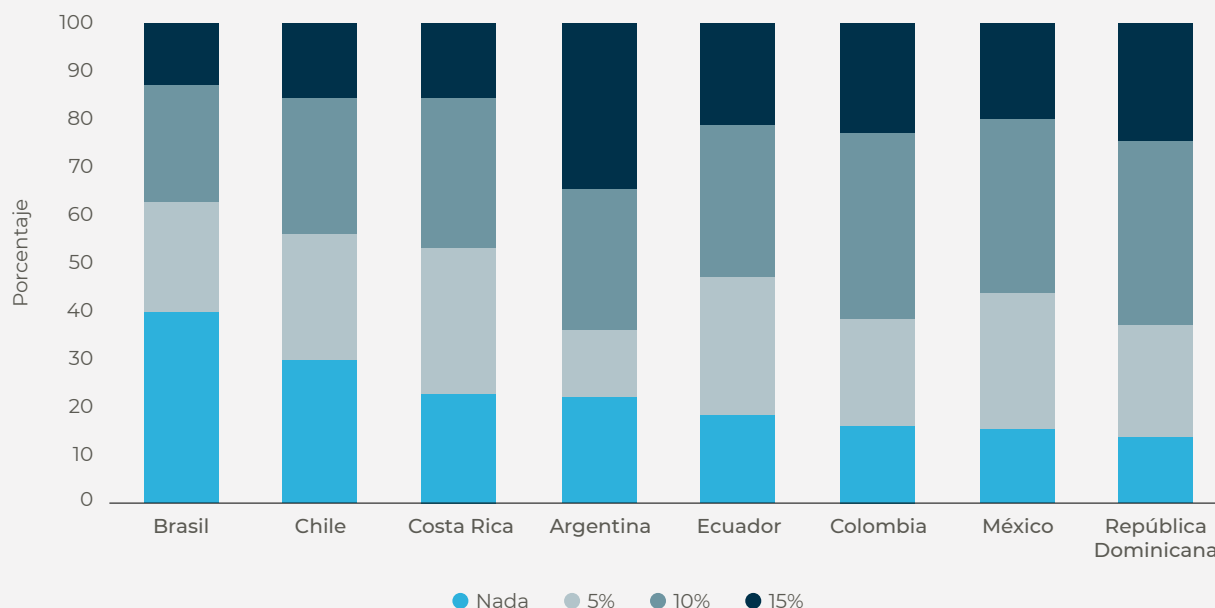


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



La mayoría de los CU reportó poder ahorrar el 10% de sus ingresos para pensiones. En general, el 73% de los encuestados utilizaría la opción de ahorrar automáticamente una parte de sus ingresos en una cuenta de ahorros. Cuando se les preguntó qué fracción de sus ingresos de Uber estarían dispuestos a ahorrar para su pensión, el 23% de los UD respondió que el 5%, el 32% respondió que 10% y el 22% respondió que 15%. Esto se puede ver en la Figura III.39. Los promedios por país indican distintos niveles de disposición a ahorrar para la pensión. La mayor proporción de encuestados que opta por no ahorrar se encuentra en Brasil (40%), mientras que la menor se encuentra en República Dominicana (14%). La opción de ahorro del 5% es la más popular en Costa Rica (31%) y Ecuador (29%), lo que indica una disposición moderada a contribuir. Mientras tanto, la opción del 10% tiene la mayor preferencia en Colombia (39%), mientras que la opción del 15% es la más favorecida en Argentina (35%).

FIGURA III.38 PREFERENCIAS DE LOS CU POR EL PLAN DE AHORRO AUTOMÁTICO PARA PENSIONES



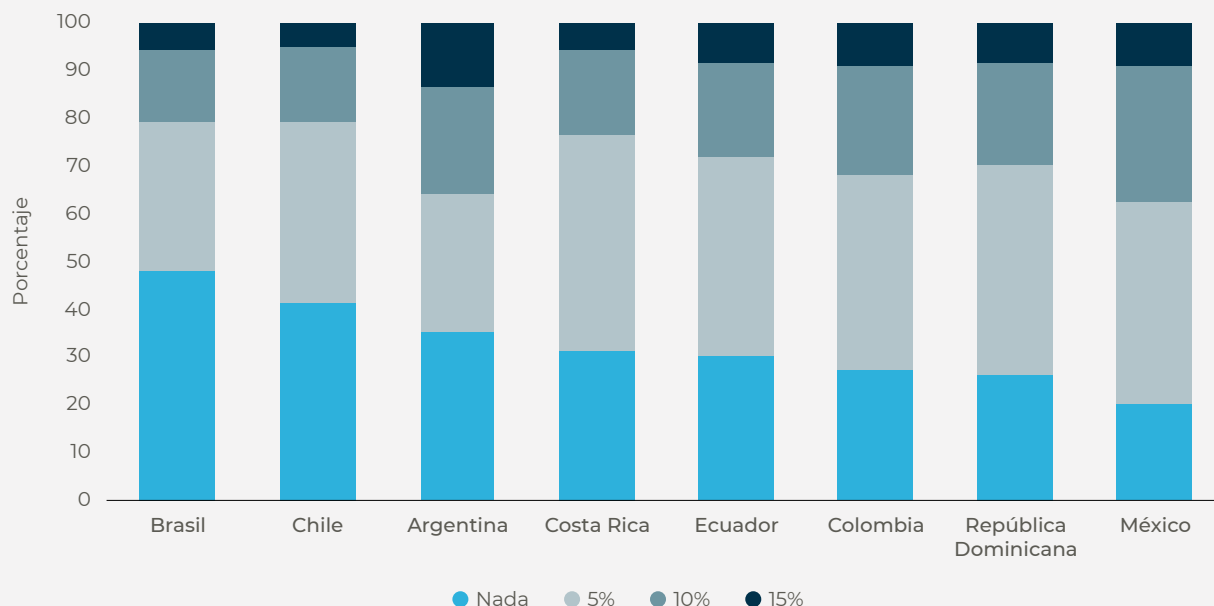
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.

Una parte significativa de los conductores está dispuesta a ahorrar para el seguro médico; la mayoría prefiere destinar el 5% o menos. La Figura III.39 ilustra las preferencias de los conductores con respecto al porcentaje de sus ingresos que les gustaría destinar al seguro médico mediante una opción de ahorro automático, mostrando que una parte significativa de los encuestados prefiere no destinar nada o un pequeño porcentaje de sus ingresos. En



todos los países, la respuesta más común es el 5% (38%), seguida de “nada” (33%), el 10% (21%) y el 15% (9%). Los promedios por país indican distintos niveles de disposición a ahorrar para el seguro médico. La mayor proporción de encuestados que opta por no ahorrar se encuentra en Brasil (48%), mientras que la menor se encuentra en México (20%). La opción de ahorro del 5% es la más popular en Colombia (41%) y Costa Rica (45%), lo que indica una disposición moderada a contribuir. Mientras tanto, la opción del 10% tiene la mayor preferencia en México (28%), mientras que la opción del 15% es la más favorecida en Argentina (13%).

FIGURA III.39 PREFERENCIAS DE LOS CU POR EL PLAN DE AHORRO AUTOMÁTICO PARA EL SEGURO MÉDICO



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024.



4

→ **Cambios de los CU (2019-2024) – Brasil, Chile, Colombia y México**



La primera encuesta BID-Uber se realizó en 2019 en Brasil, Chile, Colombia y México. Los módulos fueron los mismos que en 2024. Cinco años después, en 2024, se revisó la encuesta para evaluar la evolución de la base de conductores. Esta sección presenta un análisis comparativo de las principales diferencias observadas entre las encuestas de 2019 y 2024, destacando los cambios en cada módulo.

4.1 → Cambios en la composición demográfica de los CU (2019-2024)

Hubo un incremento en la proporción de conductoras mujeres en todos los países encuestados. La Tabla IV.1 muestra todos los cambios en las características sociodemográficas de los CU en los países seleccionados. El porcentaje general de conductores hombres disminuyó un 2.5%, siendo Brasil el que experimentó la mayor disminución, con un 4.4%, seguido de Colombia (-2.3%), México (-1.5%) y Chile (-0.9%). Esto sugiere que la base de conductores de Uber se está diversificando ligeramente en cuanto a género, lo que podría reflejarla flexibilidad de las plataformas de trabajo.

Los cambios en el estado civil indican un aumento en la cantidad de conductores solteros de Uber y una disminución en la de quienes están casados o en unión libre. El porcentaje general de conductores solteros aumentó ligeramente (+1.7%), el mayor aumento se registró en Chile (+6.2%), mientras que en México y Colombia se reportaron cambios menores. En contraste, la proporción de conductores casados o en unión libre disminuyó un 4.9%, en Chile (-9.9%), México y Colombia (-2.9%), en donde se mostraron las disminuciones más significativas. Este cambio puede sugerir que las personas que se involucra con Uber son más jóvenes e independientes en comparación con años anteriores.

Los niveles de educación de los conductores también han cambiado, se muestra una disminución en aquellos con solo educación secundaria y un aumento en aquellos con educación terciaria o superior. El porcentaje de conductores con 10 a 12 años de educación disminuyó un 7%, y Chile experimentó la mayor disminución (-14%). Al mismo tiempo, la proporción de conductores con educación superior aumentó en 1.7%, particularmente en Chile (+14%) y Colombia (+2.6%). Esto sugiere que Uber puede estar atrayendo a personas con mayor educación, posiblemente debido a cambios en las condiciones económicas o a la evolución de las preferencias laborales.

La migración internacional de CU aumentó en todos los países, especialmente en Chile. Chile experimentó un aumento considerable en conductores migrantes internacionales, con un incremento del 17.5%, lo que sugiere que Uber se ha convertido en una opción esencial de acceso al mercado laboral para los migrantes. Colombia también registró un aumento,



aunque mucho menor, del 1.4%, lo que indica un nivel relativamente estable de migración internacional entre conductores. En contraste, Brasil y México mostraron poco o ningún cambio en la migración internacional: Brasil registró un -1.0% y México un 0.5%, lo que implica que la composición de conductores de Uber en estos países se ha mantenido más local. El aumento de CU extranjeros podría atribuirse a tendencias migratorias más amplias y a oportunidades económicas que hacen de Uber una opción ocupacional viable para los recién llegados.

Los patrones de conexión entre los CU han cambiado, mostrando una reducción en las horas semanales en línea, aunque persisten variaciones entre países. Según la encuesta, la proporción de conductores que se conectan a la plataforma menos de 10 horas por semana aumentó en general un 2.5%, particularmente en Colombia (+3.2%) y México (+3.5%). Mientras tanto, el porcentaje de CU que se conectan entre 10 y 30 horas disminuyó considerablemente (-4.2%), siendo Brasil el país donde se registró la caída más pronunciada (-11%). La proporción de conductores que se conecta a la plataforma más de 30 horas aumentó (1.7%) en todos los países. La tendencia general apunta a un cambio hacia una mayor conducción de tiempo parcial en Uber, lo que sugiere que menos conductores dependen de Uber como fuente principal de ingresos.

TABLA IV.1 CAMBIOS EN LAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS CU (2019-2024)

Características		Brasil	Chile	Colombia	Mexico	Total
Conductores de Uber	Nº.	599	223	1,434	1,409	8,471
	%	-12.9	-14.3	-3.2	-4.6	
Masculino	%	-4.4	-0.9	-2.3	-1.5	-2.5
Edad	Avg	4.9	3.6	3.9	3.5	3.6
	Méd	3.1	2	1.9	2.4	2.7
Soltero Cohab. / casado	%	-0.9	6.2	1.4	-0.5	1.7
		-0.5	-9.9	-2.9	-2.9	-4.9
Número de miembros del hogar	Avg	-0.2	-0.4	-0.3	0.0	-0.2
	Méd	0	-1	-1	0	-1
Educación: 10 hasta 12 años Educación terciaria y más	%	1	-14	2	2	-7
		-1.8	14.0	2.6	-0.9	1.7
Migración	Interna	1.1	-3.5	-1.5	-0.1	-1.9
	Internacional	1.0	17.5	1.4	0.5	4.1
Horas semanales en línea (%) (datos administrativos)	<10	0.2	-3.5	3.2	3.5	2.5
	10 to 30	-11.0	1.6	-6.6	-4.5	-4.2
	>30	10.8	1.8	3.3	1.0	1.7

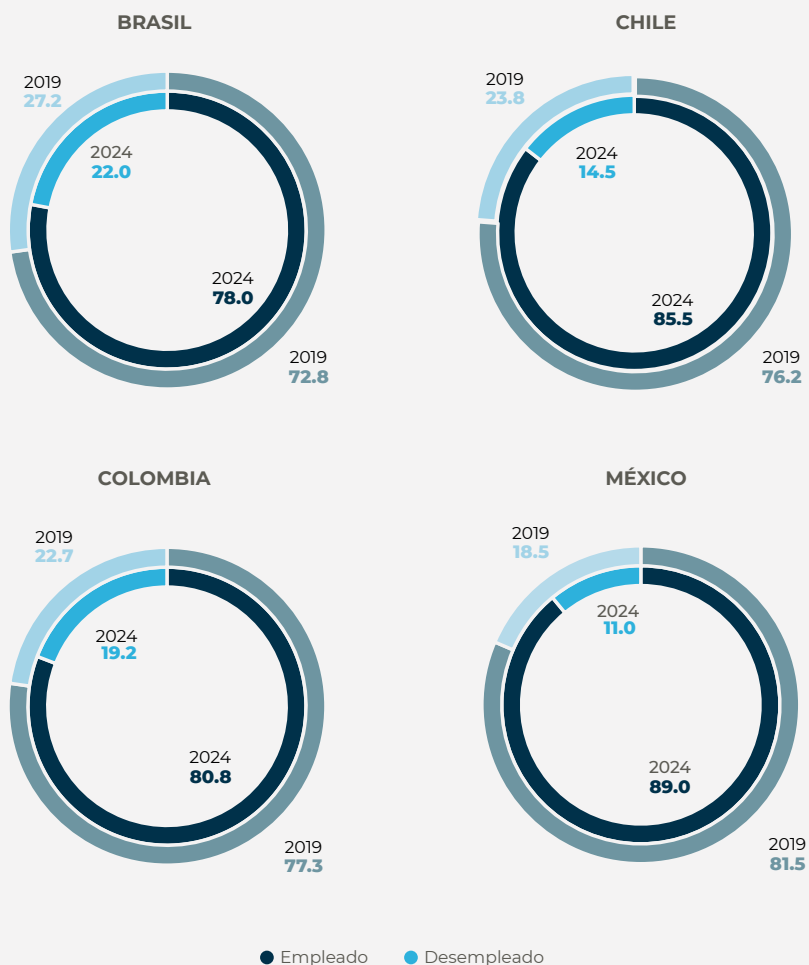
Fuente: Encuestas BID-Uber 2024 y 2019.



4.2 → Cambios en los perfiles laborales de los CU antes de Uber (2019-2024)

La proporción de CU que estaban empleados antes de unirse a la plataforma fue significativamente mayor en 2024. En los cuatro países analizados, esta proporción aumentó del 77% al 84%, lo que refleja la creciente importancia de la plataforma como una opción ocupacional. Chile registró el aumento mayor, del 76% en 2019 al 86% en 2024. En México incrementó del 81% a 89% y en Colombia del 77% al 81%. En Brasil se registró el menor incremento, con la proporción de conductores empleados antes de unirse a Uber pasando del 73 % en 2019 al 78 % en 2024. Estas tendencias reafirman el uso de la plataforma como mecanismo para generar ingresos tras la pérdida del empleo.

FIGURA IV.1 SITUACIÓN LABORAL DE LOS CU ANTES DE UNIRSE A LA PLATAFORMA (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

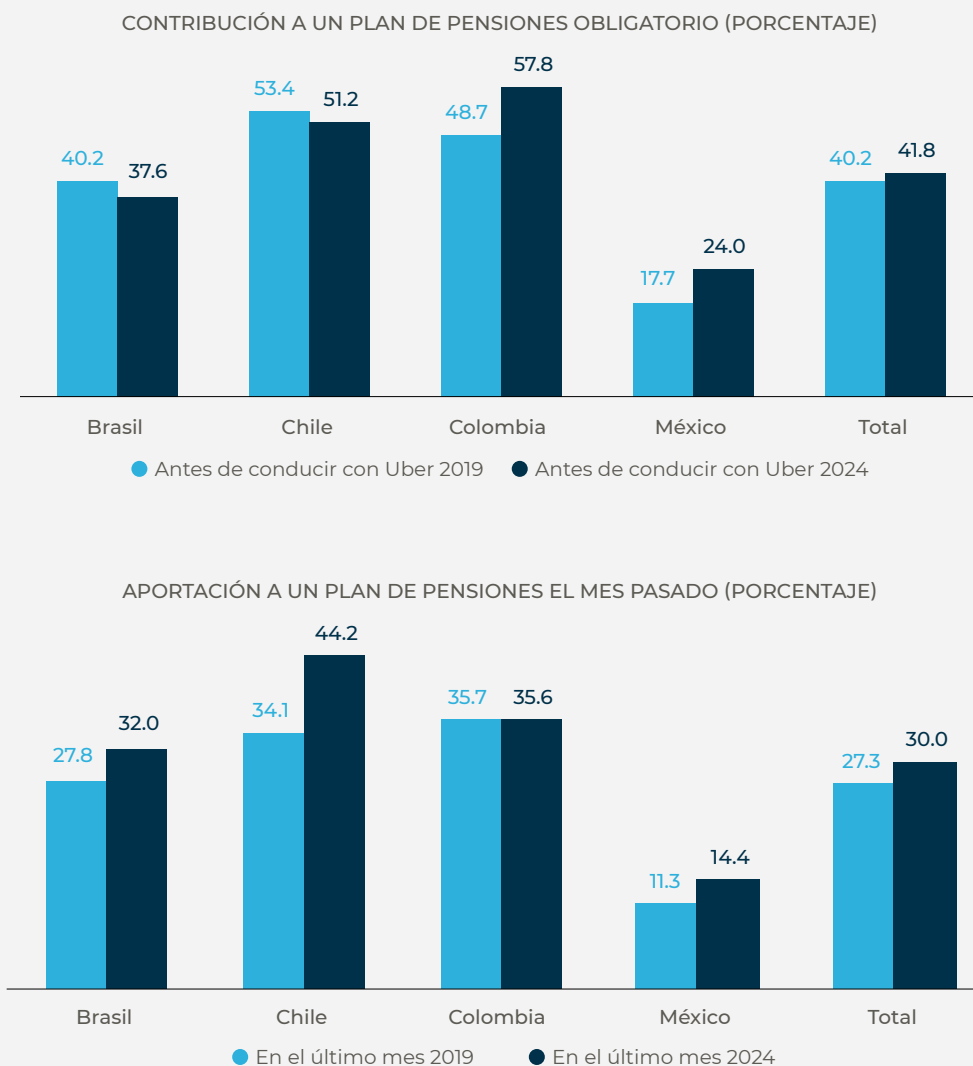


La proporción de CU que contribuía a un sistema de pensiones obligatorio antes de unirse a la plataforma fue de 42% en 2024 en comparación con 40% en 2019. Colombia experimentó el mayor aumento, pasando del 49% al 58%, seguido de México, que subió del 18% al 24%. Brasil experimentó una disminución del 40.2% en 2019 a 37.6% en 2024, mientras que Chile tuvo un decremento más moderado del 53.4% a 51.2%. Estas tendencias sugieren una mejora en la cobertura de los sistemas de pensiones en los países seleccionados, aunque las diferencias entre países resaltan distintos niveles de acceso y dependencia de los sistemas de pensiones.

La proporción de CU que contribuyeron a un sistema de pensiones en el último mes aumentó, en promedio, en los países encuestados entre 2019 y 2024. En el mes previo a la realización de la encuesta, las contribuciones a las pensiones de CU aumentaron del 27% en 2019 al 30% en 2024, lo que indica un cambio modesto pero positivo hacia una participación más constante en las pensiones. En Chile se mostró un mayor aumento, de 34% al 44%, lo que refleja un mayor compromiso con los sistemas de pensiones. Brasil también experimentó un crecimiento, del 28% al 32%, mientras que en México se reportó un aumento menor del 11% al 14%. Colombia se mantuvo relativamente estable, con un porcentaje similar del 36%. Estas tendencias sugieren que, si bien las contribuciones a las pensiones han mejorado ligeramente, muchos conductores de Uber aún enfrentan desafíos para mantener contribuciones regulares a los sistemas de pensiones, con diferencias considerables entre países.



FIGURA IV.2 CU CON CONTRIBUCIONES AL SISTEMA DE PENSIONES ANTES DE UBER Y EN EL MES PREVIO A LA ENCUESTA (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La proporción de conductores de Uber que reciben ingresos no relacionados con el trabajo se duplicó en todos los países encuestados entre 2019 y 2024. El porcentaje de conductores que recibieron ingresos no relacionados con el trabajo aumentó del 6.3% en 2019 a 12% en 2024, lo que indica una creciente dependencia de fuentes de ingresos alternativas, en particular los beneficios gubernamentales. En Chile se vio el mayor incremento, de 6.8% al 16.1%, seguido de Colombia, que aumentó del 7.0% al 12.6%. Brasil también experimentó un aumento, del 6.9% de CU a 11.4%, mientras que México tuvo el crecimiento más bajo, pero



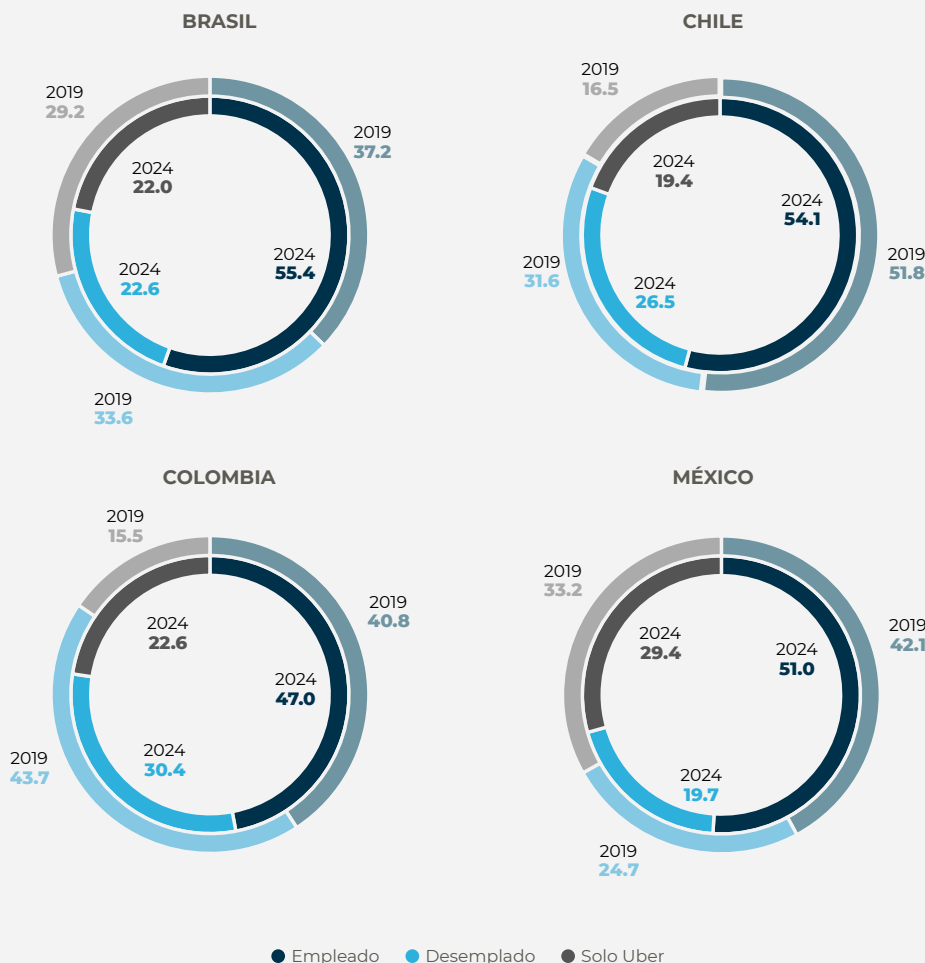
aún notable, de 4.5% a 9.5%. Estas tendencias sugieren que más conductores de Uber están complementando sus ganancias con ingresos no relacionados con el trabajo, lo que podría indicar un aumento de los mecanismos de apoyo financiero o un cambio en las circunstancias económicas de los conductores. Lo anterior también podría afectar el proceso de toma de decisiones laborales.

4.3 → Cambios en los perfiles laborales de los CU durante el uso de la plataforma (2019-2024)

La proporción de conductores que dependen exclusivamente de Uber para obtener ingresos cambió entre 2019 y 2024 en todos los países encuestados, lo que indica un cambio hacia una mayor diversificación del empleo. El porcentaje de conductores que reportaron “solo Uber” no tuvo un cambio significativo, pasó del 23.8% en 2019 al 23.9% en 2024, lo que refleja una tendencia relativamente estable, pero con variaciones entre países. Brasil experimentó una caída del 29.2% al 22.0%, y México disminuyó del 33.2% al 29.4%, lo que sugiere que más conductores en estos países están complementando sus ingresos de Uber con otras ocupaciones. Chile, sin embargo, experimentó un ligero aumento del 16.5% al 19.4%, y en Colombia se vio el mayor aumento de 15.5% al 22.6%, lo que indica que, en estos países, Uber se está convirtiendo en una fuente de ingresos más relevante para algunos conductores. Estas tendencias resaltan una dinámica laboral cambiante, donde algunos conductores están integrando a Uber en una estrategia de empleo mixto, mientras que, en ciertos casos, la dependencia de Uber está creciendo.



FIGURA IV.3 SITUACIÓN LABORAL DE LOS CU DURANTE EL USO DE LA PLATAFORMA (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

El ingreso promedio por hora de los conductores de Uber aumentó en los cuatro países encuestados entre 2019 y 2024.⁵⁰ El ingreso promedio por hora⁵¹ generado a través de la aplicación aumentó de \$6.6 en 2019 a \$6.9 en 2024. Chile experimentó el mayor aumento en las ganancias por hora, de \$7.3 a \$8.8, lo que refleja un aumento sustancial en las ganancias promedio. Colombia también vio un aumento, de \$4.8 a \$5.4, aunque el cambio fue menos

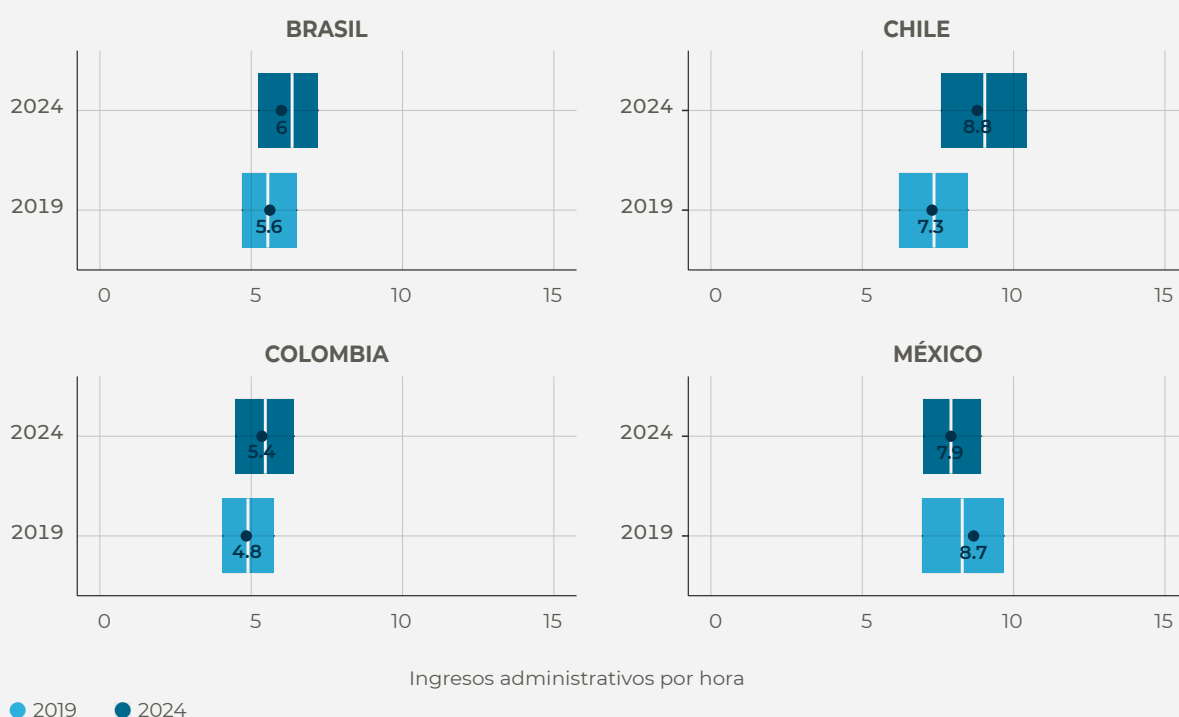
⁵⁰. La muestra excluye a los conductores que dedicaron menos de una hora al mes, así como los valores faltantes de las ganancias administrativas en ambos años.

⁵¹. Los ingresos de 2019 se deflataron utilizando el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de agosto de 2019 y de 2024. Posteriormente, las cifras expresadas en moneda local se convirtieron utilizando el tipo de cambio de agosto de 2024, reportado por Bloomberg.



pronunciado. Por el contrario, en México fue el único país en el que se reportó una disminución de \$8.7 a \$7.9. En Brasil se mostró un ligero aumento, de \$5.6 a \$6, lo que indica una relativa estabilidad en comparación con otros países. Estas tendencias resaltan disparidades regionales significativas, y algunos conductores enfrentan salarios decrecientes, posiblemente debido a las condiciones económicas, cambios de políticas o modificaciones en la estructura de precios y compensaciones de Uber.

FIGURA IV.4 INGRESOS POR HORA DE LOS CU QUE UTILIZAN UBER (2019-2024)



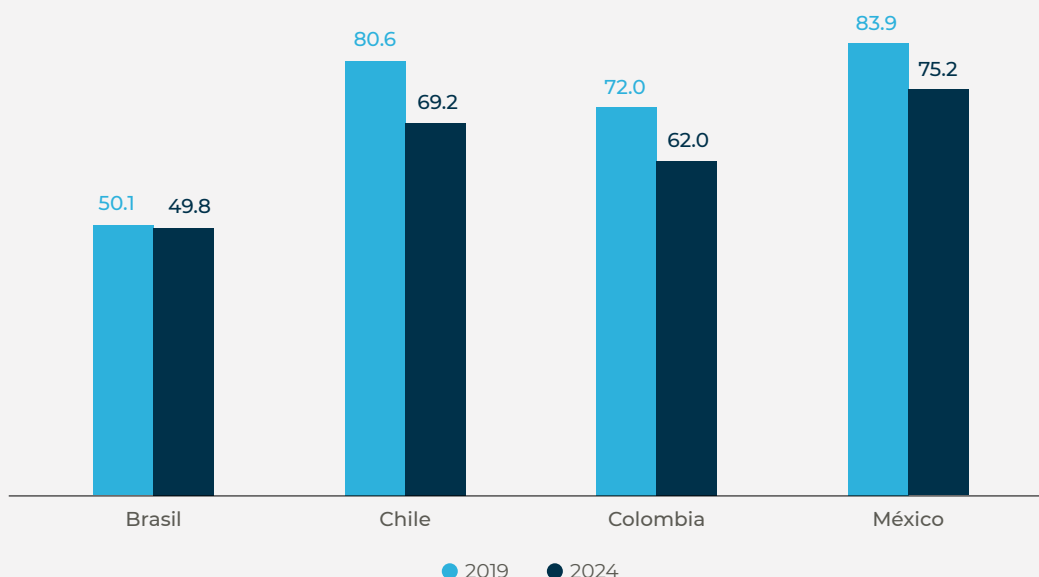
Fuente: BID con datos de Bloomberg.

La proporción de conductores que solo usan Uber disminuyó en todos los países encuestados entre 2019 y 2024. La Figura IV.5 muestra el porcentaje de CU que usan exclusivamente Uber, por país, con una disminución promedio del 72% en 2019 al 64% en 2024. Chile experimentó la mayor caída, del 80.6% al 69.2%, seguido de Colombia, que disminuyó del 72% al 62%. En México también se vio una disminución, del 83.9% al 75.2%, aunque todavía tiene la proporción más alta de conductores que usan solo Uber. Brasil se mantuvo relativamente estable, con una ligera disminución del 50.1% al 49.8%. Estas tendencias sugieren un cambio en el comportamiento de los conductores, con más CU aprovechando múltiples plataformas



de la economía gig para diversificar sus fuentes de ingresos, posiblemente en respuesta a cambios en la dinámica de ganancias o una mayor competencia en el mercado de transporte por aplicación.

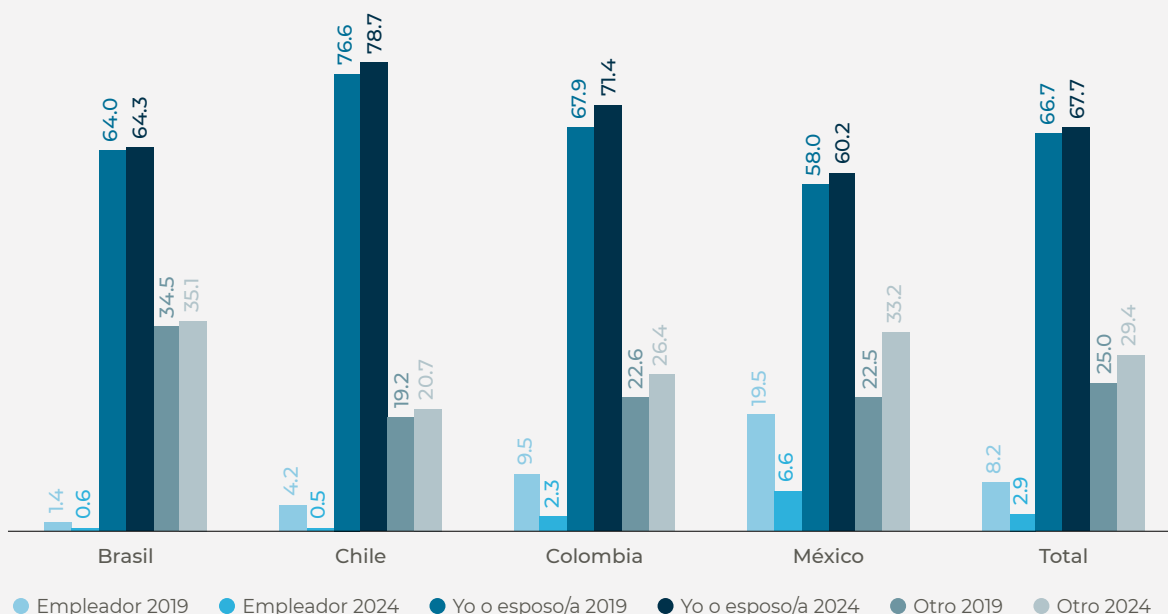
FIGURA IV.5 PROPORCIÓN DE CU QUE SOLO USAN UBER (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La mayoría de los conductores de Uber siguen siendo propietarios de sus vehículos, con un ligero aumento en la posesión de vehículos propios o de su cónyuge entre 2019 y 2024 en los cuatro países encuestados. En promedio, el porcentaje de conductores que utilizan un vehículo propio o de su cónyuge aumentó del 67% en 2019 al 67 % en 2024, lo que indica una tendencia hacia una mayor propiedad de vehículos personales entre los conductores de Uber. Chile registró el mayor porcentaje de CU con vehículos propios o de su cónyuge en ambos años, aumentando del 77% al 79%, seguido de Brasil, que se mantuvo estable en torno al 64%. Colombia también experimentó un aumento del 68% al 71%, mientras que México tuvo la tasa de propiedad más baja, pero aun así creció del 58% al 60%. Por otro lado, la proporción de conductores que trabajan para un empleador se mantuvo baja en todos los países. Estos hallazgos sugieren que los conductores de Uber invierten cada vez más en sus propios vehículos, posiblemente para mantener la flexibilidad y el control sobre sus condiciones laborales.

FIGURA IV.6 CU POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

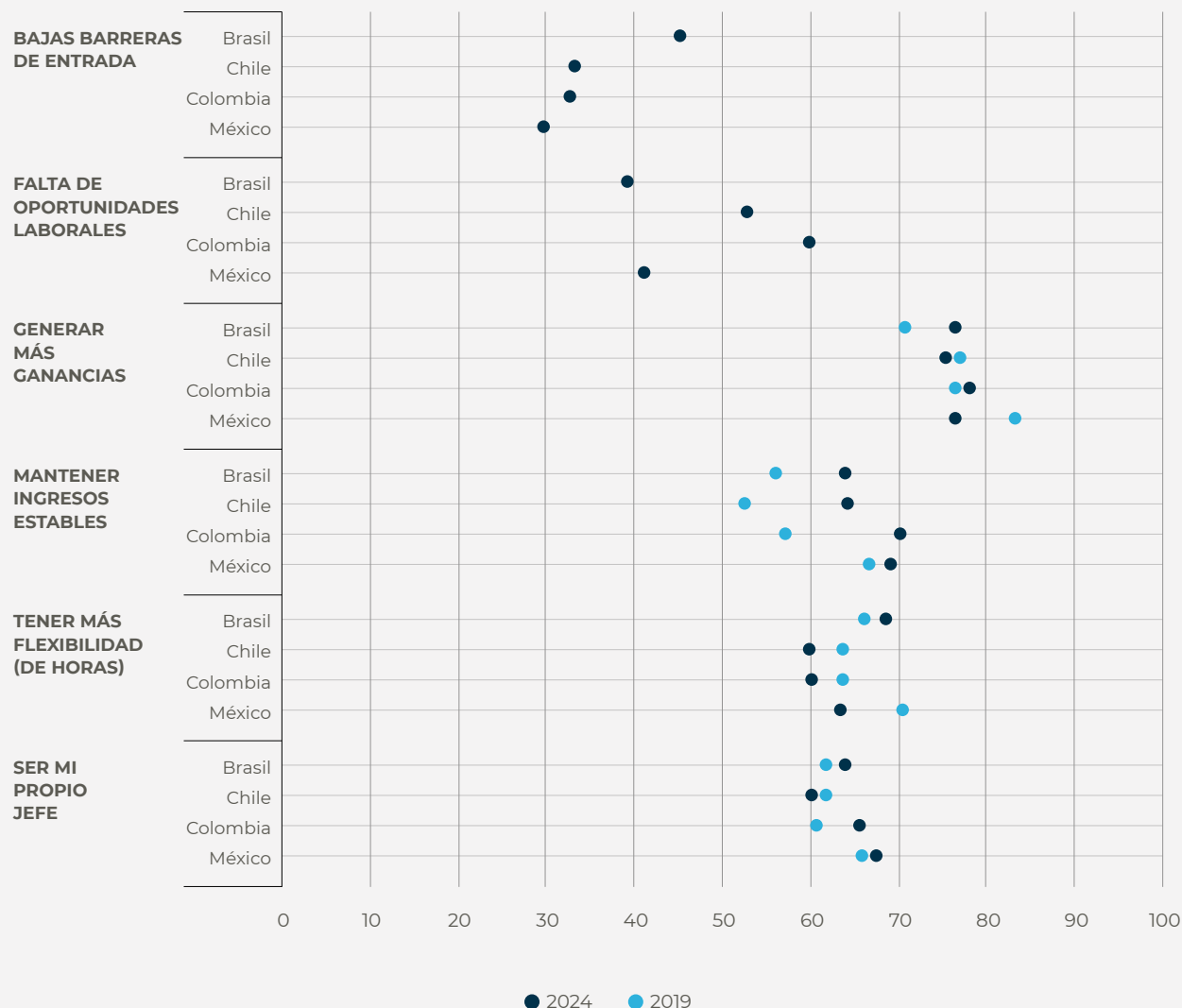
4.4 → Cambios en las razones para ser CU y salarios de reserva

Las razones para elegir conducir con Uber se mantuvieron consistentes de 2019 a 2024, con la excepción de un aumento notable en la importancia de la estabilidad de ingresos.

En los cuatro países la proporción de conductores que mencionaron la necesidad de ingresos estables aumentó significativamente, lo que sugiere que Uber es percibido cada vez más como una red de seguridad financiera. Otras motivaciones financieras, como el deseo de “generar más ganancias” se mantuvo como la razón principal. Si bien los horarios flexibles siguen siendo una motivación clave, este factor perdió algo de relevancia en todos los países, excepto en Brasil. Por otro lado, el atractivo de la autonomía —el deseo de “ser mi propio jefe”— cobró fuerza en México, Brasil y Colombia, lo que refleja el valor que se le da a la independencia dentro de la economía gig. En 2024, el 60% de los CU en Colombia y 53% en Chile reportaron la “falta de oportunidades laborales” como una de las principales razones para unirse a la plataforma. Estas tendencias apuntan a un cambio en la forma en que se percibe a Uber, considerándolo como un componente clave para mantener los niveles de gasto total. Cada vez más una opción de empleo estructurada en lugar de solo una fuente secundaria o flexible de ingresos.



FIGURA IV.7 RAZONES PARA USAR LA PLATAFORMA. 2019-2024



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La importancia de distintas razones que podrían llevar a los conductores de Uber a dejar la plataforma disminuyó entre 2019 y 2024, lo que señala un cambio en la forma en que los conductores perciben las oportunidades laborales alternativas. Aunque la “expectativa de mejores ingresos” sigue siendo el factor más relevante, su peso disminuyó notablemente, pasando del 80% en 2019 al 57% en 2024. Esto sugiere que ahora menos conductores consideran que obtener un salario más alto en otro lugar es una motivación suficiente para dejar de conducir con Uber. De manera similar, el atractivo de mejores beneficios (como pensiones y seguro médico) cayó del 49% al 25%, lo que indica una disminución en la importancia

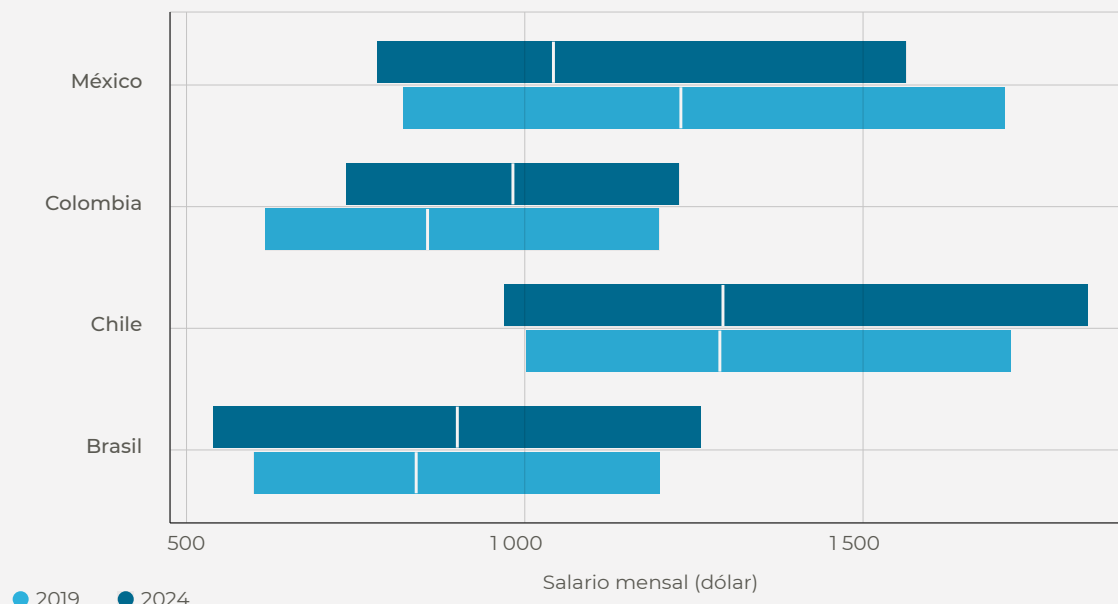


otorgada a la seguridad social como razón para cambiar de empleo. El reconocimiento — ya el factor menos mencionado en 2019 — disminuyó aún más, del 16% en 2019 a apenas 3% en 2024, lo que confirma que el estatus y el reconocimiento no son prioridades para la mayoría de los conductores. Estas tendencias apuntan a una creciente aceptación de Uber como una fuente de ingresos viable a largo plazo. También podría reflejar cambios en las condiciones cambiantes del mercado laboral, una menor disponibilidad de alternativas más atractivas o una reevaluación de los trabajadores de plataformas de lo que constituye un “mejor” empleo.

El salario mínimo mensual requerido para que los conductores de Uber dejen de conducir mostró tendencias mixtas en los cuatro países encuestados entre 2019 y 2024. En promedio, la mediana del salario mínimo requerido disminuyó ligeramente de \$1,025.6 en 2019 a \$982.5 en 2024, lo que indica que algunos conductores podrían estar dispuestos a dejar Uber por un salario menor en comparación con años anteriores. Brasil y Colombia experimentaron los mayores aumentos en la mediana, en Brasil subió de \$719.5 a \$900.3 y en Colombia de \$753.5 a \$982.5, lo que sugiere mayores expectativas salariales entre los conductores en estos países. En Chile se mantuvo estable, con solo un ligero aumento de \$1,288.3 a \$1,292.9, mientras que México fue el único país en donde el salario requerido disminuyó, cayendo de \$1,094 a \$1,042.4. Estas tendencias sugieren que mientras algunos conductores están aumentando sus expectativas salariales antes de considerar dejar Uber, otros, particularmente en México, pueden estar ajustando sus expectativas a la baja, posiblemente debido a cambios en las condiciones del mercado laboral, incertidumbre económica o menores alternativas percibidas fuera de Uber.



FIGURA IV.8 SALARIO DE TIEMPO COMPLETO PARA DEJAR DE CONducIR CON UBER (2019-2024)



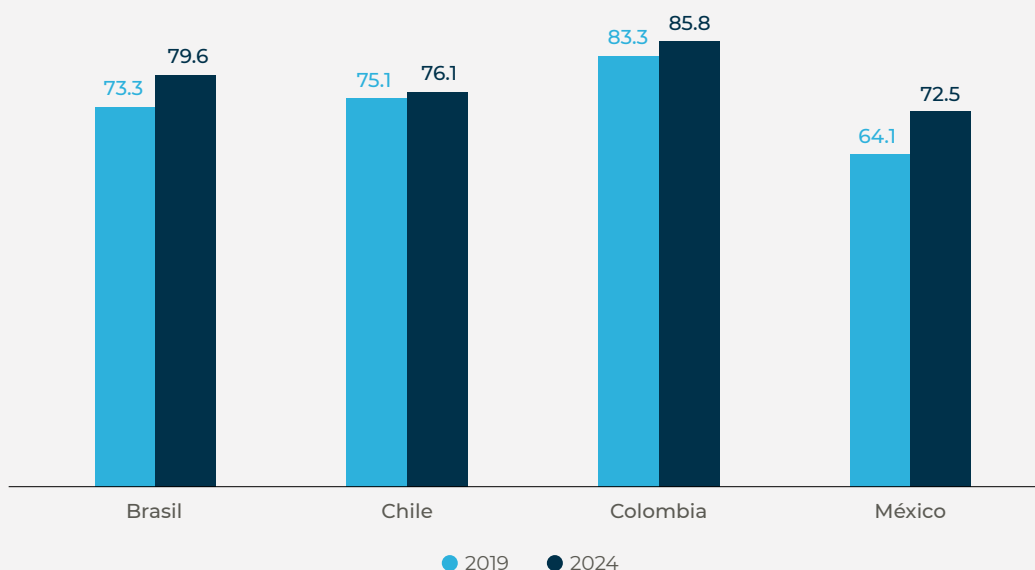
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

4.5 → Salud y comportamiento financiero

La proporción de conductores de Uber que deben dinero a una institución financiera o a una persona aumentó en los cuatro países encuestados entre 2019 y 2024, lo que indica un aumento en la deuda financiera de los conductores, aunque este no es directamente atribuible a su decisión de conducir con Uber. El porcentaje de conductores endeudados aumentó del 74% en 2019 al 79% en 2024, lo que sugiere una mayor dependencia financiera de préstamos o dinero prestado. Colombia tuvo la mayor proporción de conductores endeudados en ambos años, aumentando del 83% al 86%, mientras que Brasil también vio un aumento notable del 73% al 80%. Chile experimentó un ligero aumento del 75% al 76%, mientras que México tuvo el mayor aumento relativo, pasando del 64% al 73%. Estas tendencias sugieren que más conductores de Uber están acumulando obligaciones financieras, posiblemente debido a presiones económicas, mayores costos de vida o una creciente dependencia del crédito para sustentar sus medios de vida, sin que ello implique una relación causal con su actividad en Uber.



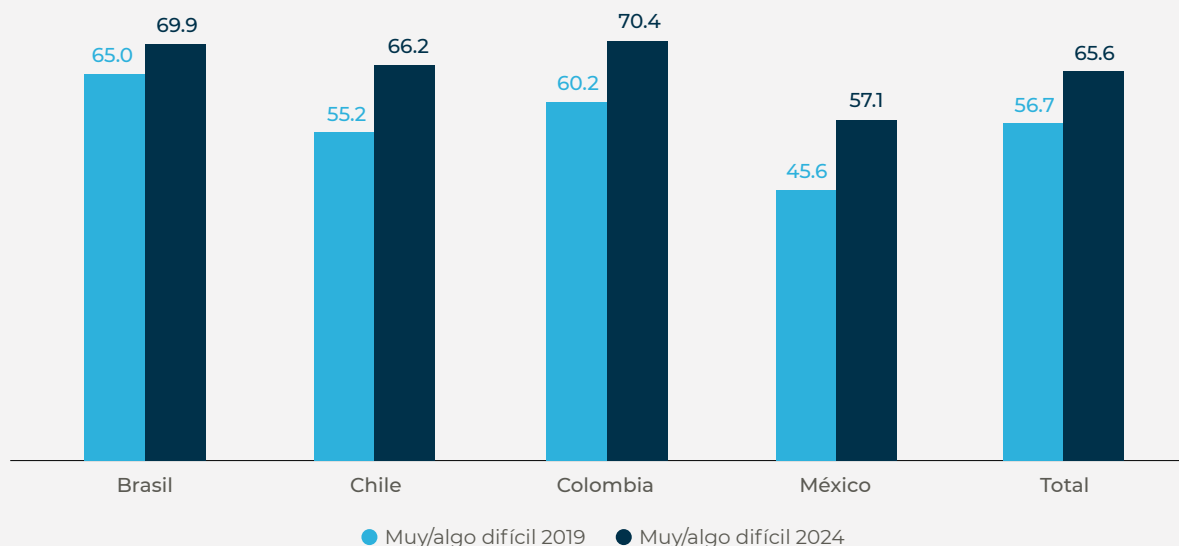
FIGURA IV.9 DEUDA CON UNA INSTITUCIÓN FINANCIERA (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La proporción de conductores de Uber que tienen dificultades para cubrir otras necesidades básicas mientras saldan sus deudas incrementó en los cuatro países encuestados entre 2019 y 2024, lo que indica una creciente presión financiera. El porcentaje de conductores que experimentan dificultades financieras debido al pago de deudas aumentó del 57% en 2019 al 66% en 2024, lo que sugiere que la situación económica empeoró para muchos conductores. Colombia registró el mayor porcentaje, pasando del 60% al 70%, al igual que en Chile donde también se observó un salto significativo del 55% al 66%. Brasil tuvo un aumento menor pero notable del 65% al 70%, y en México, a pesar de tener las cifras más bajas, se registró un aumento del 46 % al 57 %. Estas tendencias sugieren que más conductores de Uber tienen dificultades para equilibrar el pago de deudas con sus gastos de manutención, aunque ello no significa que su estrés financiero se deba directamente a su actividad en la plataforma.

FIGURA IV.10 DIFICULTAD PARA PAGAR LA DEUDA (2019-2024)

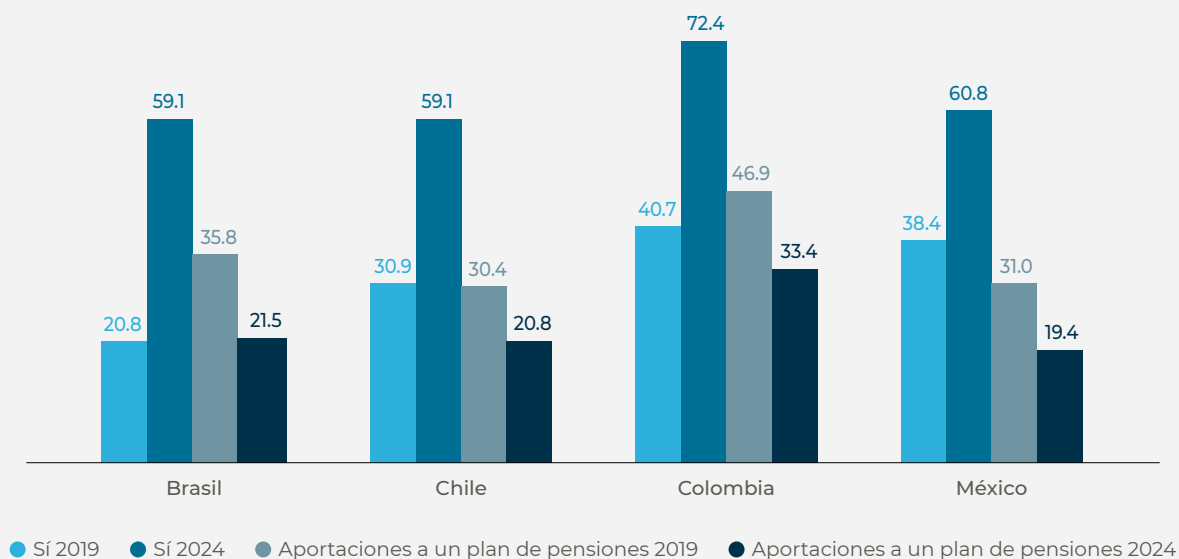


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La proporción de conductores de Uber que toman medidas para su jubilación aumentó significativamente entre 2019 y 2024, lo que indica una mayor concientización y participación en la planificación financiera a largo plazo. El porcentaje de conductores que se preparan activamente para la jubilación aumentó del 32.0% en 2019 al 63.5% en 2024, lo que sugiere que cada vez más conductores priorizan la seguridad financiera. Colombia registró el mayor porcentaje, del 40.7% en 2019 al 72.4% en 2024, mientras que Chile y México también experimentaron un crecimiento notable, pasando del 30.9% al 59.1% y del 38.4% al 60.8%, respectivamente. Brasil también registró un aumento sustancial de 20.8% a 59.1%. Sin embargo, las contribuciones a pensiones han disminuido, el porcentaje de conductores que contribuyen a un plan de pensiones pasó de 36.1% en 2019 a 24.1% en 2024. Brasil registró el mayor decremento en la participación en pensiones, de 35.8 % al 21.5%, mientras que Brasil, Chile y México también mostraron disminuciones menos pronunciadas. Estas tendencias indican que los conductores de Uber participan cada vez más en la planificación financiera para la jubilación y toman medidas proactivas para asegurar su futuro financiero, pero cada vez menos contribuyen a planes de pensiones. Este cambio puede estar influenciado por las condiciones económicas, los cambios en las políticas o una mayor concienciación sobre la importancia del ahorro para la jubilación.



FIGURA IV.11 EXPECTATIVAS DE INGRESOS DURANTE LA JUBILACIÓN (2019-2024)



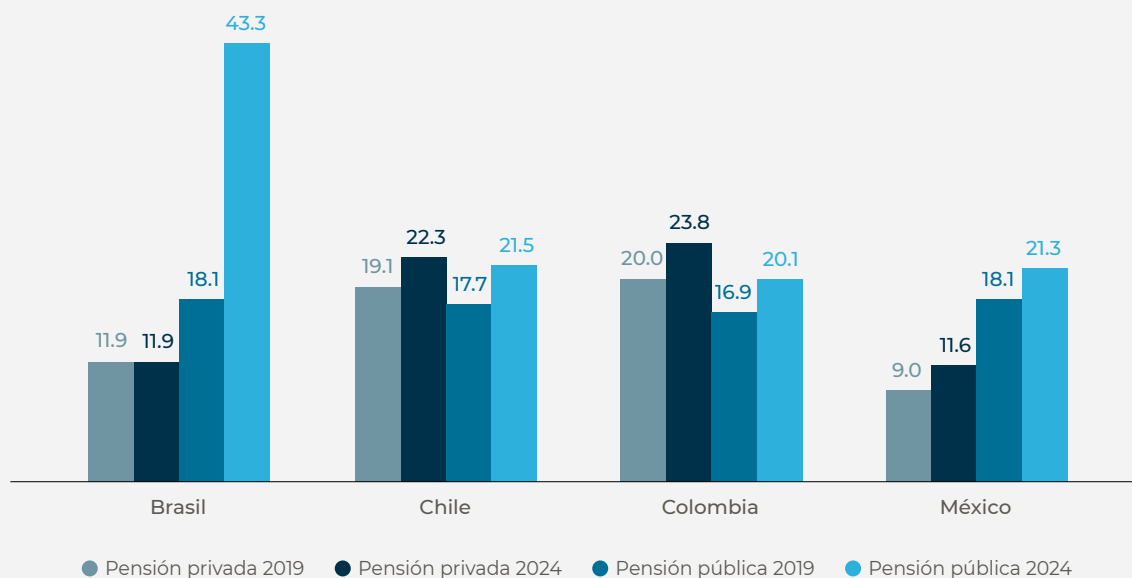
Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La forma en que los conductores de Uber esperan financiar su jubilación cambió entre 2019 y 2024, con una mayor dependencia de las pensiones privadas y un aumento notable en las expectativas de pensiones públicas en Brasil.

El porcentaje de conductores que esperan depender de pensiones privadas aumentó del 14.9% en 2019 al 17.1% en 2024, lo que refleja un ligero cambio hacia los ahorros para la jubilación autogestionados. Colombia tuvo el mayor aumento, del 20% al 28.6%, mientras que Brasil, Chile y México también mostraron un crecimiento moderado. Mientras tanto, la dependencia de las pensiones públicas mostró un aumento, de 17.7% en 2019 a 26.1% en 2024. Sin embargo, este aumento está impulsado en gran medida por Brasil, donde el porcentaje de conductores que esperan depender de las pensiones públicas saltó del 18.1% al 43.3%. En contraste, Chile, Colombia y México experimentaron cambios menores en la dependencia de las pensiones públicas, lo que sugiere que los conductores en estos países valoran poco los sistemas de pensiones no contributivos. Estas tendencias indican que, si bien más conductores de Uber están considerando pensiones privadas, aún existe preocupación por la seguridad financiera a largo plazo, especialmente en países donde los sistemas de pensiones estatales se perciben como poco fiables o insuficientes.



FIGURA IV.12 EXPECTATIVAS DE INGRESOS DURANTE LA JUBILACIÓN (2019-2024)

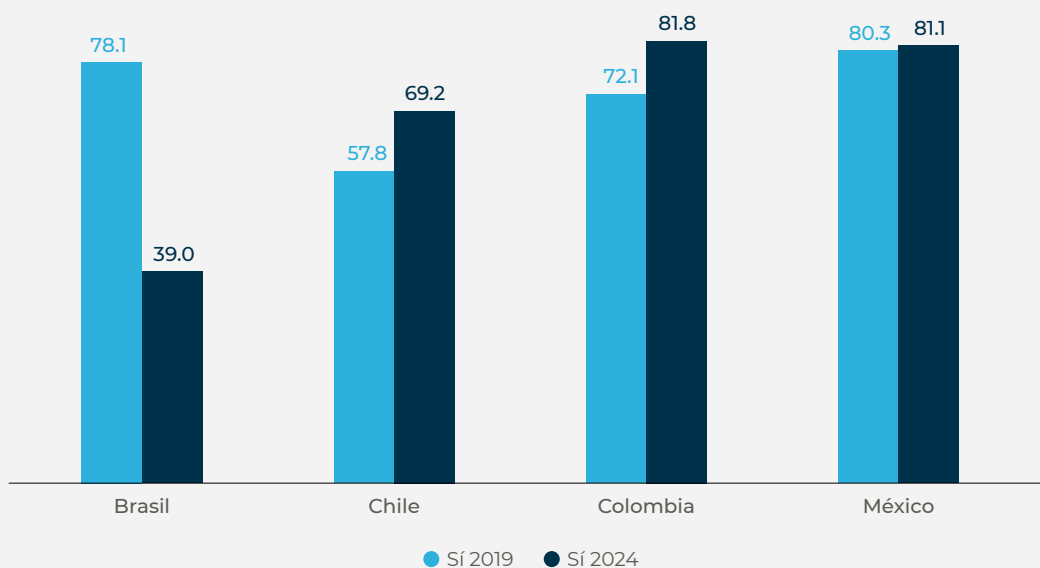


Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.

La disposición de los conductores de Uber a usar una opción de ahorro automático mostró tendencias mixtas entre 2019 y 2024, con algunos países experimentando una disminución mientras que otros mostraron un aumento. El porcentaje de conductores abiertos a usar esta opción se mantuvo relativamente estable, disminuyendo del 72% en 2019 al 69% en 2024, impulsado principalmente por Brasil. En este país, la disposición cayó drásticamente del 78% en 2019 al 39% en 2024, lo que indica un menor interés en los ahorros estructurados. Por el contrario, en Chile se reportó un aumento, de 58% al 69%, lo que sugiere una creciente preferencia por la planificación financiera entre sus conductores. Colombia experimentó un aumento del 72% al 82%, mientras que México se mantuvo relativamente estable, con un cambio leve del 80% al 81%. Estas tendencias sugieren que las prioridades financieras de los conductores y su capacidad de ahorro varían entre países, y algunos están menos dispuestos a ahorrar de forma automática, posiblemente debido a presiones financieras inmediatas. Mientras tanto, en países como Chile, la creciente disposición a utilizar dichas herramientas puede reflejar una mayor conciencia financiera y confianza en los mecanismos de ahorro.



FIGURA IV.13 DISPOSICIÓN A PARTICIPAR EN UN PLAN DE AHORRO (2019-2024)



Fuente: Encuesta BID-Uber 2024 y 2019.



Conclusiones





Este reporte resume los hallazgos de la Encuesta Uber-BID de 2024, el estudio más completo hasta la fecha sobre los conductores de Uber en América Latina a la fecha La encuesta se realizó en ocho países —Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, República Dominicana y México— y recopiló las respuestas de 13,722 conductores, ofreciendo una visión sin precedentes de la economía de plataformas en la región. Los datos destacan cómo Uber se ha convertido en una alternativa ocupacional significativa y en una fuente de ingresos flexibles una para una amplia variedad de individuos.

El perfil de los conductores de Uber en América Latina sigue siendo diverso, lo que dificulta aplicar clasificaciones laborales tradicionales. La mayoría son hombres (91%), con una edad promedio de 41 años, y niveles relativamente altos de educación: el 54% tiene educación terciaria, aunque esto varía desde un 74% en Colombia hasta un 45% en Brasil. La mayoría utiliza la plataforma de tiempo parcial: el 40% se conecta entre 10 y 30 horas semanales, y el 25% supera las 30 horas. Las mujeres conductoras, que representan ahora el 9 % del total, participan con menor intensidad, en gran medida debido a preocupaciones de seguridad y responsabilidades de cuidado. Además, el 8% de los conductores son migrantes internacionales. Estos patrones resaltan la relevancia creciente del trabajo en plataformas para personas de mediana edad, con formación educativa y para migrantes que buscan ingresos flexibles.

La mayoría de los conductores se perciben a sí mismos como trabajadores independientes y prefieren la flexibilidad frente al empleo tradicional. La mayoría de los CU utilizan la plataforma como una fuente de ingresos complementaria o transitoria, más que como una carrera a largo plazo. De manera notable, el 49% no cambiaría a un empleo como asalariado, incluso si el ingreso fuera equivalente. Dado que el 73% de los conductores tiene entre 25 y 50 años y que la mayoría no usa la plataforma de tiempo completo, su preferencia por la autonomía frente a los beneficios del empleo tradicional es evidente.

Los CU optan por utilizar la plataforma como red de seguridad financiera alternativa, pero su seguridad económica sigue siendo frágil. El 64% reporta que usa sus ingresos para cubrir gastos esenciales del hogar, y el 44% aumenta sus horas en línea cuando aumenta el costo de vida, lo que subraya el papel del trabajo en plataformas funciona como amortiguador financiero. Sin embargo, los altos niveles de endeudamiento son generalizados: más del 70% de los conductores reportan tener deudas, aunque éstas no están directamente relacionadas con la decisión de conducir con Uber, reflejando una tendencia similar en la población general. Las ganancias promedio por hora, de alrededor de \$7.3, brindan cierto apoyo, pero suelen ser insuficientes para garantizar seguridad financiera a largo plazo. Estos hallazgos evidencian la necesidad de políticas más amplias que fortalezcan la resiliencia de los hogares y el acceso a herramientas financieras en todo el mercado laboral, no solo entre los trabajadores de plataformas.



La cobertura de seguros y pensiones entre los conductores de Uber varía significativamente según el tipo de empleos y actividades que realizan. Esta variabilidad refleja una realidad más amplia en América Latina, donde la protección social se vincula más al tipo de empleo que a las necesidades de las personas. Entre los conductores encuestados, el 49% contaba con seguro médico antes de unirse a Uber, pero solo el 31 % realiza aportes a un sistema de pensiones. Aunque el 61 % declara haber tomado alguna medida para planificar su jubilación y muchos esperan seguir trabajando más allá de la edad de retiro, la participación en los sistemas formales sigue siendo baja y desigual. Estos patrones no son exclusivos de los conductores de Uber: resaltan un desafío estructural en la región, donde millones de trabajadores transitan entre empleos formales e informales, lo que resulta en un acceso fragmentado e inconsistente a servicios de salud y pensiones.

La comparación con la encuesta de 2019 (disponible para Brasil, Chile, Colombia y México) revela cambios importantes en el perfil de los conductores de Uber. La proporción de mujeres conductoras aumentó de 6.5% a 9%, y la proporción con educación terciaria subió de 55% a 57%. La participación en pensiones también aumentó ligeramente. Sin embargo, la inseguridad financiera sigue siendo generalizada, similar a las condiciones de la población en general en cada país. Uno de los cambios más destacados es el aumento en la proporción de migrantes internacionales que conducen con Uber—particularmente en Chile—lo que resalta el papel del trabajo en plataformas como una opción accesible para personas recién llegadas. Al mismo tiempo, el porcentaje de conductores que reportan ingresos no laborales, como transferencias gubernamentales, aumentó de 6 % a 12 %, lo que indica una creciente dependencia de fuentes alternativas de ingresos. Estas tendencias reflejan la evolución de la demografía y las estrategias para afrontar la situación de las personas que utilizan plataformas de transporte a través de aplicaciones en medio de dinámicas más amplias del mercado laboral y de la política social en la región.

En resumen, la Encuesta Uber-BID 2024 destaca el dinamismo del trabajo en plataformas y las limitaciones de aplicar marcos laborales tradicionales a quienes participan en él. Los CU presentan un grupo diverso, con estrategias de ingreso, motivaciones y horarios variados, lo que dificulta clasificarlos dentro de definiciones laborales convencionales. Si bien Uber representa una fuente crucial de ingresos para millones en América Latina, la flexibilidad y la posibilidad de generar ingresos son las principales razones por las que los conductores deciden usar la plataforma. La mayoría de los conductores utiliza Uber como una actividad complementaria y no como su ocupación principal. Imponer clasificaciones laborales rígidas podría restar atractivo al trabajo en plataformas para la mayoría, dadas sus características, aspiraciones y comportamientos. Comprender esta heterogeneidad es clave para diseñar regulaciones eficaces e inclusivas.

El servicio de transporte por aplicación atrae principalmente a los trabajadores por su flexibilidad, lo que les permite equilibrar múltiples fuentes de ingreso y responsabilidades personales. La encuesta de 2024 confirma hallazgos previos del BID⁵²: el 49% de los conductores rechazaría un empleo como asalariado y de tiempo completo incluso si ofrecieran el mismo ingreso, lo que subraya una preferencia por la autonomía. Esto sugiere que las políticas deberían centrarse en el individuo más que en el tipo de ocupación, apoyando una variedad de actividades generadoras de ingresos. Dado que la mayoría de los conductores participa en este tipo de trabajo de forma parcial, aplicar un modelo laboral tradicional podría perjudicar el valor del trabajo en plataformas y probablemente obligaría a los conductores a reducir sus horas o buscar otras ocupaciones o gis en su mayoría dentro del sector informal. Mantener la flexibilidad al mismo tiempo que se garantiza la protección es clave para sostener esta forma de trabajo.

Uno de los principales desafíos de los esquemas de trabajo flexible es la volatilidad del ingreso. La encuesta muestra que el 75% de los conductores de Uber tiene algún tipo de deuda, y muchos enfrentan dificultades para cumplir con sus obligaciones financieras debido a la irregularidad de sus ingresos, un patrón que también se observa en la fuerza laboral general. Es importante destacar que estas deudas no son consecuencia de conducir con Uber. Para fortalecer la resiliencia financiera, es fundamental ampliar el acceso a herramientas financieras a la medida ofrecidas por la tecnología. Estas incluyen productos de crédito, cuentas de ahorro flexibles y servicios de banca digital diseñados específicamente para la economía gig. Promover la educación financiera y el uso de la banca digital puede ayudar a los conductores a gestionar mejor su flujo de efectivo, reducir deudas y planificar a futuro, mitigando los riesgos financieros asociados con la variabilidad de los ingresos. Las plataformas podrían ser un aliado clave para lograrlo.

Para garantizar la seguridad financiera sin comprometer la flexibilidad laboral, la economía gig necesita sistemas de beneficios portables. La encuesta revela que solo el 31% contribuye a un sistema de pensiones y el acceso al seguro de salud varía ampliamente entre países — desde un 76% en República Dominicana a un 31% en Brasil. Los gobiernos deberían considerar esquemas de contribución voluntaria y flexible que permitan a los trabajadores independientes construir ahorros a largo plazo sin necesidad de comprometerse con contratos laborales rígidos. Las alianzas público-privadas entre gobiernos, plataformas e instituciones financieras también pueden ayudar la expansión de seguros médicos, cobertura de accidentes y mecanismos de ahorro para emergencias, reduciendo la vulnerabilidad económica de los trabajadores que dependen de los ingresos de las plataformas.

52. Ver [IADB \(2023\)](#), [IADB \(2022 A\)](#), [IADB \(2022 B\)](#).



Los mercados laborales latinoamericanos están experimentando una transformación acelerada, con plataformas de transporte como Uber consolidándose como una fuente clave de ingresos flexibles para millones de personas. Esta transformación exige el desarrollo de instituciones laborales —con nuevas definiciones y nuevos productos para cubrir distintos riesgos— para las personas que optan por participar en la economía gig.

A medida que la tecnología redefine la forma en que se trabaja, los marcos regulatorios tradicionales resultan insuficientes para abordar las realidades del trabajo basado en plataformas. La Encuesta BID-Uber 2024 refuerza la necesidad de políticas innovadoras y sensibles al contexto que reconozcan las características particulares de este tipo de empleo. En lugar de aplicar clasificaciones laborales pensadas para la era analógica, los gobiernos deberían colaborar con las plataformas y organizaciones de trabajadores para diseñar soluciones regulatorias modernas. Estas deben centrarse en ampliar la inclusión financiera, fortalecer sistemas y productos de protección social portables y nuevos, y preservar la flexibilidad que hace atractivo al trabajo en plataformas. No obstante, la regulación debe evitar que las plataformas utilicen esquemas más flexibles como un medio para actuar, en la práctica, como empleadores tradicionales, ejerciendo un control total sobre los trabajadores de una manera incompatible con los principios del trabajo gig, sin estar sujetas a las regulaciones laborales que rigen las relaciones tradicionales entre empleador y empleado. En resumen, es necesario actualizar la normativa para evitar las desventajas de la regulación binaria actual. Idealmente, una “tercera vía” permitiría facilitar el uso de las plataformas y mejorar la cobertura de quienes las eligen como alternativa para complementar sus ingresos. En una región con altos niveles de informalidad, de exclusión y de desigualdad, este enfoque regulatorio equilibrado permitiría que los trabajadores de plataformas accedan a protecciones esenciales sin sacrificar la autonomía y adaptabilidad que hacen atractiva a la economía digital.



→ Referencias



- Aguilar, M. (2025, February 28). Ride-hailing and bike-sharing services are reshaping urban mobility in Latin America: Alfredo Del Mazo Maza [Press release]. EIN Presswire. <https://www.wric.com/business/press-releases/ein-presswire/789864897/ride-hailing-and-bike-sharing-services-are-reshaping-urban-mobility-in-latin-america-alfredo-del-mazo-maza/>.
- Ahmed, S. (2024, January 4). Leading ride-hailing apps in Latin America for 2024. Appical. <https://www.appical.com/blog/leading-ride-hailing-apps-in-latin-america.html>.
- Azuara Herrera, O., Fazio, M. V., Hand, A., Keller, L., Rodríguez Tapia, C., & Silva Porto, M. T. (2020). *The Future of Work in Latin America and the Caribbean: How Can Technology Facilitate Job Recovery after COVID-19? (Interactive version)*. <https://doi.org/10.18235/0002646>.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2023). Ley N° 21.553: Regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1215039>.
- Bloomberg Linea. (2022, November 8). Beat exits Argentina, Mexico and Peru to focus on European markets. <https://www.bloomberglinea.com/english/beat-exits-argentina-mexico-and-peru-to-focus-on-european-markets/>.
- Bloomberg. (2024, August). Currency exchange rates: USD/MXN, USD/BRL, USD/ARS, USD/COP, USD/CLP, USD/CRC, USD/DOP [Data set]. Bloomberg Terminal.
- Câmara dos Deputados. (2024). PLP 12/2024 – Projeto de Lei Complementar: Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2464020>.
- Diario Oficial de la Federación. (2024, diciembre 24). Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de plataformas digitales. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5746132&fecha=24/12/2024.
- Fielbaum, A., Ruiz, F., Boccardo, G., Rubio, D., Tirachini, A., & Rosales-Salas, J. (2023). The job of public transport, ride-hailing and delivery drivers: Conditions during the COVID-19 pandemic and implications for a post-pandemic future. *Travel Behaviour and Society*, 31, 63-77. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.11.004>.



- Forbes Tech Council. (2024, April 12). LatAm emerging: A tech sector on the rise. Forbes. <https://www.forbes.com/councils/forbestechcouncil/2024/04/12/latam-emerging-a-tech-sector-on-the-rise/>.
- Fundação Getulio Vargas. (2022). The burden of traffic on gig workers in Brazil. FGV.
- Grand View Research. (n.d.). Latin America ride-hailing services market outlook. <https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/ride-hailing-services-market/latin-america>.
- Grepixit. (n.d.). Best Latin American ride-hailing apps. Grepixit Blog. <https://www.grepixit.com/blog/best-latin-american-ride-hailing-apps.html>.
- GSMA Intelligence. (2023). [The Mobile Economy Latin America 2023](#). GSMA.
- Innova Market Insights. (n.d.). Consumer trends in Latin America. <https://www.innovamarke-tinsights.com/trends/consumer-trends-in-latin-america/>.
- Khosrowshahi, D. (2024, September 17). Only on Uber: Helping to make driving and delivering safer, fairer, and easier [Blog post]. Uber Newsroom. <https://www.uber.com/newsroom/onlyonuber24/>.
- Manky, O., & Mogollón, N. (2024, July 1). How DiDi Chuxing adapts to Latin America's era of digital platforms. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2024/07/how-didi-chuxing-adapts-to-latin-americas-era-of-digital-platforms?lang=en>.
- Manky, O., & Mogollón, N. (2024, October 23). How DiDi adapts to Latin America's era of digital platforms. Latinvex. <https://latinvex.com/how-didi-adapts-to-latin-americas-era-of-digital-platforms/>.
- Mexico Business News. (2024, September 12). Cabify leaves Mexico after 12 years, citing growth struggles. <https://mexicobusiness.news/automotive/news/cabify-leaves-mexico-after-12-years-citing-growth-struggles>.
- Oestreich, L., Rhoden, P. S., Vieira, J. S., & Ruiz-Padillo, A. (2023). Impacts of the COVID-19 pandemic on the profile and preferences of urban mobility in Brazil: Challenges and opportunities. *Travel Behaviour and Society*, 31, 312-322. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.01.002>.
- Research and Markets. (2025). Mexico Ride Hailing - Market Share Analysis, Industry Trends & Statistics, Growth Forecasts (2025 - 2030) [Market research report]. <https://www.researchandmarkets.com/reports/5239535/mexico-ride-hailing-market-share-analysis#src-pos-1>.



- Scholl, L., Bedoya-Maya, F., Sabogal-Cardona, O., & Oviedo, D. (2021). Making the Links between Ride-hailing and Public Transit Ridership: Impacts in Medium and Large Colombian Cities. <https://doi.org/10.18235/0003697>.
- Sensor Tower. (2024, April). Q1 2024 snapshot: Top 5 carpooling & ridesharing apps in Latin America. Sensor Tower. https://sensortower.com/blog/2024-q1-unified-top-5-carpooling-and-ridesharing-apps-units-latin_am-63e3708de1714cfff1489d09.
- Serebrisky, T., & Margot, D. (2022). Pricing urban transport in Latin America. In A. Estache & D. Martimort (Eds.), A guide to public-private partnerships in infrastructure (pp. 390–405). Edward Elgar Publishing. <https://www.elgaronline.com/edcollchap/book/9781800375550/book-part-9781800375550-31.xml>.
- Tabak, B. M., Silva, I. B. D. R., Quintino, D. D., & Silva, T. C. (2025). Fuel prices connectedness across Brazilian capitals: The case of ethanol and gasoline. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 210, 115148. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2024.115148>.
- Tang, M. (2022, August 18). Ride-hailing in Latin America: A race between Uber and Didi's 99. Measurable AI. <https://blog.measurable.ai/2022/08/18/ride-hailing-in-latin-america-a-race-between-uber-and-didis-99/>.
- Venturebeat. (2020). [Tech companies adapt as cities linger in lockdown](#).



→ Anexo Datos por país



Uber

Conductores de Uber

2024

NÚMERO DE PAÍSES: → 8
MUESTRA: → 13,722



SOCIODEMOGRAFÍA¹

2024



% Hombres
→ 91%



Tamaño medio de la familia
→ 3.5 miembros



Edad
→ 41



% Educación terciaria o más
→ 57%



% Menos de 54 años
→ 83%



% Nacidos en otro país
→ 8%



VIDA CON UBER

2024

Al momento de la encuesta

30%

Antes de conducir con Uber

42%

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado

49%

Experiencia en la industria del transporte

15%

Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)

12%

Conductores con otros trabajos

53%

Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)

68%

Conexión entre 15 y 40 horas semanales

39%

Conexión menos de 15 hrs semanales

42%

Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)

67%

COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL (PENSIÓN)

INGRESO POR HORA

2024

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)

US\$
→ 7.3²



HORAS SEMANALES EN LÍNEA

2024



19.6 hrs



16.0 hrs

TOTAL

→ 19.3 hrs

1. Los datos de este informe provienen de encuestas realizadas por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la encuesta abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Para 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anonimizados proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos y horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la encuesta. Para obtener más información, consulte el informe completo.
2. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los valores faltantes en los datos administrativos de ingresos, con el fin de eliminar valores atípicos.



Uber



MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER

2024



Generar más ganancias

76%
52%



Horario flexible

61%
69%



Ser mi propio jefe

65%
65%



Ingresos estables

67%
54%

- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

→ 38%

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

→ 26%

Planea parar pronto

→ 4%



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

2024

- Seguridad financiera
- Estrechez económica
- Condiciones inseguras
- NS/NA

EN DEUDA

2024

→ 75%

Acceso a cuenta de ahorros 54%

Preparados para una emergencia financiera 27%

Confianza en superar un problema financiero 58%

Ha pensado en el retiro 81%

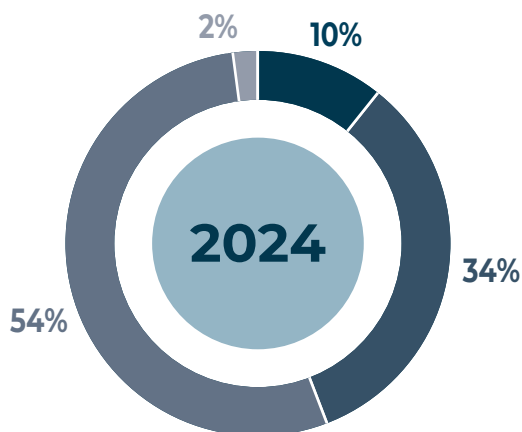
Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro 61%

Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: iniciar un negocio 22%

Planea trabajar después de la edad del retiro 87%

Se unirá a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber 73%

Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan 53%



MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

2024

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

→ 33%

Comenzar un negocio

→ 24%

Ahorrar para la jubilación

→ 19%

Comprar una casa/apartamento/terreno

→ 24%



Argentina

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2016

MUESTRA: → **2,589**
2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹

2024



% Hombres
→ **89%**



Tamaño medio de la familia
→ **3.4**
miembros



Edad
→ **42**



% Educación terciaria o más
→ **47%**



% Menos de 54 años
→ **80%**



% Nacidos en otro país
→ **10%**



VIDA CON UBER

2024

Al momento de la encuesta

31%

Antes de conducir con Uber

22%

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado

42%

Experiencia en la industria del transporte

11%

Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)

14%

Conductores con otros trabajos

50%

Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)

77%

Conexión entre 15 y 40 horas semanales

37%

Conexión menos de 15 hrs semanales

53%

Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)

76%

INGRESO POR HORA

2024

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)

US\$
→ **8.9**²



HORAS SEMANALES EN LÍNEA

2024



15.1 hrs



13.3 hrs

TOTAL

→ **14.9 hrs**

¹ Los datos de este informe provienen de encuestas realizadas por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la encuesta abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Para 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anonimizados proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos y horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la encuesta. Para obtener más información, consulte el informe completo.

² Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los valores faltantes en los datos administrativos de ingresos, con el fin de eliminar valores atípicos.



MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER

2024



Generar más ganancias

75%

56%



Horario flexible

61%

72%



Ser mi propio jefe

64%

65%



Ingresos estables

65%

57%

- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

→ 38%

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

→ 26%

Planea parar pronto

→ 2%



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

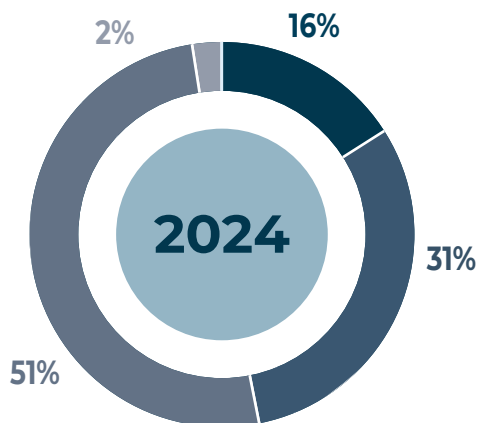
2024

EN DEUDA

2024

- Seguridad financiera
- Estrechez económica
- Condiciones inseguras
- NS/NA

→ 56%



Acceso a cuenta de ahorros

35%

Preparados para una emergencia financiera

30%

Confianza en superar un problema financiero

60%

Ha pensado en el retiro

72%

Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro

53%

Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: iniciar un negocio

16%

Planea trabajar después de la edad del retiro

87%

Se unirá a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber

77%

Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan

51%

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

2024

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

→ 31%

Comenzar un negocio

→ 22%

Ahorrar para la jubilación

→ 13%

Comprar una casa/apartamento/terreno

→ 23%



Brasil

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2014
MUESTRA: **1,470** → **2,069**
2019 2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹



% Hombres
95% → **91%**
2019 2024



Tamaño medio de la familia
3.4 miembros → **3.2** miembros
2019 2024



Edad
37 → **42**
2019 2024



% Educación terciaria o más
47% → **45%**
2019 2024



% Menos de 54 años
91% → **82%**
2019 2024

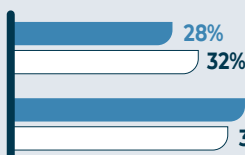


% Nacidos en otro país
1% → **2%**
2019 2024



VIDA CON UBER

Al momento de la encuesta



COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL (PENSIÓN)

Antes de conducir con Uber

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



Experiencia en la industria del transporte



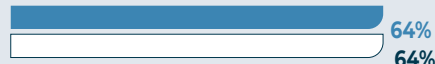
Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



Conductores con otros trabajos



Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



● 2019 ● 2024

INGRESO POR HORA

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)



US\$ **5.6**² → **6.0**³
2019 2024

HORAS SEMANALES EN LÍNEA



2019 19.8 hrs
2024 23.9 hrs



2019 11 hrs
2024 20,1 hrs

TOTAL

19.7 → **23.7** hrs
2019 2024

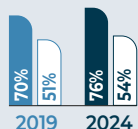
1. Los datos de este resumen se obtuvieron de una investigación realizada por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la investigación abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. En 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anónimos proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos, horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la investigación. Para obtener más información, consulte el informe completo. 2. Los ingresos de 2019 se ajustaron según el IPC de agosto de 2019 y 2024. Fuente: Bloomberg, BID. 3. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los datos faltantes de ingresos administrativos en ambos años.



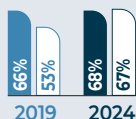
MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER



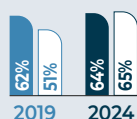
Generar más ganancias



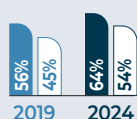
Horario flexible



Ser mi propio jefe



Ingresos estables



- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

52% → 43%
2019 2024

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

32% → 19%
2019 2024

Planea parar pronto

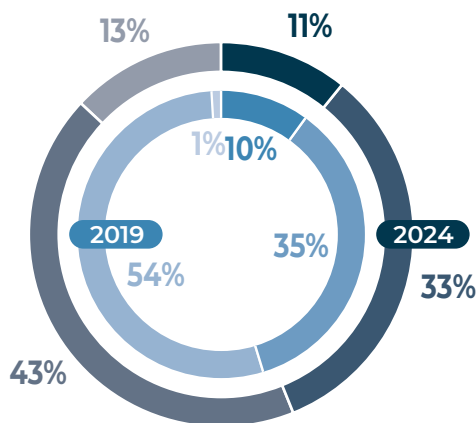
5% → 8%
2019 2024



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

- Seguridad financiera
- Com dificultades
- Condiciones inseguras
- NS/NA



EN DEUDA

73% → 80%
2019 2024

Acceso a cuenta de ahorros



Preparados para una emergencia financiera



Confianza en superar un problema financiero



Ha pensado en el retiro



Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro



Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: contribuciones a un sistema de pensiones



Planea trabajar después de la edad del retiro



Se uniría a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber



Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan



● 2019 ● 2024

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

34% → 34%
2019 2024

Comenzar un negocio

22% → 17%
2019 2024

Ahorrar para la jubilación

18% → 19%
2019 2024

Comprar una casa/apartamento/terreno

32% → 22%
2019 2024



Chile

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2014
MUESTRA: **1,378** → **2,160**
2019 2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹



% Hombres
91% → **90%**
2019 2024



Tamaño medio de la familia
3.8 miembros → **3.4** miembros
2019 2024



Edad
38 → **42**
2019 2024



% Educación terciaria o más
56% → **70%**
2019 2024



% Menos de 54 años
89% → **83%**
2019 2024



% Nacidos en otro país
10% → **28%**
2019 2024

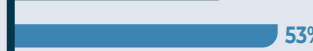


VIDA CON UBER

Al momento de la encuesta



Antes de conducir con Uber



Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



Experiencia en la industria del transporte



Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



Conductores con otros trabajos



Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



● 2019 ● 2024

INGRESO POR HORA

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)



US\$ **7.3**² → **8.8**³
2019 2024

HORAS SEMANALES EN LÍNEA



2019 15.2 hrs
2024 16.4 hrs



2019 11 hrs
2024 16,6 hrs

TOTAL

14.9 → **16.4** hrs
2019 2024

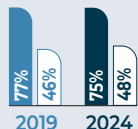
1. Los datos de este resumen se obtuvieron de una investigación realizada por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la investigación abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. En 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anónimos proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos, horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la investigación. Para obtener más información, consulte el informe completo. 2. Los ingresos de 2019 se ajustaron según el IPC de agosto de 2019 y 2024. Fuente: Bloomberg, BID. 3. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los datos faltantes de ingresos administrativos en ambos años.



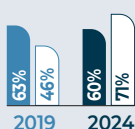
MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER



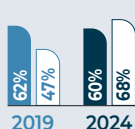
Generar más ganancias



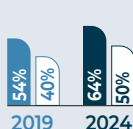
Horario flexible



Ser mi propio jefe



Ingresos estables



Conducir en el futuro previsible

32% → 35%
2019 2024

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

34% → 29%
2019 2024

Planea parar pronto

5% → 4%
2019 2024

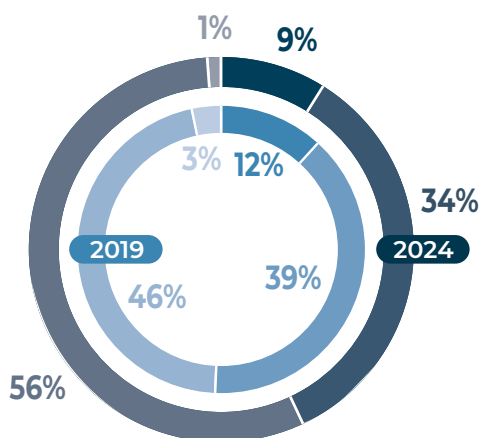
- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

- Seguridad financiera
- Com dificultades
- Condiciones inseguras
- NS/NA



EN DEUDA

75% → 76%
2019 2024



MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

32% → 35%
2019 2024

Comenzar un negocio

26% → 24%
2019 2024

Ahorrar para la jubilación

18% → 19%
2019 2024

Comprar una casa/apartamento/terreno

30% → 29%
2019 2024



Colombia

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2013
MUESTRA: **1,152** → **2,586**
2019 2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹



% Hombres
94% → 92%
2019 2024



Tamaño medio de la familia
3.7 miembros → **3.4** miembros
2019 2024



Edad
38 → 42
2019 2024



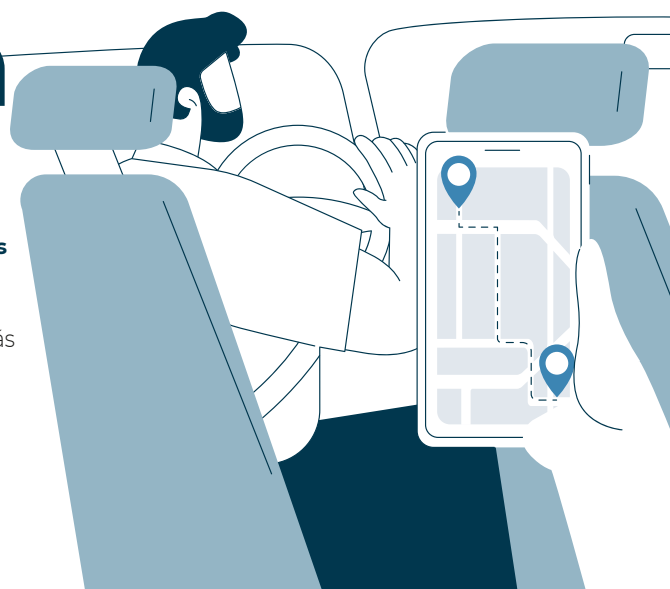
% Educación terciaria o más
71% → 74%
2019 2024



% Menos de 54 años
88% → 82%
2019 2024

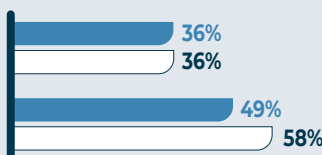


% Nacidos en otro país
2% → 3%
2019 2024



VIDA CON UBER

Al momento de la encuesta



Antes de conducir con Uber

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



Experiencia en la industria del transporte



Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



Conductores con otros trabajos



Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



● 2019 ● 2024

INGRESO POR HORA

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)



US\$ **4.8**² → **5.4**³
2019 2024

HORAS SEMANALES EN LÍNEA



2019 18 hrs
2024 18.5 hrs



2019 12.6 hrs
2024 13.7 hrs

TOTAL

17.7 → **18.1** hrs
2019 2024

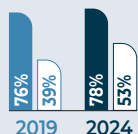
1. Los datos de este resumen se obtuvieron de una investigación realizada por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la investigación abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. En 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anónimos proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos, horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la investigación. Para obtener más información, consulte el informe completo. 2. Los ingresos de 2019 se ajustaron según el IPC de agosto de 2019 y 2024. Fuente: Bloomberg, BID. 3. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los datos faltantes de ingresos administrativos en ambos años.



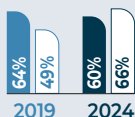
MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER



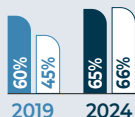
Generar más ganancias



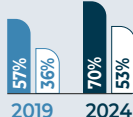
Horario flexible



Ser mi propio jefe



Ingresos estables



Conducir en el futuro previsible

33% → 36%
2019 2024

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

34% → 30%
2019 2024

Planea parar pronto

10% → 3%
2019 2024

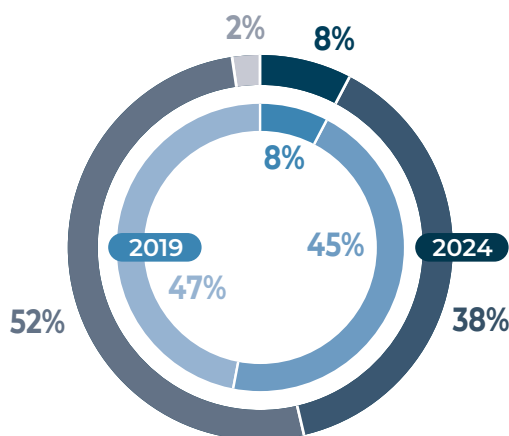
- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

- Seguridad financiera
- Com dificultades
- Condiciones inseguras
- NS/NA



EN DEUDA

87% → 89%
2019 2024

Acceso a cuenta de ahorros



Preparados para una emergencia financiera



Confianza en superar un problema financiero



Ha pensado en el retiro



Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro



Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: contribuciones a un sistema de pensiones



Planea trabajar después de la edad del retiro



Se uniría a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber



Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan



● 2019 ● 2024

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

24% → 29%
2019 2024

Comenzar un negocio

32% → 25%
2019 2024

Ahorrar para la jubilación

20% → 20%
2019 2024

Comprar una casa/apartamento/terreno

40% → 31%
2019 2024



Costa Rica

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2015

MUESTRA: → **944**
2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹

2024



% Hombres
→ **89%**



Tamaño medio de la familia
→ **3.6**
miembros



Edad
→ **40**



% Educación terciaria o más
→ **53%**



% Menos de 54 años
→ **86%**



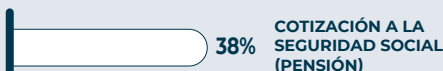
% Nacidos en otro país
→ **12%**



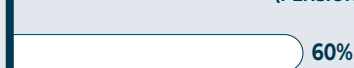
VIDA CON UBER

2024

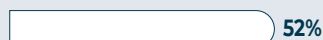
Al momento de la encuesta



Antes de conducir con Uber



Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



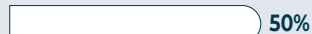
Experiencia en la industria del transporte



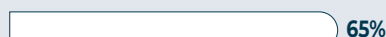
Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



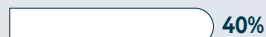
Conductores con otros trabajos



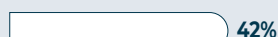
Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



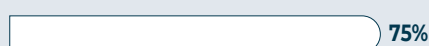
Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



INGRESO POR HORA

2024

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)

US\$
→ **9.2**²



HORAS SEMANALES EN LÍNEA

2024



20.3 hrs



15.4 hrs

TOTAL

→ **20.5 hrs**

1. Los datos de este informe provienen de encuestas realizadas por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la encuesta abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Para 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anonimizados proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos y horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la encuesta. Para obtener más información, consulte el informe completo.
2. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los valores faltantes en los datos administrativos de ingresos, con el fin de eliminar valores atípicos.



MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER

2024



Generar más ganancias

75%

45%



Horario flexible

52%

74%



Ser mi propio jefe

59%

67%



Ingresos estables

66%

50%

- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

→ 34%

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

→ 31%

Planea parar pronto

→ 6%



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

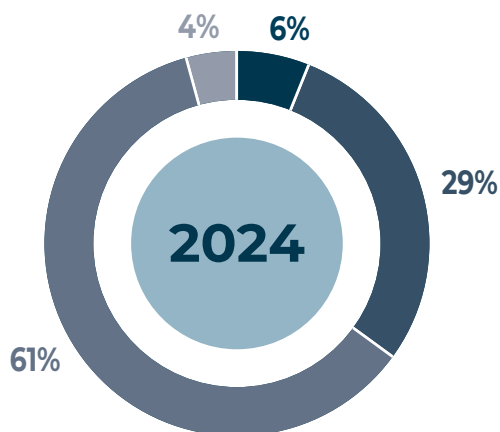
2024

EN DEUDA

2024

- Seguridad financiera
- Estrechez económica
- Condiciones inseguras
- NS/NA

→ 80%



Acceso a cuenta de ahorros 67%

Preparados para una emergencia financiera 20%

Confianza en superar un problema financiero 52%

Ha pensado en el retiro 82%

Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro 57%

Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: contribuciones a un sistema de pensiones 21%

Planea trabajar después de la edad del retiro 84%

Se unirá a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber 76%

Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan 10%

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

2024

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

→ 38%

Comenzar un negocio

→ 20%

Ahorrar para la jubilación

→ 18%

Comprar una casa/apartamento/terreno

→ 21%



República Dominicana

FECHA DE INICIO
OPERACIÓN: 2015
MUESTRA:
→ **544**
2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹

2024



% Hombres
→ **94%**



Tamaño medio de la familia
→ **3.7**
miembros



Edad
→ **36**



% Educación terciaria o más
→ **67%**



% Menos de 54 años
→ **95%**



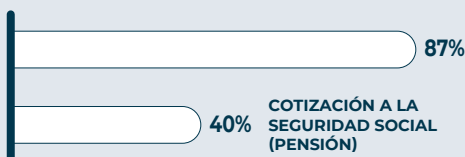
% Nacidos en otro país
→ **3%**



VIDA CON UBER

2024

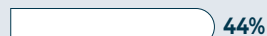
Al momento de la encuesta



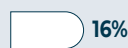
Antes de conducir con Uber



Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



Experiencia en la industria del transporte



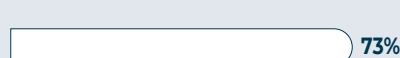
Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



Conductores con otros trabajos



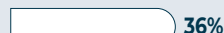
Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



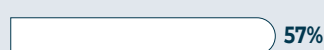
Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



INGRESO POR HORA

2024

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)

US\$
→ **5.0**²



HORAS SEMANALES EN LÍNEA

2024



20.5 hrs

18.1 hrs

TOTAL

→ **21.9 hrs**

1. Los datos de este informe provienen de encuestas realizadas por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la encuesta abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Para 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anonimizados proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos y horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la encuesta. Para obtener más información, consulte el informe completo.
2. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los valores faltantes en los datos administrativos de ingresos, con el fin de eliminar valores atípicos.



MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER

2024



Generar más ganancias

78%

44%



Horario flexible

57%

61%



Ser mi propio jefe

69%

54%



Ingresos estables

70%

44%

- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

→ 36%

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

→ 26%

Planea parar pronto

→ 7%



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

2024

EN DEUDA

2024

- Seguridad financiera
- Estrechez económica
- Condiciones inseguras
- NS/NA

→ 87%

Acceso a cuenta de ahorros 85%

Preparados para una emergencia financiera 36%

Confianza en superar un problema financiero 69%

Ha pensado en el retiro 82%

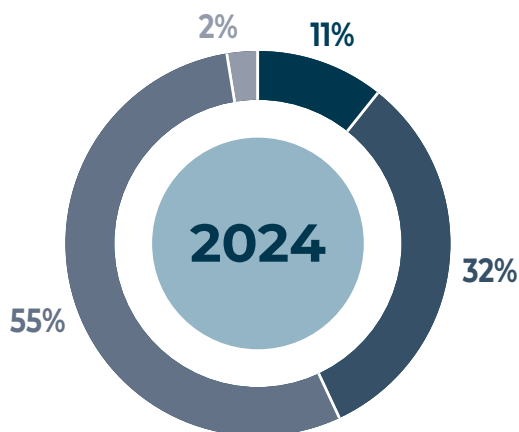
Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro 79%

Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: iniciar un negocio 34%

Planea trabajar después de la edad del retiro 87%

Se unirá a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber 88%

Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan 60%



MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

2024

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

→ 38%

Comenzar un negocio

→ 38%

Ahorrar para la jubilación

→ 22%

Comprar una casa/apartamento/terreno

→ 38%



Ecuador

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2017

MUESTRA: → 729
2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹

2024



% Hombres
→ 93%



Tamaño medio de la familia
→ 3.9 miembros



Edad
→ 39



% Educación terciaria o más
→ 66%



% Menos de 54 años
→ 90%



% Nacidos en otro país
→ 9%



VIDA CON UBER

2024

Al momento de la encuesta

24%

Antes de conducir con Uber

31%

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado

55%

Experiencia en la industria del transporte

13%

Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)

10%

Conductores con otros trabajos

50%

Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)

70%

Conexión entre 15 y 40 horas semanales

37%

Conexión menos de 15 hrs semanales

45%

Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)

67%

COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL (PENSIÓN)

INGRESO POR HORA

2024

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)

US\$
→ 5.2²



HORAS SEMANALES EN LÍNEA

2024



18.8 hrs



13.2 hrs

TOTAL

→ 18.7 hrs

1. Los datos de este informe provienen de encuestas realizadas por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la encuesta abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Para 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anonimizados proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos y horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la encuesta. Para obtener más información, consulte el informe completo.

2. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los valores faltantes en los datos administrativos de ingresos, con el fin de eliminar valores atípicos.



MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER

2024



Generar más ganancias

77%

42%



Horario flexible

59%

66%



Ser mi propio jefe

67%

62%



Ingresos estables

72%

48%

- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

→ 35%

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

→ 35%

Planea parar pronto

→ 3%



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

SEGURIDAD FINANCIERA

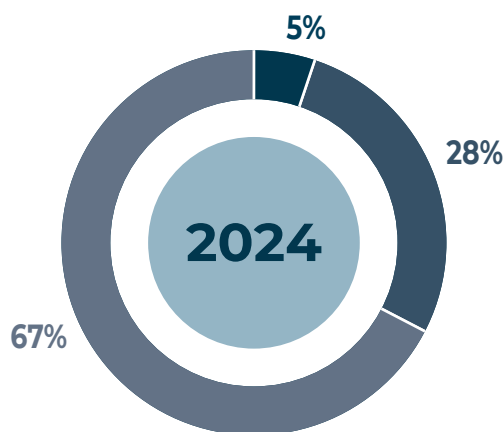
2024

EN DEUDA

2024

- Seguridad financiera
- Estrechez económica
- Condiciones inseguras
- NS/NA

→ 87%



Acceso a cuenta de ahorros 81%

Preparados para una emergencia financiera 16%

Confianza en superar un problema financiero 56%

Ha pensado en el retiro 80%

Ha tomado medidas concretas para asegurar su retiro 58%

Medio de ahorro para el retiro más mencionado en 2024: iniciar un negocio 23%

Planea trabajar después de la edad del retiro 91%

Se unirá a un plan de ahorro automático ofrecido por Uber 81%

Ahorraría como máximo el 10% de sus ingresos en este plan 51%

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

2024

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

→ 26%

Comenzar un negocio

→ 26%

Ahorrar para la jubilación

→ 15%

Comprar una casa/apartamento/terreno

→ 23%



México

FECHA DE INICIO OPERACIÓN: 2013
MUESTRA: **1,251** → **2,660**
2019 2024



SOCIODEMOGRAFÍA¹



% Hombres
94% → 93%
2019 2024



Tamaño medio de la familia
3.8 miembros → 3.8 miembros
2019 2024



Edad
38 → 41
2019 2024



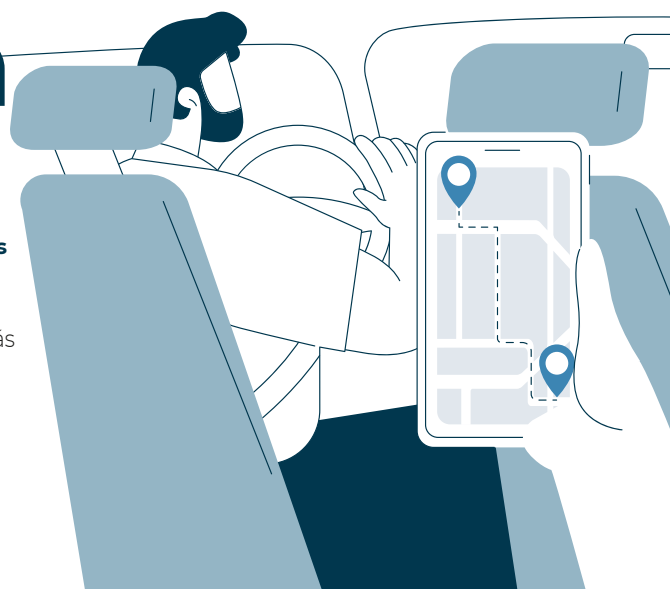
% Educación terciaria o más
49% → 48%
2019 2024



% Menos de 54 años
91% → 84%
2019 2024

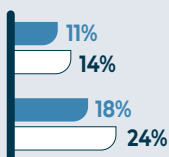


% Nacidos en otro país
2% → 2%
2019 2024



VIDA CON UBER

Al momento de la encuesta



Antes de conducir con Uber

Dejar de conducir con Uber en caso de recibir un trabajo asalariado de tiempo completo con el mismo ingreso mensual generado



Experiencia en la industria del transporte



Sin otra fuente de ingresos (excluyendo Uber)



Conductores con otros trabajos



Propiedad del vehículo: pertenece al conductor o a un miembro del hogar (propio o esposo/a)



Conexión entre 15 y 40 horas semanales



Conexión menos de 15 hrs semanales



Conduce solo con Uber (no con otras plataformas)



● 2019 ● 2024

INGRESO POR HORA

(antes de los costos operativos, p. ej. gasolina, seguro)



US\$ **8.7**² → **7.9**³
2019 2024

HORAS SEMANALES EN LÍNEA



2019 23.8 hrs
2024 23.1 hrs



2019 15.2 hrs
2024 18.7 hrs

TOTAL

23.2 → **22.9 hrs**
2019 2024

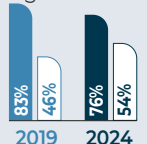
1. Los datos de este resumen se obtuvieron de una investigación realizada por el BID en colaboración con Uber e IPSOS. En 2019, la investigación abarcó una muestra representativa de conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. En 2024, el estudio se amplió para incluir a Ecuador, Costa Rica, República Dominicana y Argentina, lo que ofreció una perspectiva regional más amplia. Se utilizaron datos administrativos anónimos proporcionados por Uber sobre diversas características de los conductores (por ejemplo, ingresos, horas trabajadas) para validar y complementar los datos de la investigación. Para obtener más información, consulte el informe completo. 2. Los ingresos de 2019 se ajustaron según el IPC de agosto de 2019 y 2024. Fuente: Bloomberg, BID. 3. Ajustado por el tipo de cambio de agosto de 2024. Fuente: BID. La muestra excluye a los conductores que trabajaron menos de una hora al mes y los datos faltantes de ingresos administrativos en ambos años.



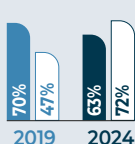
MOTIVOS PARA CONDUCIR CON UBER



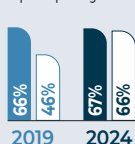
Generar más ganancias



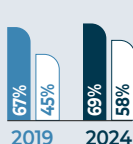
Horario flexible



Ser mi propio jefe



Ingresos estables



- Principal razón para comenzar a conducir con Uber
- Las expectativas en relación a la decisión de conducir con Uber se cumplieron

Conducir en el futuro previsible

33% → 42%
2019 2024

Dejaría de hacerlo si surgiera algo mejor

34% → 23%
2019 2024

Planea parar pronto

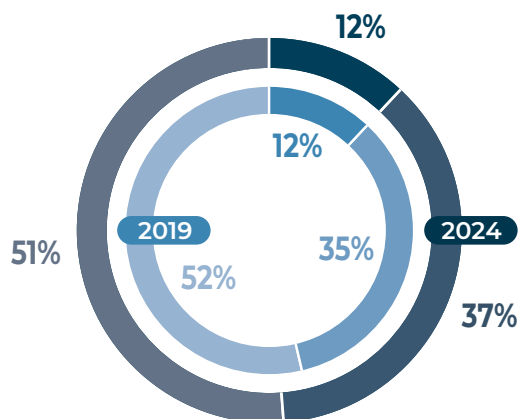
3% → 3%
2019 2024



COMPORTAMIENTO FINANCIERO Y DE SALUD

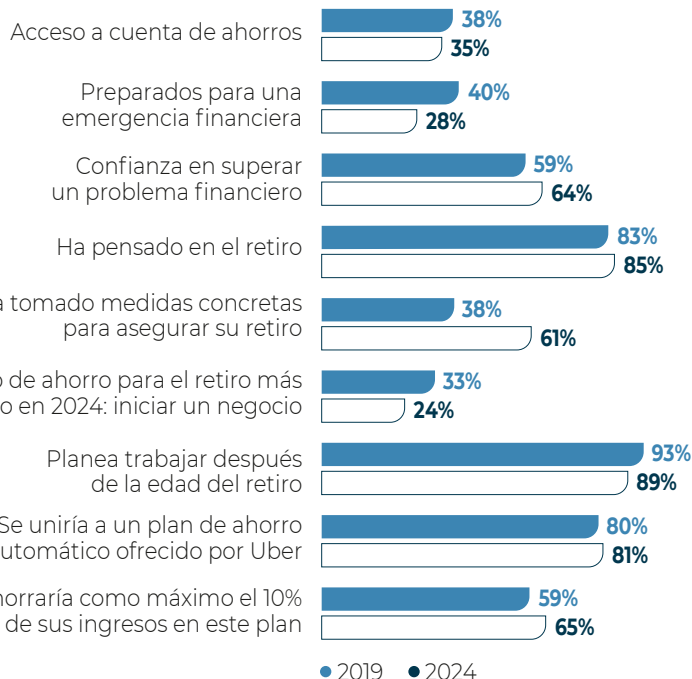
SEGURIDAD FINANCIERA

- Seguridad financiera
- Com dificultades
- Condiciones inseguras
- NS/NA



EN DEUDA

64% → 72%
2019 2024



● 2019 ● 2024

MOTIVO PRINCIPAL PARA AHORRAR

(No mutuamente excluyentes)

Emergencias u otros eventos inesperados

34% → 36%
2019 2024

Comenzar un negocio

32% → 28%
2019 2024

Ahorrar para la jubilación

27% → 23%
2019 2024

Comprar una casa/apartamento/terreno

22% → 17%
2019 2024

