CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Chile

Bernardo Díaz de Astarloa, Paula Szenkman,
Dalila Gómez, Agustín Casarini y Ada Luz Cabrera

Septiembre 2026



Índice

Resumen ejecutivo 4

1. Introducción 8

2. El ecosistema DiDi 10
2.1. Actividad de DiDi 10
2.2. ¿Quiénes son los usuarios de DiDi? 12
2.2.1. Conductores 12
2.2.2. Pasajeros 15

3. Contribución económica: PBI, encadenamientos y mercado laboral 16
3.1 Contribución de DiDi al PBI 17
3.2 Encadenamientos productivos 17
3.3 Impacto en el mercado laboral 18

4. Valoración social de la plataforma y bienestar de los usuarios 19
4.1. Aspectos valorados por los pasajeros 19
4.2. Aspectos valorados por los conductores 22
4.3. Valoración económica del bienestar provisto por DiD 24

5. Contribuciones de DiDi a la movilidad urbana 26
5.1. Hábitos de movilidad 26
5.2. Ahorro 28
5.2.1 Ahorro de costos: contrafactual de auto propio 28
5.2.2. Ahorro de tiempo: comparación de DiDi y el transporte público 29
5.3. Complementariedad con el transporte público 30
5.3.1. Uso combinado y conectividad territorial 31
5.4. Acceso a oportunidades: relación pobreza-movilidad 34

6. Conclusiones 35

Anexo metodológico 37
(I) Análisis input-output 37
(II) Análisis de valuación económica del bienestar 40
(III) Análisis de movilidad: regresiones lineales 45



Presentación

Este documento constituye el informe final del proyecto "Impacto económico y social de las plataformas: El caso de DiDi en Chile", realizado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC) con el apoyo de DiDi. Su objetivo es aportar evidencia actualizada sobre la contribución económica, social y urbana de la plataforma, a fin de informar el debate público y contribuir a dimensionar el impacto de las nuevas plataformas digitales en la economía y sociedad chilena..

El documento presenta una caracterización de los conductores y pasajeros que utilizan DiDi, y estima su contribución a la actividad económica, al empleo, a la formalidad y a la movilidad urbana.

Agradecimientos

CIPPEC agradece especialmente a Rocío Navaridas por su contribución en la coordinación técnica inicial, el diseño de las encuestas, la definición del esquema metodológico y la estructuración general del documento. Su contribución fue clave para ordenar los objetivos del estudio, articular los distintos componentes de análisis y fortalecer la consistencia técnica de los productos finales.

Gráficos, mapas y tablas

Gráfico 1. Utilización de DiDi, por tipo de modalidad 11

Gráfico 2. Distribución de los conductores según tramos de ganancias brutas totales mensuales 14

Gráfico 3. Distribución de viajes de DiDi en la semana, por franja horaria 27

Gráfico 4. Comparación de costos anuales: vehículo propio vs. DiDi 29

Gráfico 5. Relación entre la distancia del viaje DiDi y ahorro de tiempo Comparación contra el transporte público 29

Gráfico 6. Ahorro de tiempo en DiDi vs. en transporte público 30

Tabla 1. Complementariedad entre DiDi y el transporte público Porcentaje de viajes por cantidad de paradas 31

Tabla 2. Distribución de viajes por zonas de pobreza multidimensional 34

Tabla 3. Estimaciones preferidas del excedente del consumidor 41

Tabla 4. Rangos plausibles de valuación del bienestar, por usuario por año, moneda local 42

Mapa 1. Presencia de conductores en DiDi en ciudades de Chile Tasa de respuesta a la encuesta CIPPEC 10

Mapa 2. Distribución espacial de viajes en la Región Metropolitana 28

Mapa 3. Complementariedad de DiDi con el transporte público 32

Mapa 4. Complementariedad de DiDi con el transporte público, por tipo de servicio 33

Resumen ejecutivo

La expansión de las plataformas digitales está transformando la forma en que las personas trabajan, se mueven y acceden a servicios. En este contexto, DiDi se consolida como un actor relevante dentro del ecosistema de movilidad urbana en Chile, con impactos que van más allá del transporte y se extienden al funcionamiento de la economía y a la vida cotidiana de sus usuarios, tanto conductores como pasajeros.

Este estudio analiza el rol de DiDi en Chile a partir de múltiples dimensiones: su contribución a la actividad económica, su impacto en el empleo, y el valor que genera para conductores y pasajeros en términos de bienestar, acceso y oportunidades.

1. **En términos económicos, la actividad asociada a DiDi alcanza un valor agregado de aproximadamente $147.200 millones de pesos, equivalente al 0,04% del PIB anual de Chile en 2025. Esto es el 0,18% de lo que el país genera en un trimestre.** Este impacto no se limita a la actividad directa de los conductores registrados en la plataforma, sino que se expande al resto de la economía a través de encadenamientos productivos, dinamizando sectores como transporte, comercio y servicios.

2. **En este marco, la plataforma contribuye a sostener cerca de 4.400 oportunidades de trabajo indirectas e inducidas**, lo que equivale al 0,1% del empleo total y a la actividad generada por aproximadamente 723 empresas promedio.

3. **Para los conductores, DiDi representa una fuente relevante de ganancias y una herramienta útil para complementarlas aprovechando la flexibilidad horaria.** El 71% de los conductores combina la plataforma con al menos otra ocupación o fuente de ingresos. Al mismo tiempo, para una parte relevante de quienes usan la plataforma, los ingresos generados a través de DiDi tienen un peso significativo: el 50% obtiene allí al menos la mitad de sus ingresos totales y cerca del 29% la identifica como su única fuente de ingresos. En línea con este uso, cerca del 90% valora la flexibilidad horaria como principal beneficio y alrededor del 80% destaca la rapidez para generar ingresos. En efecto, 1 de cada 5 conductores reporta aumentos de ingresos de al menos el 50% luego de comenzar a conducir usando DiDi.

4. **Más del 70% de los pasajeros valora positivamente la disponibilidad, accesibilidad y facilidad de uso del servicio, y una proporción similar reconoce su contribución a mejorar su independencia y acceso a oportunidades como trabajo, educación y salud.** La seguridad aparece como un atributo relevante, tanto para conductores como para pasajeros, quienes destacan las herramientas de monitoreo y control disponibles en la plataforma.

5. **DiDi se integra al sistema de transporte urbano como un complemento del transporte público.** En Chile, más del 90% de los pasajeros señala que la plataforma les permite acceder a zonas donde el transporte público no llega, mientras que el 63% considera que mejora la conexión con la red existente, lo que evidencia su rol en la resolución del primer y último tramo de los desplazamientos.

6. **En términos de costos, DiDi se presenta como una alternativa económicamente conveniente para una parte importante de los usuarios.** Para quienes recorren menos de 2.105 kilómetros anuales, resulta más económico utilizar la plataforma que sostener un vehículo propio, dado el peso de los costos fijos asociados a la tenencia de un automóvil. En términos de uso, ese umbral equivale a aproximadamente 400 viajes promedio en DiDi.

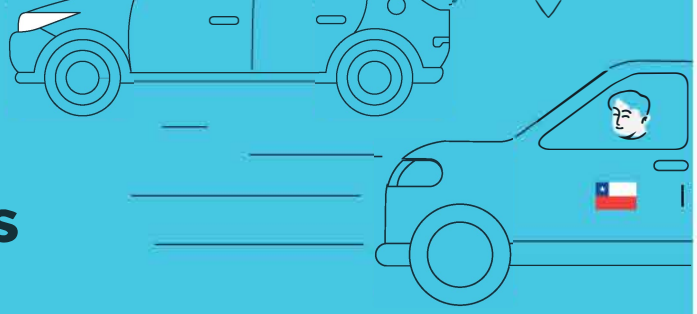
7. **La accesibilidad en los costos le permite a la plataforma posicionarse como herramienta de movilización de personas en posición de vulnerabilidad:** 51% de los viajes comienza o termina en comunas de nivel alto, medio-alto o medio de pobreza multidimensional, con una alta proporción de desplazamientos dentro de estos mismos grupos. Esto sugiere que la plataforma no solo opera en zonas de mayor actividad económica, sino que también facilita la movilidad cotidiana dentro de distintos contextos socioeconómicos, contribuyendo a mejorar la conexión con oportunidades laborales, educativas y sociales en el territorio.

En conjunto, estos resultados muestran que el impacto de DiDi no se limita a la generación de actividad económica. La plataforma también incide en cómo las personas organizan su tiempo, acceden a oportunidades y resuelven necesidades cotidianas. Así, su contribución se compone de la dinamización económica que genera, las oportunidades de ganancias que brinda, los aportes a la movilidad urbana y la ampliación del bienestar de sus usuarios.

CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Chile



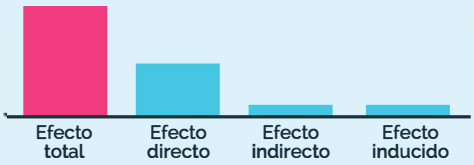
Contribución económica

$147.200 MILLONES DE PESOS
contribuidos al PIB chileno

El efecto total equivale a:

0.04% del PIB anual de Chile

0.18% de lo que Chile genera en un trimestre



Los principales sectores dinamizados son TRANSPORTE, COMERCIOS y SERVICIOS

Empleo indirecto

CONTRIBUCIÓN AL EMPLEO*

4.400 PUESTOS DE TRABAJO
indirectos e inducidos

EQUIVALENTE AL EMPLEO GENERADO POR

723 EMPRESAS
formales promedio en Chile

*No incluye conductores: corresponde a empleos indirectos e inducidos generados en el ecosistema DiDi.

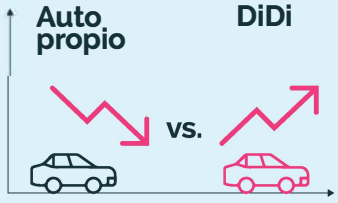
Integración al transporte urbano

DiDi ES UN COMPLEMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

63% DE VIAJES SE CONECTA CON RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

SOLUCIÓN DEL PRIMER Y ÚLTIMO TRAMO

Ahorro y accesibilidad



Si viajas menos de **2.105** KM AL AÑO, ES MÁS BARATO USAR DIDI ANTES QUE TENER UN AUTO PROPIO

Sobre el estudio

Datos utilizados
Datos administrativos de viajes + encuestas a conductores y pasajeros de DiDi.

Metodología
Insumo-producto, valuación económica del bienestar y análisis de movilidad.

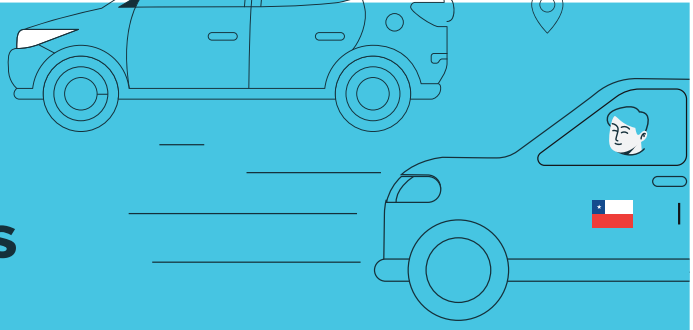
Alcance
Chile 2025, con foco en actividad económica, bienestar de los usuarios y movilidad urbana.

Leé el informe completo

CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Chile



El valor para conductores

RAPIDEZ PARA GENERAR INGRESOS
77% VALORACIÓN

FLEXIBILIDAD PRINCIPAL BENEFICIO
87% VALORACIÓN

79%
FUENTE COMPLEMENTARIA DE INGRESOS

1 DE CADA **5**
REPORTA AUMENTO DE INGRESO >50%

Beneficios para pasajeros y movilidad

DISPONIBILIDAD, RAPIDEZ Y FÁCIL USO DEL SERVICIO
>70% ALTAMENTE VALORADO

MEJORA EL ACCESO A ACTIVIDADES ESENCIALES:
TRABAJO, EDUCACIÓN Y SALUD

SEGURIDAD HERRAMIENTAS DE MONITOREO Y PROTECCIÓN
Aspectos especialmente valorados por mujeres

Inclusión social

39%
DE VIAJES COMIENZAN O TERMINAN EN ÁREAS DE VULNERABILIDAD MEDIA O ALTA

CONEXIÓN CON OPORTUNIDADES ECONÓMICAS Y SOCIALES

DiDi incide en cómo las personas utilizan su tiempo, acceden a oportunidades y resuelven necesidades cotidianas. Así, DiDi contribuye a la ampliación del bienestar de los usuarios.

1. Introducción

La expansión de las plataformas digitales está transformando la forma en que las personas trabajan, acceden a servicios y organizan distintas dimensiones de su vida cotidiana. Dentro de este proceso, las plataformas que intermedian o facilitan el acceso a servicios de movilidad y transporte ocupan un lugar particular: al reducir fricciones, conectar oferta y demanda en tiempo real y ampliar las opciones disponibles, inciden no solo en los patrones de movilidad urbana, sino también en la generación de ingresos, el funcionamiento de la economía y el acceso a oportunidades. En este contexto, DiDi comenzó a operar en Chile en fines de 2019, expandiéndose desde el Área Metropolitana de Valparaíso hacia otras ciudades, hasta alcanzar presencia en todas las regiones del país.

Sin embargo, a pesar de la creciente relevancia de estas plataformas, la evidencia sobre su contribución a dimensiones clave de la economía y la sociedad en Chile es aún limitada. Poco se sabe sobre su impacto económico, su rol en la generación de ingresos, su efecto sobre el bienestar de conductores y pasajeros y su contribución a la movilidad urbana. Este estudio busca aportar evidencia sobre estas dimensiones a partir del caso de DiDi en Chile.

En este contexto, y con el objetivo de aportar evidencia a esta discusión, CIPPEC llevó adelante un estudio que analiza el impacto de la actividad de DiDi en la economía y la vida cotidiana de la sociedad chilena en tres dimensiones:

1. **su contribución económica en términos de producto y empleo[2]**
2. **el bienestar de sus usuarios**
3. **su rol en la movilidad urbana**

El análisis combina datos administrativos de la plataforma, encuestas a conductores y pasajeros diseñadas y distribuidas por CIPPEC, que permiten relevar información no observable en registros administrativos como ganancias, motivaciones de uso y percepciones de bienestar; y estadísticas oficiales para complementar y contextualizar el análisis.

[1] A lo largo del documento, las referencias a "transporte", "servicio de transporte" o expresiones similares se utilizan únicamente con fines descriptivos y de análisis de movilidad urbana. DiDi no presta servicios de transporte ni opera como empresa transportista, sino que ofrece una solución tecnológica a través de una aplicación digital que facilita la intermediación y conexión entre usuarios y alternativas de movilidad, de conformidad con la normativa aplicable en cada jurisdicción chilena.

[2] A lo largo del documento, las referencias a "empleo", "trabajo" u otras expresiones similares vinculadas a conductores o usuarios conductores de la plataforma se utilizan únicamente con fines descriptivos y de análisis económico y social. De conformidad con el marco normativo vigente en Chile, las personas que utilizan la plataforma para ofrecer servicios de movilidad lo hacen en carácter de trabajadores independientes y no bajo una relación de dependencia laboral con DiDi.

Los resultados muestran que la actividad de DiDi genera impactos significativos en las tres dimensiones analizadas.

En términos económicos, a través de sus encadenamientos productivos, contribuye a generar un valor agregado equivalente al **0,04% del PIB anual de Chile en 2025 —o al 0,18% de lo que el país genera en un trimestre—** y cerca de **4.400 oportunidades de trabajo indirectas e inducidas.**

En el plano social, mejora el bienestar de conductores y pasajeros mediante mayores ganancias, flexibilidad y ahorro de tiempo.

En cuanto al desarrollo de la movilidad, amplía el acceso al transporte, complementa la red pública y facilita la conexión con oportunidades en el territorio. Estos hallazgos aportan evidencia sobre el rol de las plataformas digitales en la economía urbana.

Estos hallazgos aportan evidencia novedosa sobre el rol de las plataformas digitales en la economía urbana.

El resto del documento se organiza de la siguiente manera.

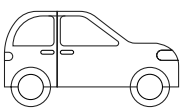
Sección 2 describe el ecosistema DiDi, caracterizando a la actividad, a los usuarios pasajeros y conductores, y sus patrones de uso.

Sección 3 presenta la contribución de DiDi a la economía chilena, en términos de producto, empleo y encadenamientos productivos

Sección 4 analiza el impacto en el bienestar de los usuarios.

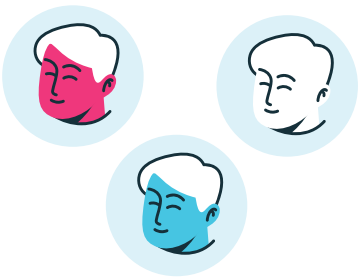
Sección 5 describe los patrones de movilidad y su contribución a la accesibilidad urbana.

Sección 6 presenta las principales conclusiones.



2. El ecosistema DiDi

La caracterización del ecosistema DiDi presentada en esta sección se basa en una encuesta diseñada y distribuida por CIPPEC a través de la plataforma, que permite relevar en detalle las características sociodemográficas de conductores y pasajeros, así como sus patrones de uso de la plataforma. Esta información incluye variables como edad, género, composición del hogar e intensidad de uso, y resulta clave para comprender quiénes participan en la plataforma y cómo se inserta en sus decisiones de movilidad y generación de ganancias.

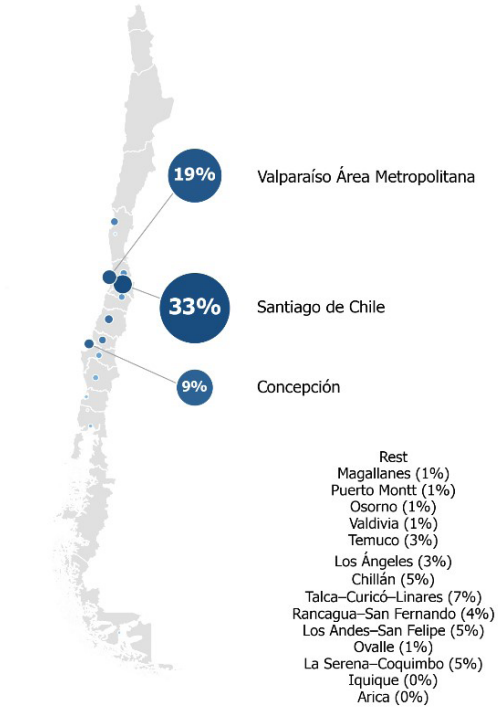


2.1. Actividad de DiDi

DiDi opera en todas las regiones de Chile, con presencia en los principales centros urbanos del país. A diferencia de otros mercados, su expansión se dio de manera acelerada y concentrada en el tiempo: la plataforma inició sus operaciones en 2019 en ciudades como el Área Metropolitana de Valparaíso y la Región Metropolitana de Santiago, y en el transcurso de pocos meses se expandió simultáneamente hacia otras ciudades a lo largo del país, incluyendo Concepción, Antofagasta, Temuco, Puerto Montt y Arica, entre otras.

inició sus operaciones en 2019

Mapa 1. Presencia de conductores en DiDi en ciudades de Chile
Tasa de respuesta a la encuesta CIPPEC



Fuente: elaboración propia con base en la encuesta diseñada por CIPPEC.

DiDi Express:

principal modalidad de transporte en automóvil, que permite solicitar prioridad para concretar viajes y concentra la mayor parte de la actividad en servicios de cuatro ruedas.

DiDi Pon tu Precio:

modalidad flexible que permite a los usuarios definir el precio del viaje, introduciendo mayor adaptabilidad en la oferta y demanda.

DiDi Taxi:

solicitud tradicional de automóviles a través de la plataforma.

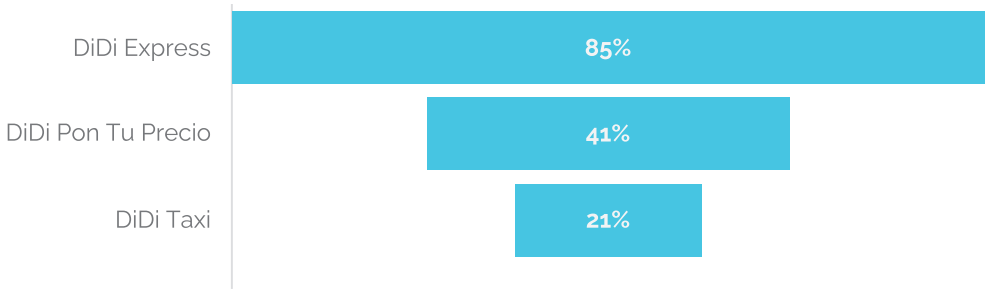
DiDi Entrega:

servicio orientado a envíos y logística de corta distancia.

Estas modalidades combinan diferentes opciones de movilidad y generación de ganancias, permitiendo adaptarse a distintos perfiles de usuarios.

En este trabajo se abordan la principal modalidad de movilidad relevada por la encuesta: DiDi Express. Sin embargo, la plataforma ofrece acceso a distintas modalidades de servicios que responden a necesidades diferenciadas de los usuarios.

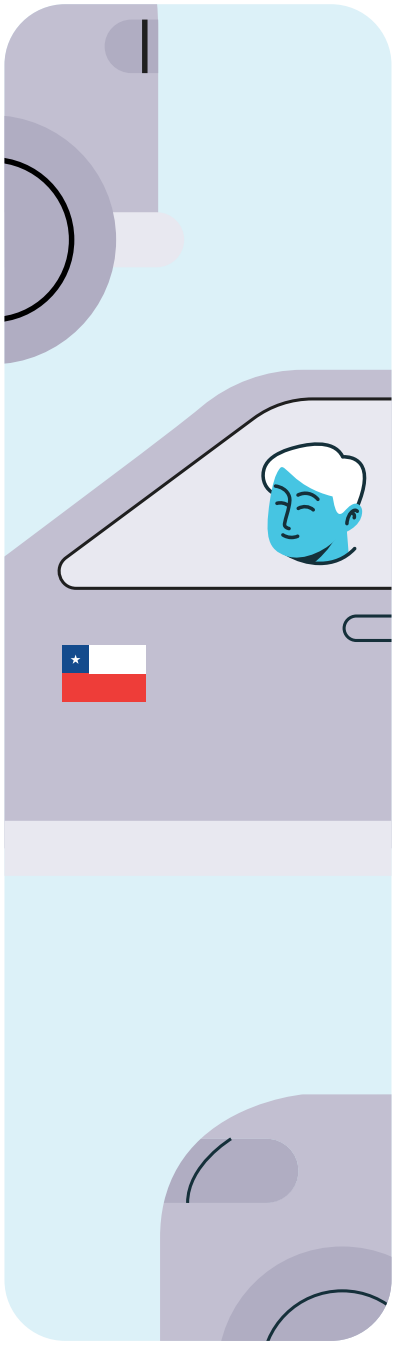
Gráfico 1. Utilización de DiDi, por tipo de modalidad[3]



Fuente: elaboración propia con base en la encuesta diseñada por CIPPEC.

2.2. ¿Quiénes son los usuarios de DiDi?

2.2.1. Conductores



39

Los conductores de DiDi en Chile presentan un perfil adulto joven, con una edad promedio de 39 años, y una participación relevante de jóvenes: el 42% tiene menos de 35 años. Esto sugiere que la plataforma combina perfiles en etapas tempranas de inserción en la economía con conductores en etapas más consolidadas.

En términos de nacionalidad, la gran mayoría de los conductores es de origen chileno (80%). Si bien se observa presencia de conductores extranjeros (cerca del 20%), principalmente provenientes de Venezuela (15%), Colombia y Perú (ambos con 2%), los resultados muestran que la actividad en la plataforma se encuentra mayormente sostenida por población local. Al mismo tiempo, la participación de población migrante regular sugiere que la plataforma también funciona como una alternativa de generación de ingresos para grupos con mayores dificultades de inserción laboral.

La participación por género muestra una fuerte predominancia masculina: más del 90% de los conductores se identifican como hombres.



En cuanto al nivel educativo, los conductores presentan niveles relativamente elevados de formación: el 99% conductores tiene educación secundaria completa o educación superior. Un 33% cuenta con educación secundaria y una proporción significativa alcanza niveles superiores, el 30% posee educación terciaria no universitaria y 35% educación universitaria, lo que indica una alta presencia de capital humano calificado prestando servicios con la plataforma.

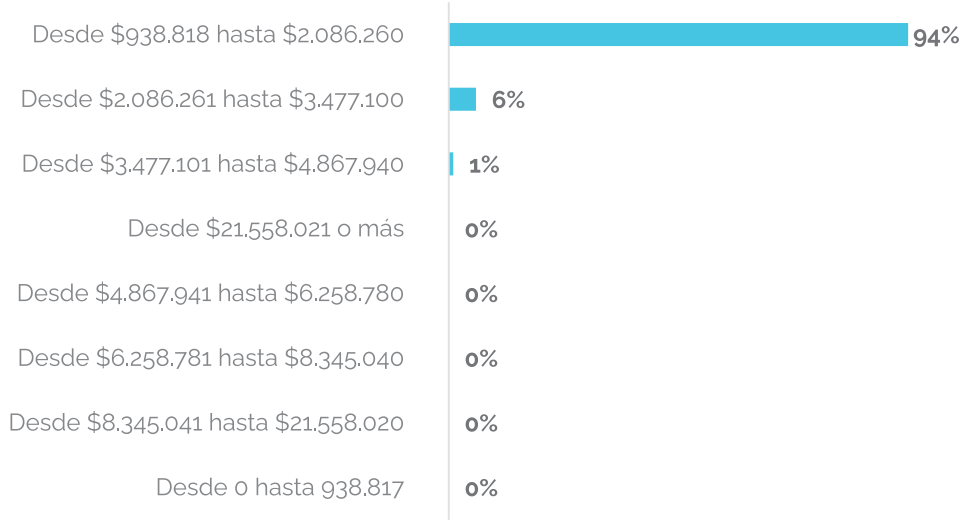


La mayoría de los conductores registrados en DiDi son los responsables económicos dentro del hogar. El 57% de los conductores es jefe de hogar, lo que sugiere que una parte importante tiene responsabilidades económicas directas dentro de sus hogares. En línea con esto, 8 de cada 10 conductores tiene un hijo o más, mostrando un claro predominio de hogares con responsabilidades de cuidado.



La distribución de ganancias de los conductores según los tramos definidos por el Impuesto Único de Segunda Categoría (Ley 824) muestra que la totalidad de los conductores relevados se ubica en niveles de ingresos alcanzados por la tributación. En particular, el 94% se concentra en el tramo de entre $938.818 y $2.086.260 mensuales y el 6% restante en niveles superiores, mientras que no se registran conductores en el tramo exento del impuesto. Esto sugiere que la actividad realizada a través de la plataforma se encuentra ampliamente integrada a los mecanismos formales de contribución fiscal y previsional en Chile.

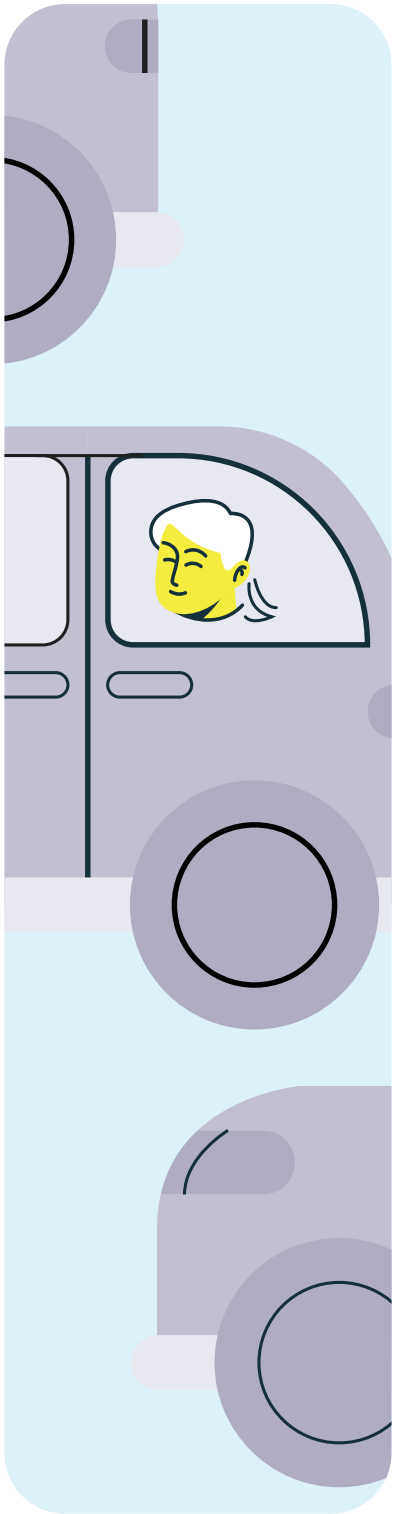
Gráfico 2. Distribución de los conductores según tramos de ganancias brutas totales mensuales



Fuente: elaboración propia con base en la encuesta diseñada por CIPPEC.
Nota: La distribución no suma exactamente 100 por cuestiones de redondeo.

DiDi cumple un rol relevante en la estructura de ganancias de los conductores. Para 5 de cada 10 conductores la plataforma representa al menos la mitad de sus ganancias totales. Además, 29% declara que la plataforma constituye su única fuente de ganancias, mientras que el 71% se beneficia de DiDi al utilizar la plataforma como complemento de otras actividades. En conjunto, estos resultados muestran que la plataforma atrae a un perfil diverso de conductores, con una combinación de conductores que la utilizan como principal fuente para generar ganancias y otros que la incorporan como complemento.

2.2.2. Pasajeros



34

Los pasajeros que se conectan con la aplicación de DiDi en Chile presentan una edad promedio de 34 años en la modalidad de DiDi Express. En particular, el 44% de los usuarios tiene menos de 35 años, lo que indica una presencia relevante de población joven conectándose con la plataforma.

Si bien DiDi mantiene una fuerte penetración entre los jóvenes, una proporción importante de los pasajeros se encuentra en etapas del ciclo de vida asociadas a mayores responsabilidades. Esto posiciona a la plataforma como una herramienta vinculada a necesidades cotidianas estructurales, como el trabajo, el cuidado o la gestión del hogar. En este sentido, **el 57% de los pasajeros se identifica como jefe de hogar, lo que indica que una parte significativa de la demanda proviene de personas con responsabilidades económicas y familiares directas.**

6 de cada 10 pasajeros de DiDi Express son mujeres. La participación de las mujeres en el uso de DiDi es mayoritaria, lo que refuerza el rol de la plataforma como una alternativa de movilidad especialmente relevante para este grupo.

Finalmente, la composición por nacionalidad muestra una fuerte concentración en población local. El 90% de los pasajeros son chilenos, mientras que el 10% restante corresponde a usuarios principalmente de Venezuela (6%), Perú (2%) y en menor medida de Colombia (0,5%).

3. Contribución económica: PBI, encadenamientos y mercado laboral

A través de su servicio de intermediación de soluciones tecnológicas para el transporte, DiDi opera como un intermediario digital que facilita la generación de ganancias para conductores y mejora el acceso a servicios de movilidad para los usuarios. Esta actividad impacta tanto en quienes participan en la plataforma como en el resto de la economía a través de sus encadenamientos productivos.

La actividad asociada a DiDi se inserta en una red de relaciones intersectoriales que se manifiestan tanto hacia atrás como hacia adelante en la cadena de valor. Por un lado, los encadenamientos hacia atrás reflejan la demanda de bienes y servicios que realizan los conductores para desarrollar su actividad. Entre los principales sectores involucrados se encuentran el de combustibles, el mantenimiento y reparación de vehículos, los servicios financieros y de seguros y las telecomunicaciones. Estos sectores se ven dinamizados a partir de la actividad inducida por la plataforma.

Por otro lado, los encadenamientos hacia adelante se vinculan con los efectos que una mayor disponibilidad y eficiencia en el transporte de pasajeros genera sobre otros sectores de la economía. En particular, la mejora en la movilidad contribuye a reducir costos de traslado y a ampliar el acceso a bienes, servicios y oportunidades laborales de los pasajeros, con impactos sobre sectores como el comercio, los servicios personales y empresariales, así como sobre actividades vinculadas al turismo y la gastronomía.

Adicionalmente, las ganancias generadas por los conductores a través de la plataforma producen un efecto multiplicador en la economía. A medida que éstas se traducen en un mayor consumo de los hogares, se generan impactos indirectos e inducidos sobre distintos sectores productivos. La metodología de insumo-producto (ver Anexo metodológico) permite estimar cómo estos efectos se traducen en términos de contribución al producto interno bruto y a la generación de empleo en la economía.

Cabe señalar que estos resultados no implican que el total del efecto estimado sea atribuible exclusivamente a la empresa. Sin embargo, reflejan actividad económica que, en ausencia de la plataforma, no se hubiera materializado en igual magnitud.



La actividad asociada a DiDi se inserta en una red de relaciones intersectoriales que se manifiestan tanto hacia atrás como hacia adelante en la cadena de valor.

3.1 Contribución de DiDi al PBI

La actividad de DiDi impacta en la economía a través de tres canales principales. En primer lugar, un efecto directo, asociado al valor agregado generado por la propia actividad de intermediación de transporte. En segundo lugar, un efecto indirecto, que refleja el valor agregado generado en los sectores proveedores vinculados a esta actividad, como insumos, servicios y mantenimiento. Por último, un efecto inducido, que surge del mayor consumo de los hogares financiado por las ganancias generadas a partir de la actividad, amplificando el impacto sobre el resto de la economía.

Como resultado de la aplicación de la metodología de insumo-producto, se estima que **la actividad asociada a DiDi en Chile, a través del servicio de intermediación de soluciones tecnológicas para el transporte de pasajeros, genera, de forma directa, indirecta e inducida, un valor agregado bruto (VAB) de $147.200 millones de pesos, equivalente al 0,04% del PIB anual de Chile en 2025 o al 0,18% de lo que el país genera en un trimestre.**

En términos de magnitud, este impacto equivale aproximadamente al **8% de lo presupuestado para el sector transporte** en Chile en 2025. Asimismo, representa alrededor del **76% de lo presupuestado para el sector del deporte y cerca del 50% de lo presupuestado para gastos en cultura.**

Santiago de Chile concentra el 64% del impacto. En esta jurisdicción, el valor agregado bruto alcanza los $94.000 millones, que es equivalente al 0.07% de su PIB regional en 2025.

3.2 Encadenamientos productivos

Son 6 los sectores que explican el 54% del impacto total asociado a la actividad de DiDi, considerando en conjunto los efectos directos, indirectos e inducidos. El sector transporte terrestre de pasajeros concentra la mayor proporción del impacto (30%), en línea con la naturaleza de la actividad, seguido por los servicios de vivienda (7%), luego aparecen aquellos sectores vinculados al consumo y la provisión de insumos, como el comercio mayorista y minorista (4%) junto con el comercio automotriz (4%) y las actividades administrativas de apoyo (4%).

Esta distribución refleja no solo la concentración primaria del impacto en el sector transporte, sino también su capacidad de permeabilidad hacia el resto de la matriz productiva chilena. En particular, los resultados subrayan la relevancia de los encadenamientos impulsados por la demanda de insumos intermedios, así como los efectos inducidos por el consumo, resultantes de la recirculación de las ganancias de los hogares en la economía local.

En conjunto, estas cifras evidencian la transversalidad del impacto: si bien el núcleo de la actividad es la intermediación con el transporte, su dinamismo se propaga hacia servicios esenciales y sectores estratégicos, fortaleciendo la estructura económica de la Región Metropolitana y el país.

3.3 Impacto en el mercado laboral

Como resultado del análisis de los encadenamientos productivos y de la intensidad de empleo en los distintos sectores, es posible estimar los efectos indirectos e inducidos sobre la generación de empleo en la economía chilena.

DiDi contribuye a sostener cerca de 4.400 oportunidades de trabajo indirectas e inducidas, lo que equivale al 0,1% del total de personas ocupadas en el país en 2025. Considerando el tamaño medio de las empresas privadas en Chile, según información del Servicio de Impuestos Internos de Chile (SII), las 4.400 fuentes de ganancias generadas por DiDi son equivalentes a las oportunidades de trabajo generadas por alrededor de 723 empresas, lo que representa aproximadamente el 0,05% del total de empresas del país.

Estos números no se refieren a los conductores que ofrecen sus servicios independientes a través de DiDi si no que corresponden a puestos de trabajo generados en sectores vinculados, tanto a través de la provisión de insumos como del mayor consumo asociado a las ganancias generadas por la actividad. En este sentido, incluyen ocupaciones en actividades como comercio, servicios y otros sectores que forman parte de la cadena de valor.

En términos de orden de magnitud, el empleo indirecto e inducido asociado a la actividad de transporte mediada por DiDi es comparable al nivel de empleo de sectores específicos de la economía, como la reparación de equipos informáticos y la extracción de petróleo crudo y gas natural, lo que permite dimensionar su relevancia dentro de la estructura productiva.

4. Valoración social de la plataforma y bienestar de los usuarios

Las valoraciones de los usuarios permiten aproximar los beneficios que la plataforma genera más allá del uso puntual del servicio. Esta sección se basa en la encuesta implementada por CIPPEC mencionada anteriormente, que releva información sobre conductores y pasajeros en distintas ciudades del país, permitiendo analizar cómo perciben el uso de DiDi, qué atributos valoran y cómo impacta en su bienestar. Complementariamente, se incorpora una estimación del valor económico de estos beneficios a través de un enfoque de valoración del bienestar *(consumer surplus)*, que busca cuantificar en términos monetarios cuánto representan para los usuarios atributos como la flexibilidad, el ahorro de tiempo o la seguridad, más allá de las ganancias que obtienen o del precio que pagan por el servicio.

Las valoraciones de los usuarios permiten aproximar los beneficios que la plataforma genera más allá del uso puntual del servicio.

4.1. Aspectos valorados por los pasajeros



Las valoraciones de los pasajeros permiten identificar los principales beneficios asociados al uso de la plataforma, particularmente en términos de calidad del servicio, disponibilidad, seguridad y experiencia de uso.



En primer lugar, los atributos más valorados se vinculan con la disponibilidad y accesibilidad del servicio. Alrededor de 7 de cada 10 usuarios califican con valores altos la posibilidad de solicitar un viaje en cualquier momento y lugar (74%), así como desde cualquier dispositivo (73%). En la misma línea, el 72% valora la posibilidad de consultar valoraciones de otros usuarios, lo que refuerza la percepción de transparencia y confianza en el servicio.



La experiencia de uso también aparece como un factor central. El 71% de los pasajeros considera que la aplicación es intuitiva y fácil de usar, y una proporción similar (69%) destaca su confiabilidad. A esto se suma que el 71% valora positivamente la protección de sus datos personales, lo que indica un alto nivel de confianza en el funcionamiento de la plataforma.



La rapidez y eficiencia del servicio constituyen dimensiones clave de alta valoración. El 77% de los usuarios señala que DiDi les permite desplazarse de forma rápida, mientras que el 59% destaca la disponibilidad de vehículos y la rapidez en la asignación de viajes. Asimismo, cerca de 7 de cada 10 usuarios consideran que los costos son competitivos frente a otras alternativas y que los servicios se adaptan a sus necesidades.



Más allá de la experiencia directa de uso, los pasajeros también valoran el impacto de la plataforma en su vida cotidiana. En particular, el 76% considera que DiDi les permite ser más independientes en sus desplazamientos, mientras que el 70% destaca su contribución a mejorar la vida social y afectiva. A su vez, el 71% valora que la plataforma ayuda a evitar situaciones de riesgo, como conducir bajo los efectos del alcohol.



En relación con el acceso a oportunidades, más del 60% de los pasajeros valora positivamente el rol de DiDi en facilitar el acceso a trabajo, educación y servicios de salud.



Finalmente, los usuarios también reconocen impactos más amplios de la plataforma en la sociedad. 7 de cada 10 pasajeros considera que DiDi contribuye a mejorar la calidad del servicio de transporte, promueve la seguridad y genera efectos positivos en la economía y la sociedad. En la misma línea, el 66% valora los esfuerzos de la plataforma por mejorar su impacto ambiental gracias a la posibilidad de compartir viajes entre varias personas.



Género y seguridad: las mujeres valoran la movilidad facilitada

La mayoría de los pasajeros de DiDi son mujeres: 6 de cada 10 usuarios se identifican como mujeres. Las herramientas vinculadas con la seguridad se encuentran entre los atributos relevantes de la experiencia de uso de la plataforma. Entre las pasajeras, el monitoreo de viajes es el atributo de seguridad con mayor valoración alta, alcanzando al 73%, seguido por la protección de datos personales (70%), la grabación de audio (66%), las herramientas orientadas a la seguridad de las mujeres (63%) y el uso de inteligencia artificial (61%).

4.2. Aspectos valorados por los conductores



Los aspectos valorados por los conductores permiten identificar los principales beneficios asociados al uso de la plataforma, particularmente en términos de generación de ingresos, flexibilidad y oportunidades económicas.



Los conductores registrados en DiDi en Chile presentan niveles elevados de satisfacción general: 7 de cada 10 conductores declara estar altamente satisfecho con la plataforma.



DiDi representa una fuente relevante de ingresos para los conductores. El 29% deriva su única fuente de ingresos del uso de la plataforma. Entre quienes combinan conducir con la realización de otras actividades, el 44% se desempeña como trabajador independiente o por cuenta propia, mientras que otro 44% tiene como actividad alternativa un empleo en relación de dependencia. Además, el 2% es jubilado y el 10% se encuentra en otra situación.



Además, más de 1 de cada 5 conductores reporta aumentos de ingresos de al menos el 50% desde que usa DiDi. En Chile, el 22% declaró incrementos del 50% o más: el 10% reportó aumentos del 50%, el 3% del 60%, el 4% del 70%, el 2% del 80% y el 3% señaló que sus ingresos se duplicaron, lo que muestra mejoras significativas en los ingresos asociados a la plataforma.



Los aspectos mejor valorados se vinculan principalmente con la flexibilidad y la compatibilidad con otras actividades. En particular, el 87% de los conductores valora altamente la flexibilidad horaria, posicionándola como el atributo más destacado. En la misma línea, cerca de 8 de cada 10 conductores valoran positivamente la posibilidad de compatibilizar la actividad con otras fuentes para generar ganancias y con estudios o responsabilidades de cuidado.



Uso flexible de la plataforma en la estrategia de ingresos

Los resultados de la encuesta sugieren que muchos conductores usan DiDi como una fuente complementaria de ganancias. El 71% utiliza la plataforma como complemento de otras actividades, mientras que el 29% declara que DiDi constituye su única fuente de ganancias. Dentro de quienes combinan la plataforma con otras fuentes de ganancias, el 44% trabaja de manera independiente y otro 44% la complementa con un empleo en relación de dependencia. Además, un 10% declara encontrarse en otra situación laboral y un 2% combina el uso de la plataforma con ingresos jubilatorios.

La autonomía en el uso de la plataforma también se refleja en la posibilidad de combinar distintas alternativas dentro del ecosistema de movilidad. En Chile, el 43% de los conductores que usan DiDi también conduce a través de otras plataformas. Esto da cuenta del carácter no exclusivo de la actividad y sugiere que los conductores organizan su participación en DiDi como parte de una estrategia amplia, combinando aplicaciones, ocupaciones y niveles de dedicación según sus necesidades de ingreso, disponibilidad horaria y preferencias.

Esta combinación de fuentes de ganancias se vincula con algunos de los atributos más valorados por los conductores. La flexibilidad horaria es valorada positivamente por el 87% de quienes usan la plataforma, mientras que cerca de 8 de cada 10 conductores valoran la posibilidad de compatibilizar la actividad con otras fuentes de generación de ganancias, estudios o responsabilidades de cuidado. A su vez, el 77% destaca la rapidez para generar ganancias a través de la plataforma.

Esto sugiere que la plataforma permite a sus usuarios contar con una fuente de ganancias que puede adaptarse flexiblemente a sus preferencias sobre en qué momento del día conectarse, a la necesidad de complementar o suavizar fluctuaciones en las ganancias **provenientes de** otras actividades, o a compromisos educativos, familiares o de cuidado.



El acceso a ganancias también aparece como un factor central. El 77% valora altamente la rapidez para generar ganancias, mientras que el 65% destaca la contribución de DiDi a la seguridad financiera. Asimismo, el 66% considera que la plataforma contribuye a su desarrollo personal, lo que sugiere que la actividad no solo cumple un rol económico, sino también en términos de autonomía y crecimiento.



El análisis del impacto sobre objetivos económicos y de bienestar refuerza estos resultados. En particular, el 68% de los conductores señala que DiDi contribuye significativamente a su independencia financiera, mientras que alrededor de 5 de cada 10 destacan su impacto en la capacidad de cubrir gastos del hogar (57%) y atender necesidades de personas dependientes (51%). Asimismo, cerca de la mitad reconoce su contribución al acceso a educación y salud (45%).



En materia de seguridad, los conductores valoran positivamente las herramientas disponibles en la plataforma. Entre las más destacadas se encuentran el monitoreo en tiempo real (68%), el uso de inteligencia artificial (63%) y la grabación de audio junto con la verificación de cuentas de pasajeros y la posibilidad de evitar usuarios con los que no se desea volver a viajar (todas en 62%). Estas valoraciones reflejan la importancia de los mecanismos de seguridad en la experiencia de uso.



En conjunto, los resultados muestran que los conductores valoran especialmente la flexibilidad, la generación de ganancias y la posibilidad de compatibilizar la actividad con otras responsabilidades. A su vez, la plataforma aparece como una herramienta relevante para sostener las ganancias y mejorar la autonomía económica, con impactos que trascienden estrictamente la generación de ganancias.

4.3. Valoración económica del bienestar provisto por DiDi



El valor de los servicios que intermedia DiDi no se agota en el precio del viaje o en las ganancias que genera para los conductores. Las características del servicio, como la independencia, la posibilidad de acceder a otros servicios, la seguridad o la conveniencia contribuyen al bienestar de los usuarios y los conductores, en las valoraciones descritas anteriormente: Son atributos que los usuarios y los conductores valoran pero que no se reflejan directamente en una transacción monetaria.

independencia, acceso a servicios, seguridad, conveniencia.

Para medir ese valor, este estudio aplica el método de valuación del bienestar, una técnica desarrollada para el Tesoro del Reino Unido y utilizada por gobiernos de países de la OCDE[3]. La intuición es sencilla: se estima, por un lado, cuánto mejoran los atributos de DiDi la calidad de vida reportada por los usuarios y, por el otro, cuál es el efecto de sus ganancias en esa misma calidad de vida. La relación entre ambos efectos permite calcular el monto de la ganancia adicional que sería necesario darle a una persona para compensarla en el caso de que perdiera los beneficios de DiDi. Es decir, cuánto vale DiDi para sus usuarios en términos monetarios, más allá de lo que pagan o reciben[4].

Los resultados de las estimaciones indican que el valor monetario que los pasajeros de DiDi obtienen de los atributos de la plataforma equivale a aproximadamente $183.000 pesos por año. Para los conductores, usar DiDi genera un bienestar equivalente a aproximadamente $726.000 pesos por año, por sobre sus ganancias obtenidas al conducir usando la plataforma[5].

Para los pasajeros, los canales principales de bienestar se relacionan con la experiencia de consumo y conveniencia y rapidez (independencia, rapidez al desplazarse en la ciudad, fácil acceso al servicio). Para los conductores, los atributos que más inciden en su bienestar son la seguridad financiera y la capacidad de cuidar a personas dependientes.

[3] Ver Fujiwara (2013).

[4] Los resultados de las estimaciones deben interpretarse como órdenes de magnitud indicativos, no como cifras exactas, ya que dependen de supuestos estadísticos y de la calidad de los datos de las encuestas.

[5] La estimación del valor de los usuarios es menos robusta y más sensible a los supuestos estadísticos sobre el impacto del ingreso en el bienestar que la de conductores.

5. Contribución de DiDi a la movilidad urbana de Santiago

DiDi se presenta como una alternativa de movilidad frecuente y cotidiana para una parte relevante de sus usuarios en Chile. De acuerdo con las encuestas, el 61% de sus pasajeros utilizan DiDi entre una y cinco veces por semana. Esto indica que, si bien el uso intensivo es minoritario, la plataforma forma parte de la rutina de movilidad de los usuarios, con una presencia recurrente en su vida diaria.

En este marco, resulta útil analizar cómo se estructura este uso en el espacio urbano, considerando los patrones de viaje, su distribución temporal y territorial, y su interacción con las dinámicas de movilidad de uno de los principales nodos de actividad de DiDi. Santiago constituye uno de los principales mercados de operación de DiDi en Chile y ofrece un entorno particularmente relevante para analizar su rol en la movilidad urbana. Como se mencionó anteriormente, Santiago concentra el 64% de la actividad de DiDi, lo que la convierte en un caso de estudio clave para comprender el funcionamiento de la plataforma en contextos urbanos de alta densidad y complejidad.

Santiago
concentra el
64%
de la actividad de DiDi

5.1. Hábitos de movilidad

Santiago se organiza en 52 comunas dentro de la Región Metropolitana, con una fuerte heterogeneidad en términos de densidad poblacional, niveles de ingreso y acceso a servicios. Esta estructura territorial configura patrones de movilidad diferenciados entre zonas, donde conviven áreas de alta concentración de empleo, comercio y servicios —principalmente en el centro y el corredor oriente— con zonas residenciales de menor densidad hacia la periferia norte, sur y poniente de la ciudad.

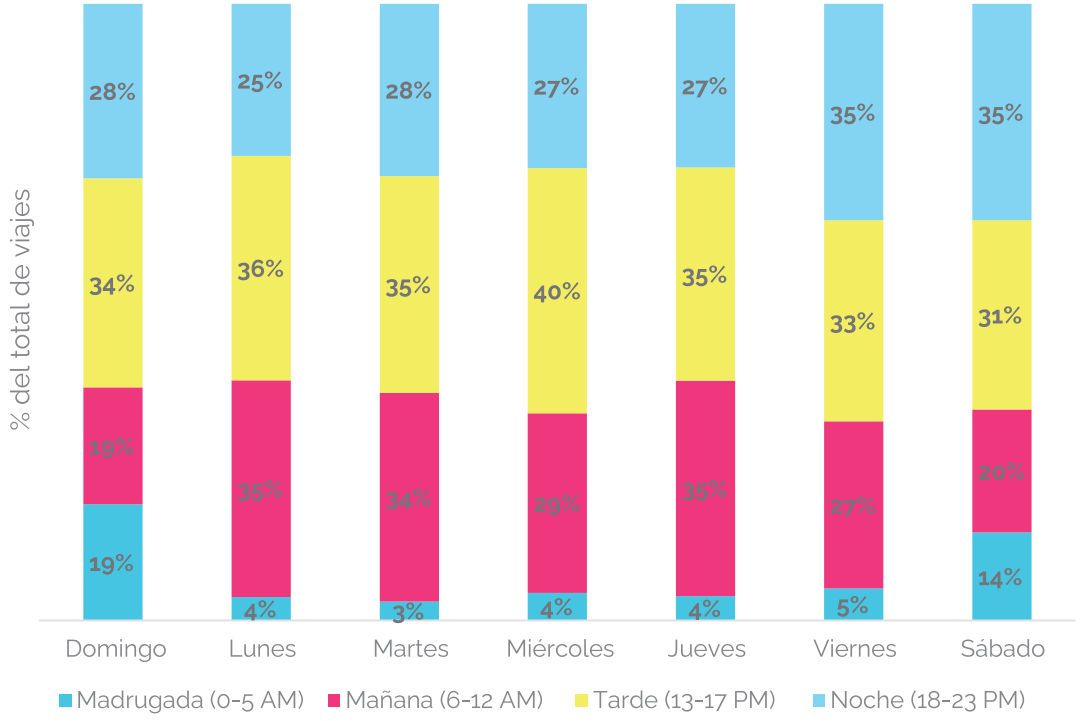
El análisis de la utilización de la plataforma en Santiago se basa en una muestra aleatoria de 10.000 viajes realizados con DiDi, cuyos extremos de origen y destino se ubican dentro de los límites del área urbana de la Región Metropolitana.

Los viajes están motivados por un predominio de viajes asociados al trabajo, el retorno al hogar y actividades sociales. Las encuestas muestran que el regreso al hogar es el principal motivo de uso en todos los grupos etarios: entre el 54% y el 83% de los usuarios lo menciona. Más allá de este patrón común, entre los menores de 30 años, el uso es más diverso, combinando viajes laborales

(42%) con una presencia relevante de salidas nocturnas (38%). En los adultos de 30 a 45 años, el uso se concentra más en desplazamientos vinculados al trabajo (43%), mientras que en los mayores de 45 años los motivos son más equilibrados, con una combinación de regreso al hogar (54%), trabajo (39%) y visitas a familiares o amigos (36%). Esto sugiere que DiDi se utiliza tanto para resolver necesidades cotidianas —como trabajo y regreso al hogar— como para facilitar desplazamientos sociales y recreativos.

Así, durante los días hábiles los viajes se concentran por la tarde, mientras que los fines de semana aumentan los viajes nocturnos. De lunes a viernes, la franja de tarde (13-17h) concentra entre el 32% y el 40% de los viajes. En contraste, el fin de semana presenta una estructura distinta: la noche escala al 28-35% —el valor más alto de todo el fin de semana— mientras que la mañana cae a apenas el 20%, lo que refleja un uso orientado al ocio y la actividad nocturna más que a los desplazamientos laborales.

Gráfico 3. Distribución de viajes de DiDi en la semana, por franja horaria

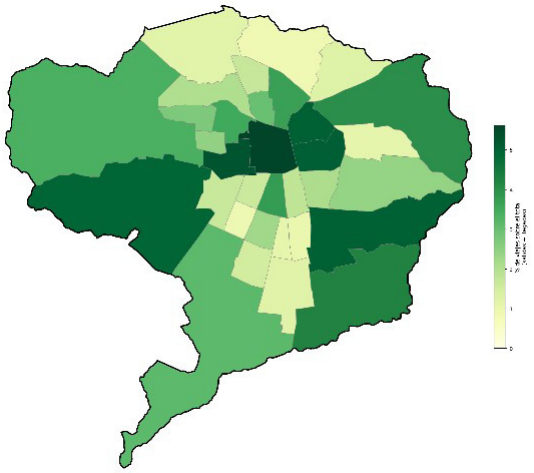


Nota: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi.

A nivel espacial, la demanda de DiDi se concentra en la comuna de Santiago —el centro histórico y administrativo de la ciudad. Esta comuna concentra el 13% del total de viajes de la muestra —más del doble que el segundo lugar en el ranking—, seguida por Estación Central, Ñuñoa, Providencia, La Florida y Maipú (todas con 5%). En conjunto, estas seis comunas explican más de un tercio del total de viajes.

Esta concentración refleja tanto la densidad comercial y de servicios del centro como el rol que cumplen estas comunas como destinos de empleo, educación y actividades de ocio para un amplio radio del área metropolitana. La mayor densidad de viajes se encuentra alrededor de Plaza de Armas y el eje norte-sur del centro.

Mapa 2. Distribución espacial de viajes en la Región Metropolitana



Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi.
Nota: El mapa muestra aquellas comunas que tienen al menos 1% de puntos de partida o destino.

5.2. Ahorro

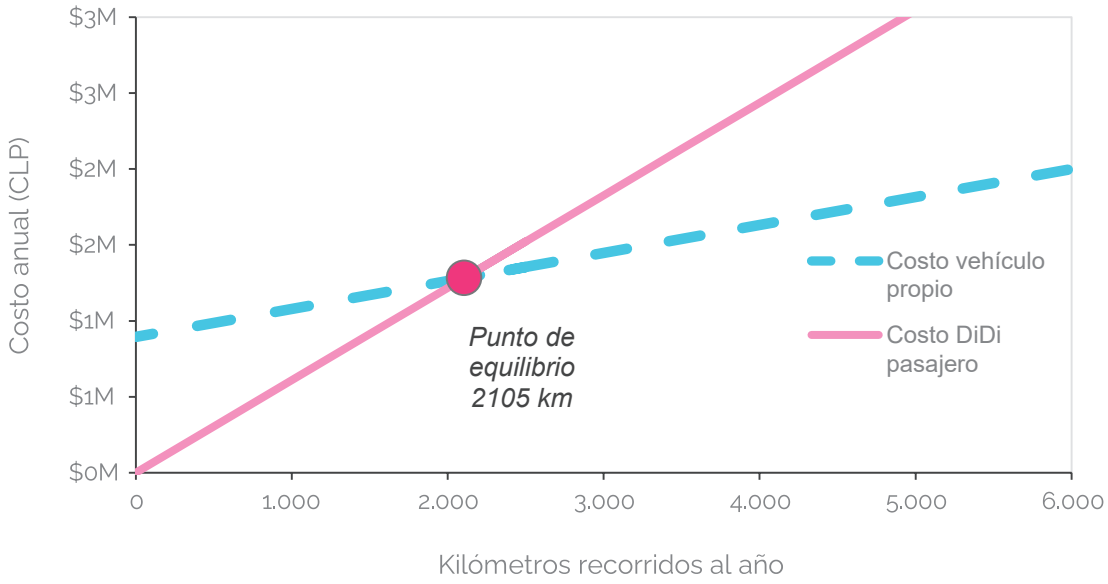
5.2.1. Ahorro de costos: contrafactual de auto propio

Una proporción mayoritaria de los usuarios de DiDi en Santiago no cuenta con vehículo propio, lo que refuerza el rol de la plataforma como alternativa de movilidad. En Chile, las encuestas revelan que el 93% de los pasajeros no posee vehículo propio, y el 63% señala que la plataforma les permite acceder al transporte público, lo que posiciona a DiDi como herramienta para cubrir tramos específicos de los viajes. Esto sugiere que la plataforma reduce la necesidad de adquirir y mantener un vehículo, ampliando las opciones de movilidad para quienes no disponen de uno.

Por debajo de los 2.105 kilómetros anuales, utilizar DiDi resulta económicamente más conveniente que mantener los costos de un auto propio. Este umbral equivale a aproximadamente 400 viajes promedio en DiDi por año, considerando una distancia media de 5,3 km por viaje. El costo fijo de tener un vehículo propio en Chile asciende a cerca de $893 mil pesos anuales, incluyendo depreciación, seguro, permiso de circulación, revisión técnica y mantenimiento, independientemente de cuánto se utilice. Por eso, para usuarios que realizan una cantidad de viajes inferior a ese umbral, el ahorro potencial de prescindir del auto propio es considerable y aumenta cuanto menor es el uso. Por ejemplo, un usuario que recorre 1.500 km al año (alrededor de 280 viajes promedio) ahorraría aproximadamente $257.000 anuales al optar por la aplicación en lugar de sostener un vehículo propio, monto equivalente a lo que una familia necesita para cubrir 1 mes de gastos básicos en Chile[6]. Esto sugiere que, para una parte de los usuarios urbanos de Santiago, especialmente aquellos que no dependen del auto para desplazamientos diarios de larga distancia, DiDi puede facilitar el acceso a una alternativa no solo práctica en términos de tiempo, sino también más eficiente en términos económicos.

[6] Como media de aproximación de gastos básicos se utilizó la canasta básica para no arrendatarios por persona equivalente, publicada por el Ministerio de desarrollo social y familia. https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/nueva-serie-cba-2026.

Gráfico 4. Comparación de costos anuales: vehículo propio vs. DiDi

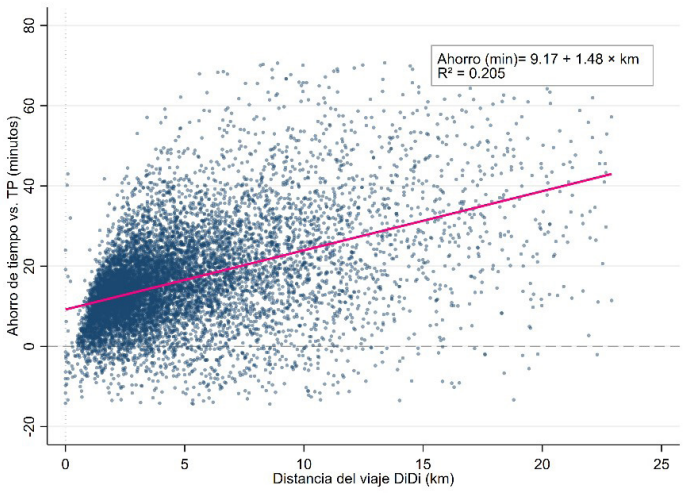


Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi.

5.2.2. Ahorro de tiempo: comparación de DiDi y el transporte público

El uso de DiDi genera un ahorro de tiempo promedio de 16 minutos respecto a la alternativa en transporte público, y ese beneficio crece con la distancia del viaje y la complejidad del recorrido en transporte público. De acuerdo a estimaciones lineales, por cada kilómetro el ahorro de tiempo es de aproximadamente 2 minutos.

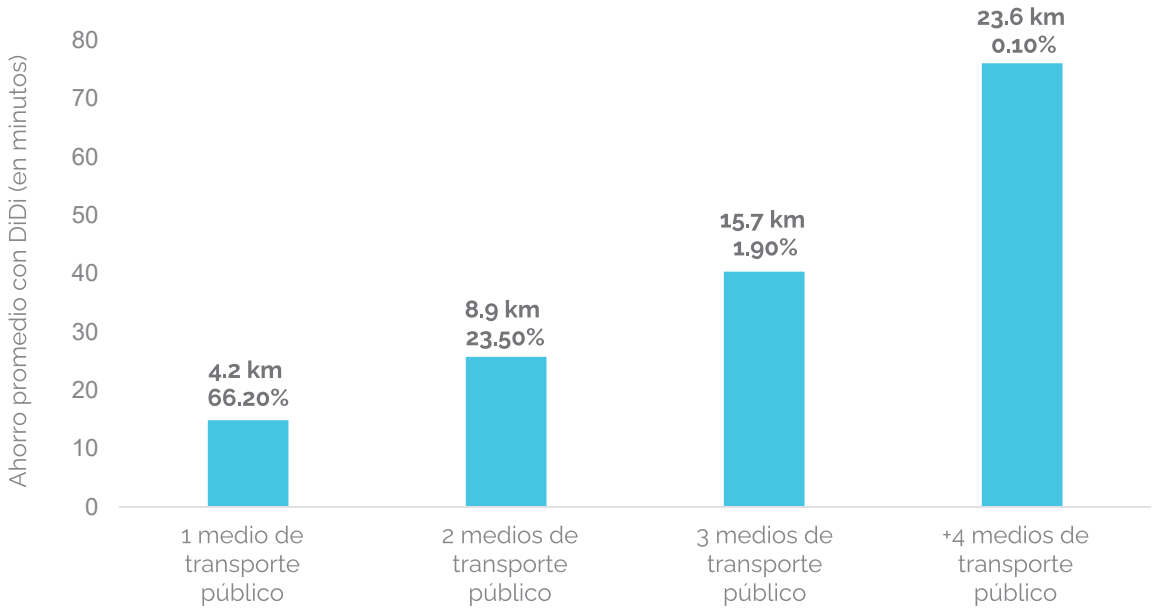
Gráfico 5. Relación entre la distancia del viaje DiDi y ahorro de tiempo
Comparación contra el transporte público[12]



Nota: se excluyen viajes mayores a 99 kilómetros para mantener la representatividad.
Nota: la línea rosa indica el ajuste lineal.
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi

Los viajes que requieren un solo medio de transporte público —la categoría más frecuente, con el 66% de los casos y una distancia promedio de 4 km— ya muestran una ventaja temporal a favor de DiDi. A medida que aumenta el número de transbordos requeridos, el ahorro se amplía de forma sustancial: los viajes con dos medios de transporte público representan el 24% de la muestra (9 km promedio), los de tres medios el 2% (16 km promedio), y los de cuatro o más el 0,1% restante (24 km promedio). Para estos últimos segmentos, el ahorro promedio puede superar los 25-50 minutos por viaje.

Gráfico 6. Ahorro de tiempo en DiDi vs. en transporte público



Nota: el ahorro representa la diferencia entre los minutos que conlleva un viaje en transporte público en Google Maps y los minutos que conlleva un viaje con DiDi. En rosa aparecen los km medios de los viajes en cada grupo y el porcentaje de viajes en cada grupo.

Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi.

Cada transbordo adicional que demanda el transporte público equivale a una ventaja de tiempo significativa en DiDi. Para los viajes de mayor complejidad logística —más largos, con múltiples conexiones y menor densidad de oferta de transporte público directo— DiDi opera menos como un sustituto de conveniencia y más como una alternativa genuinamente más eficiente en términos de tiempo.

5.3. Complementariedad con el transporte público

DiDi se integra al sistema de transporte urbano como un complemento del transporte público, permitiendo a los usuarios combinar distintos modos de movilidad dentro de un mismo recorrido. En Chile, las encuestas revelan que más del 90% de los pasajeros señalan que la plataforma les permite acceder a zonas donde no llega el transporte público y el 63% de los pasajeros encuestados considera que la plataforma mejora la conexión con el transporte público, lo que refuerza su carácter complementario dentro del sistema de movilidad urbana.

5.3.1 Uso combinado y conectividad territorial

Para analizar la complementariedad entre DiDi y el transporte público en Santiago, se considera la proximidad de los puntos de origen y destino de los viajes a la red de transporte. En particular, se identifican aquellos viajes cuyos extremos se ubican a menos de 100 metros de una parada de bus o estación/línea de metro[7], entendiendo este umbral como una referencia operativa de acceso directo al sistema.

El 31% de los viajes de DiDi comienzan y terminan en zonas con acceso directo al transporte público, lo que muestra que la plataforma opera en articulación y complementando la red existente. El 80% de los viajes de DiDi empiezan o terminan a menos de 100 metros de un paradero de transporte público, facilitando la llegada o salida de la red. De hecho, las encuestas muestran que el 40% de los pasajeros suele utilizar DiDi en combinación con el transporte público y de estos pasajeros, más de la mitad utiliza DiDi en combinación con el transporte público en todos sus viajes. Así, 3 de cada 5 pasajeros declaran valorar altamente la facilitación que DiDi ofrece para conectarse con el transporte público.

Por otro lado, el 19% de los viajes no tiene conexión directa a la red de transporte público ("sin conexión" en origen y destino simultáneamente), evidenciando que la plataforma también cumple un rol relevante como alternativa de movilidad en zonas de menor cobertura.

DiDi permite acceder a zonas donde el transporte público no llega de forma directa. Los viajes con al menos un extremo en condición de "sin conexión cercana" o bien sin posibilidad de realizase en transporte público representan el 69% de los casos, evidenciando que la plataforma cumple tanto el rol de conector de última milla como el de alternativa en zonas de menor cobertura de la red.

Tabla 1. Complementariedad entre DiDi y el transporte público
Porcentaje de viajes por cantidad de paradas

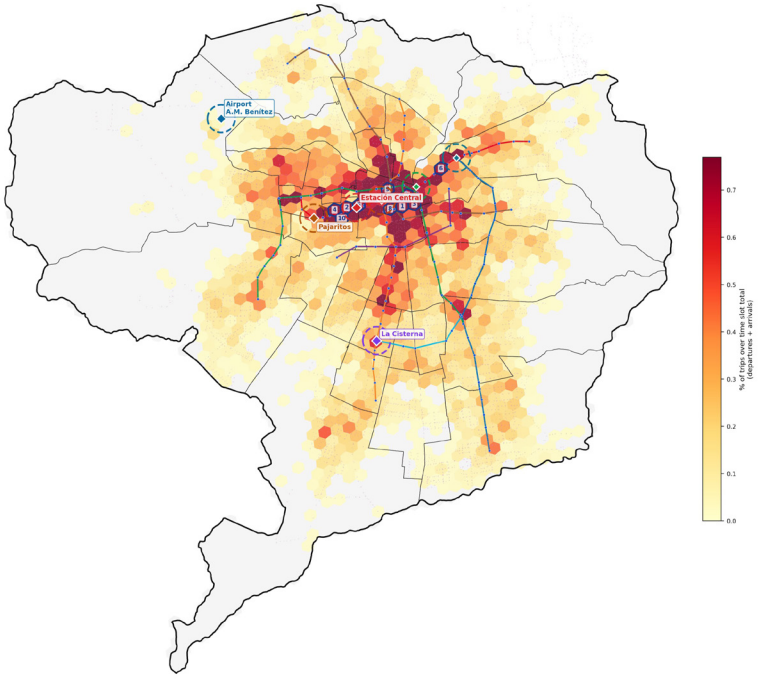
		Destino				
	Conexiones	Sin conexión con TP	1-2 paradas	3-5 paradas	Más de 5 paradas	**Total**
Origen	Sin conexión con TP	19.27%	16.90%	6.65%	1.73%	**44.55%**
	1-2 paradas	17.06%	15.67%	5.48%	1.06%	**39.27%**
	3-5 paradas	6.22%	5.46%	1.80%	0.22%	**13.70%**
	Mas de 5 paradas	1.14%	1.08%	0.24%	0.01%	**2.47%**
	Total	**43.69%**	**39.11%**	**14.17%**	**3.02%**	**100%**

Nota: incluye colectivos, trenes y metro.
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la IDE.

La mayor intensidad de viajes se concentra en el entorno del centro de Santiago y los corredores de transporte estructurantes, con los nodos del Aeropuerto Arturo Merino Benítez y extremos de líneas de metro como La Cisterna, Vicente Valdes o Puente Alto como nodos relevantes de demanda.

[7] Esta área será llamada desde aquí en adelante como "área de cobertura".

Mapa 3. Complementariedad de DiDi con el transporte público

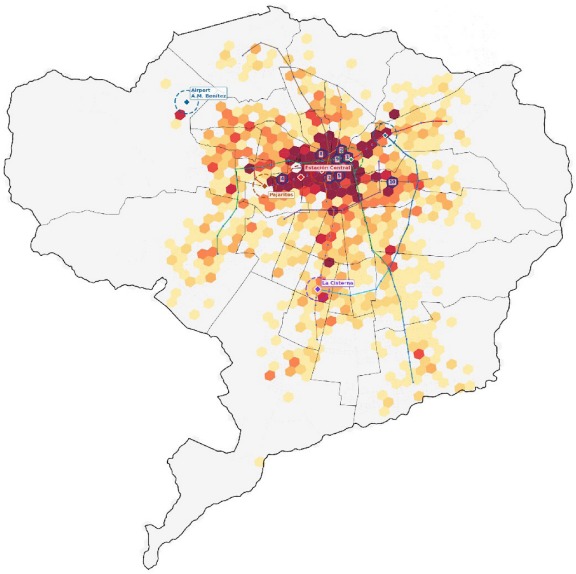


Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la IDE.

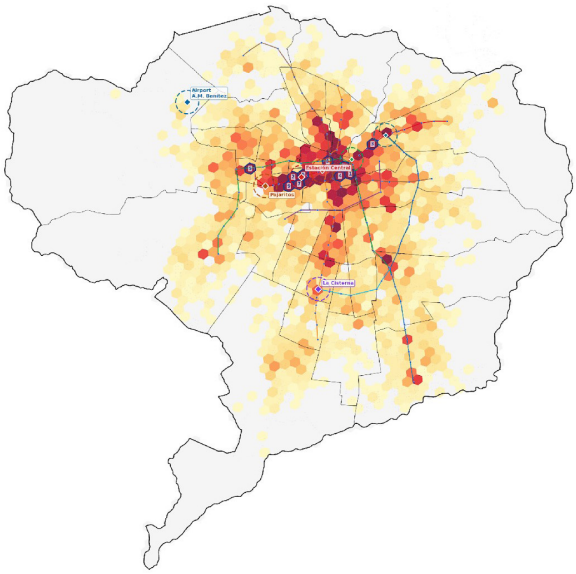
Además, el patrón de concentración se mantiene relativamente estable a lo largo del día, con la franja de tarde concentrando el mayor volumen absoluto de viajes, coherente con la distribución temporal descrita en la sección 5.1.

Mapa 4. Complementariedad de DiDi con el transporte público, por franja horaria

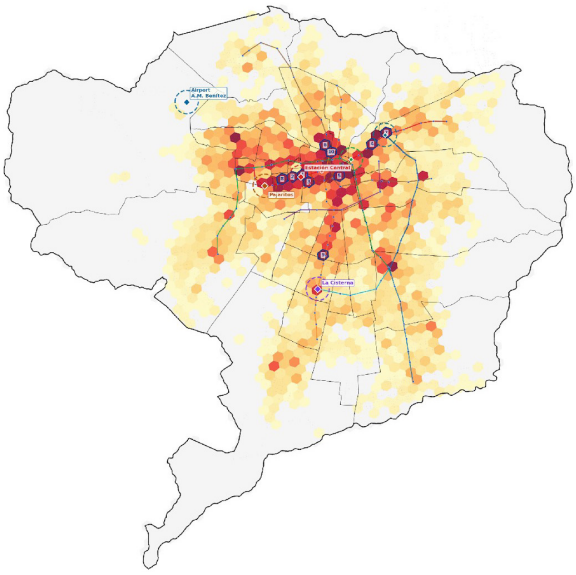
(a) Madrugada (00:00 AM – 05:00 AM)



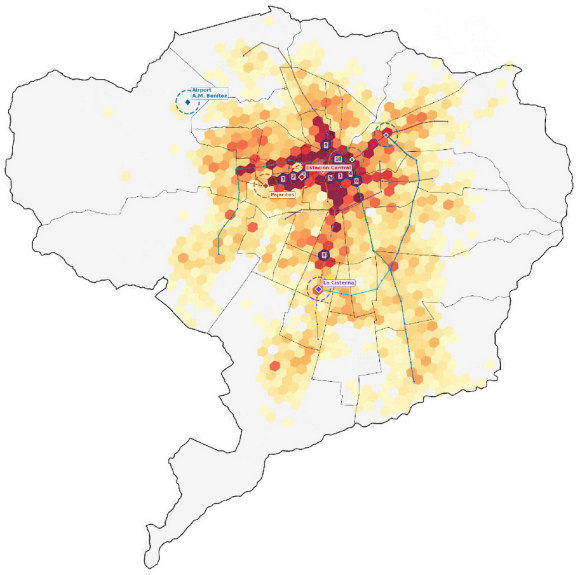
(b) Mañana (06:00 AM – 11:00 AM)

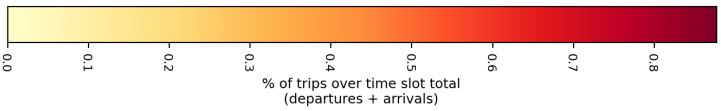


(c) Tarde (12:00 AM – 17:00 PM)



(d) Noche (18:00 PM – 23:00 PM)





Nota: se muestra el porcentaje de viajes sobre el total bajo una escala uniforme
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la IDE

5.4. Acceso a oportunidades: relación pobreza- movilidad

El 51% de los viajes comienza o termina en zonas de baja, baja-media o medio nivel de vulnerabilidad. Además, esto sucede con un patrón de movilidad predominantemente *intra-grupo*, donde los viajes dentro de comunas del mismo nivel de vulnerabilidad representan la mayor participación en cada categoría.

Los viajes entre comunas de baja vulnerabilidad son los más relevantes: concentran el 24% del total, seguidos por los viajes entre comunas de vulnerabilidad media-baja (14%) y media (10%). Los viajes entre comunas de vulnerabilidad media-alta alcanzan el 8%, mientras que los viajes entre comunas de alta vulnerabilidad apenas representan menos del 1%.

Tabla 2. Distribución de viajes por zonas de pobreza multidimensional

		Destino				
Origen	Nivel de pobreza multidimensional	Alto	Medio alto	Medio	Medio Bajo	Bajo
	Alto	0.65%	0.25%	0.30%	0.43%	0.54%
	Medio alto	0.24%	8.22%	3.31%	3.57%	0.54%
	Medio	0.44%	2.94%	10.05%	2.92%	2.60%
	Medio Bajo	0.48%	3.44%	2.47%	14.15%	5.48%
	Bajo	0.65%	2.32%	3.07%	5.16%	23.92%

Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi e información pública del Observatorio social del Ministerio de desarrollo social y familia[8].

La comuna Santiago, que es una comuna de vulnerabilidad media- baja, concentra el mayor porcentaje de los viajes (13%). En segundo lugar de importancia, se encuentran la comunas Estación Central, de vulnerabilidad media- alta, y Ñuñoa, de vulnerabilidad baja, y concentran el 5% del total de los viajes. En el nivel medio, Puente Alto lidera la participación de su grupo (4%). Por último, en el extremo de alta vulnerabilidad, La Pintana es la comuna con mayor participación relativa dentro de su grupo, concentrando el 52% de los viajes de su grupo y el 1% del total.

[8] https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/pobreza-comunal-2022

6. Conclusiones

El crecimiento de las plataformas digitales de movilidad en Chile ha reconfigurado la forma en que las personas generan ganancias y se desplazan en las ciudades, al tiempo que abrió un debate creciente sobre su impacto económico y social. Sin embargo, la evidencia disponible para informar esta discusión ha sido hasta ahora limitada, especialmente en dimensiones como su integración al sistema de transporte urbano y su contribución a la economía y al bienestar de los usuarios.

Este trabajo contribuye a cerrar parte de esa brecha, aportando evidencia empírica sobre el caso de DiDi en Chile. Los resultados muestran que la actividad de la plataforma tiene una escala económica significativa y genera efectos que trascienden la propia actividad de transporte, extendiéndose a lo largo de la economía a través de sus encadenamientos productivos.

Las oportunidades de generación de ganancias a través de la plataforma constituyen un componente relevante dentro de las estrategias de generación de ganancias de los conductores. La evidencia muestra que DiDi funciona tanto como fuente principal como complementaria a la generación de ganancias, en un esquema flexible que permite ajustar la intensidad de uso según las necesidades individuales. En este sentido, la plataforma amplía las alternativas de generación de ganancias y facilita la compatibilización con otras actividades económicas, educativas o de cuidado.

Además, el estudio pone en valor que los beneficios asociados al uso de la plataforma exceden las transacciones monetarias observables. La posibilidad de generar ganancias de manera flexible, la rapidez en el acceso a oportunidades laborales y la mejora en las condiciones de movilidad se traducen en ganancias de bienestar para conductores y pasajeros. En este sentido, la plataforma aparece como una herramienta que amplía el margen de decisión de los individuos, tanto en el mercado de trabajo como en su vida cotidiana.

En el plano de la movilidad urbana, los resultados indican que DiDi se integra al sistema de transporte como un complemento más que como un sustituto del transporte público. La articulación con la red existente y su presencia en zonas con distintos niveles de cobertura sugieren que la plataforma cumple un rol relevante en la resolución de fallas de conectividad, particularmente en el primer y último tramo de los desplazamientos. Asimismo, su uso en territorios con distintos niveles de vulnerabilidad socioeconómica

refuerza su potencial para ampliar el acceso a oportunidades en el territorio.

Este estudio combina múltiples dimensiones de análisis y aporta información original sobre el funcionamiento de DiDi en Chile. En particular, la encuesta a usuarios, combinada con datos administrativos de los viajes en la plataforma, permite capturar aspectos poco explorados en la literatura local, como patrones de movilidad, trayectorias de ganancias y valoración de los atributos del servicio, contribuyendo a una caracterización más completa del fenómeno.

En conjunto, los resultados sugieren que las plataformas digitales de movilidad transforman la forma en que se organizan los traslados urbanos, en simultáneo que generan impactos económicos y sociales relevantes. Estos hallazgos aportan insumos para enriquecer el debate público.

Anexo metodológico

(I) Análisis input-output

Para estimar los impactos económicos asociados a la actividad de DiDi, CIPPEC utilizó un modelo insumo-producto basado en la estructura productiva de la economía chilena. Este enfoque permite cuantificar no solo los efectos directos de la actividad, sino también los impactos indirectos generados a lo largo de la cadena de suministros y los efectos inducidos derivados del consumo de los hogares. La variable principal es el valor agregado que surge gracias a la actividad de DiDi, medido a partir de los ingresos generados por los conductores y su expansión a través de los encadenamientos productivos.

El **efecto directo** corresponde a la actividad económica generada por los propios conductores en la plataforma, es decir, los ingresos que obtienen por prestar servicios de transporte. Por otro lado, el **efecto indirecto** surge de la demanda de bienes y servicios necesarios para realizar esa actividad. Por ejemplo, el gasto en combustible, mantenimiento del vehículo, seguros, servicios financieros o telecomunicaciones, que genera actividad en otros sectores de la economía.

Por último, el **efecto inducido** se origina cuando las ganancias generadas, tanto directas como indirectas, se traducen en mayor consumo de los hogares. Por ejemplo, un conductor que utiliza sus ingresos para comprar alimentos, pagar servicios o consumir bienes y servicios, generando a su vez nueva actividad económica en otros sectores.

De este modo, la metodología permite capturar no solo el impacto inicial de la actividad de DiDi, sino también cómo este se amplifica a lo largo de la economía a través de sucesivas rondas de gasto.

El modelo parte de la identidad básica de producción, en la cual la producción total de la economía se explica por la suma de los consumos intermedios y la demanda final:

$$X = AX + Y$$

Donde X es el vector de producción total por sector, A es la matriz de coeficientes técnicos — cuyas columnas indican los consumos intermedios de cada sector sobre la producción total y cuyas filas indican la distribución de producción de un sector al resto de la economía—, e Y es el vector de demanda final.

A partir de esta relación se obtiene la matriz inversa de Leontief, que permite calcular la producción generada por cada peso invertido en la economía a través de las sucesivas transacciones que se generan entre los distintos sectores:

$$X = (I - A)^{-1} Y$$

El impacto en el VAB se estima utilizando los coeficientes sectoriales de valor agregado de cada sector (v_j) definidos como la relación entre el valor agregado (VA_j) y la producción bruta de cada sector (X_j):

$$v_j = \frac{VA_j}{X_j}$$

Estos coeficientes se aplican sobre los multiplicadores sectoriales derivados de la inversa de Leontief (Bi_j), que reflejan el efecto total sobre la producción de cada sector ante un aumento en la demanda del sector de interés, en este caso el transporte. De esta interacción se deriva el multiplicador de valor agregado del sector j, que se define como:

$$m^{VA}_{abierto\ j} = \sum_i v_i * B_{ij}$$

Este multiplicador permite cuantificar el valor agregado generado a lo largo de toda la cadena de suministros ante un aumento unitario en la actividad del sector j (sector de interés). Finalmente, el impacto total en el VAB se obtiene multiplicando el multiplicador de valor agregado del sector de interés por el shock inicial[9].

Para incorporar los efectos inducidos, se utiliza una versión cerrada del modelo, en la cual se internaliza el comportamiento de los hogares mediante la inclusión de los ingresos laborales y el consumo. Esto se implementa ampliando la matriz de coeficientes técnicos para reflejar la relación entre producción, remuneraciones y gasto de los hogares, lo que permite capturar el impacto adicional generado por el consumo de los ingresos derivados de la actividad económica. De este modo, el impacto total en el VAB resulta de la suma de los efectos directos, indirectos e inducidos.

Por último, el impacto en el empleo se estima utilizando los coeficientes sectoriales de empleo (l_j), definidos como la relación entre el empleo total (L_j) y la producción bruta de cada sector (X_j):

$$l_j = \frac{L_j}{X_j}$$

Estos coeficientes se combinan con los multiplicadores sectoriales derivados de la inversa de Leontief, permitiendo estimar el empleo generado a lo largo de toda la cadena de suministros ante un aumento en la actividad del sector de interés. Nuevamente, utilizando la versión cerrada del modelo, se incorporan los efectos inducidos asociados al consumo de los hogares, de modo que el impacto total en el empleo relevado resulta de la suma de los efectos directos, indirectos e inducidos.

Aunque las estimaciones y los resultados que se presentan en este informe se basan en metodologías sólidas y robustas, deben tomarse como estimaciones. Las magnitudes reales podrían variar ya que se basan en información agregada del conjunto de la economía.

9 Dado que el valor agregado constituye el principal componente del PIB, los resultados se presentan en el informe como proporción del PIB.

La fuente primaria de información del análisis son las matrices insumo-producto del Banco Central de Chile como insumo central para el análisis de impacto económico. Estas matrices se construyen a partir de las tablas de oferta y utilización de bienes y servicios, y describen en detalle las relaciones de compra y venta entre los distintos sectores de la economía chilena, permitiendo identificar cómo la producción de cada actividad requiere insumos de otros sectores y cómo se destina a consumo intermedio o demanda final. En particular, las MIP del Banco Central de Chile se elaboran con una desagregación sectorial consistente con las cuentas nacionales y bajo estándares internacionales del Sistema de Cuentas Nacionales (SCN), lo que asegura su coherencia con variables macroeconómicas como el PIB y el valor agregado. Este nivel de detalle permite analizar los encadenamientos productivos de la economía chilena y estimar los efectos directos, indirectos e inducidos de un shock en un sector específico sobre la producción, el valor agregado y el empleo en el conjunto de la economía.

Adicionalmente, el shock sobre la economía chilena es simulado con información provista por DiDi sobre los ingresos brutos generados por los conductores en la plataforma durante 2025.

Por último, la contextualización de los impactos se nutrió de las siguientes fuentes de información secundarias:

- Datos de empleo provenientes de la Encuesta CASEN 2024, publicados por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia de Chile;
- Estadísticas de empresas y empleo dependiente publicadas por el Servicio de Impuestos Internos de Chile (SII);
- Información presupuestaria del sector público chileno correspondiente al año 2025, proveniente de la ejecución presupuestaria publicada por la Dirección de Presupuestos de Chile (DIPRES).

(II) Análisis de valuación económica del bienestar

La valuación del bienestar se realiza aplicando la metodología desarrollada en Fujiwara (2013)[10]. Esencialmente, esta consiste en tomar los niveles de bienestar reportados en las encuestas por los usuarios y los conductores de DiDi y relacionarlos con medidas de valoración de los atributos de la plataforma que estos reportan allí. Luego, utilizando información sociodemográfica y los niveles de ingreso también reportados por los usuarios y los conductores de DiDi, se estima un valor monetario del impacto de estos atributos sobre el nivel de bienestar.

Puntualmente, la estimación procede en dos etapas. Primero, se estima una ecuación del nivel de bienestar mediante mínimos cuadrados ordinarios, que arroja la correlación entre la valoración que los usuarios y conductores hacen de los atributos de DiDi y su nivel de bienestar, controlando por sus características socioeconómicas. Esto arroja un valor de la contribución marginal de los atributos de DiDi al bienestar. Luego, en la segunda etapa, se estima la contribución marginal del ingreso al bienestar a través de la estimación de una ecuación de ingresos mediante mínimos cuadrados en dos etapas[11].

Formalmente, la valuación del bienestar de una persona i puede expresarse como la relación entre la contribución marginal al bienestar de los atributos de DiDi y la contribución marginal al bienestar del ingreso:

$$C_i = -\frac{B'_{ia}}{B'_{iy}}$$

Donde B'_{ia} representa la contribución marginal al bienestar de los atributos de DiDi y B'_{iy} representa la contribución marginal al bienestar del ingreso. En términos intuitivos, esta razón indica cuánto ingreso debería compensar a una persona por perder el bienestar que obtiene de esos atributos.

La contribución marginal de los atributos se obtiene a partir del siguiente modelo de bienestar:

$$B_i = \beta_0 + \beta_A A_i + \beta_X X_i + \varepsilon_i$$

En esta ecuación, B_i es el nivel de bienestar o calidad de vida reportado por la persona i; A_i es un vector de valoraciones de atributos de DiDi; X_i es un vector de características socioeconómicas individuales —como ingreso, edad, género, composición del hogar, educación, salud y situación laboral—; y ε_i es el término de error.

En la implementación empírica, el excedente del consumidor se calcula a nivel individual utilizando la fórmula exponencial de Fujiwara:

$$CS_i = exp\left[\left(\frac{\sum LS'_{Q_k} Q_{ik}}{LS'_y}\right)\right] + ln(M_i) - M_i$$

[10] La metodología ha sido aprobada por el gobierno de UK (Fujiwara y Campbell, 2011).
[11] En principio, podría usarse una estimación de la contribución marginal del ingreso a partir de la primera ecuación, usando el valor del coeficiente asociado al ingreso. Sin embargo, la estimación de este coeficiente en los modelos de nivel de bienestar o satisfacción sufre algunos problemas, como endogeneidad y causalidad inversa. Por ello, se utiliza un modelo separado para derivar específicamente esa contribución, con el objetivo de minimizar estos sesgos

Donde LS'_{Qk} Q_{ik} es el coeficiente estimado para el índice o atributo k de DiDi en el modelo de bienestar; Qik es el valor individual de ese índice o atributo; LS'_y es el coeficiente causal del ingreso estimado mediante mínimos cuadrados en dos etapas; y Mi es el ingreso de la persona. El cálculo se realiza para cada individuo usando su propio ingreso y sus propias respuestas, y luego se promedia dentro de cada grupo de usuarios.

Para pasajeros, los atributos relevados en la encuesta se agrupan en cuatro índices conceptuales. Esta agregación reduce problemas de multicolinealidad entre preguntas altamente correlacionadas y permite interpretar los resultados por dimensiones de bienestar. Cada índice se construye como el promedio de las variables estandarizadas que lo componen.

Se utilizan dos valores de LS'_y distintos, ambos obtenidos mediante *Mínimos Cuadrados* en *Dos Etapas (MC2E)* con instrumentos robustos:

Pasajeros: LS'_y = 0,1033 (p = 0,040), identificado utilizando educación alta, edad × empleo y jefatura del hogar como instrumentos excluidos. F de primera etapa = 124,6.

Conductores: LS'_y = 0,4063 (p = 0,008), identificado utilizando razones de registro en DiDi (se registró por desempleo, por gusto por conducir, para mantener a la familia) como instrumentos excluidos. F de primera etapa = 21,1.

La diferencia en LS'_y entre ambas poblaciones es notable pero económicamente plausible: los ingresos de los conductores están más directamente vinculados a su actividad en la plataforma y, por lo tanto, son más relevantes para su satisfacción con la vida[12].

La Tabla 3 presenta las estimaciones preferidas detalladas para cada celda. La especificación de pasajeros *(Transferido de Argentina)* utiliza el modelo de cuatro índices (accesibilidad/movilidad, conveniencia/rapidez, calidad del servicio, costo/seguridad) resultante en el estudio *Impacto Económico y Social de las Plataformas: El caso de DiDi en Argentina, CIPPEC 2026* para mantener consistencia metodológica. La especificación de conductores utiliza el modelo de atributos individuales (8 atributos seleccionados), que proporciona mayor detalle para políticas públicas y estimaciones de bienestar más estables, también provenientes de los valores obtenidos en Argentina.

Tabla 3. Estimaciones preferidas del excedente del consumidor.

Estadístico	Pasajeros	Conductores
LS'_y utilizado	0,1033	0,4063
Fuente LS'_y	Transf. Arg.	Transf. Arg.
p-valor LS'_y	n/d	n/d
F primera etapa	18,9	4,7
Especificación	4 índices	Attrs. indiv.

[12] Se utilizan los LS'_y del estudio de Impacto Económico y Social de las Plataformas: El caso de DiDi en Argentina, CIPPEC 2026, ya que los MC2E de Chile arrojaron signos incorrectos en ambas muestras a pesar de estadísticos F de primera etapa adecuados. Ver "Transf. Arg" en la Tabla 3.

R^2 ajustado Etapa 1	0,525	0,572
N	394	406
Ingreso medio	901.046	772.199
EC medio	2.098.536	749.670
EC medio recortado	1.230.782	726.426

Notas: Los valores de EC para conductores se presentan en valores absolutos (interpretación como disposición a pagar). La media recortada excluye el 1% superior e inferior de la distribución de EC. Moneda local: CLP = pesos chilenos

La metodología de valuación del bienestar es muy sensible a la estimación del efecto del ingreso sobre la calidad de vida. Para evaluar la robustez de los resultados y analizar el rango de estimaciones plausibles, la Tabla 4 reporta la valuación para cuatro niveles calibrados de este parámetro. El valor conservador de 1,10 utiliza la estimación de Fujiwara (2013) para el Reino Unido, el mayor valor plausible de la literatura, aunque para otro contexto (valuación de propiedades). Esto arroja la menor valuación del bienestar. Luego, un valor moderado de 0,50, que implica que duplicar el ingreso aumenta la satisfacción con la vida en 0,35 puntos en una escala de 1 a 7. En tercer lugar, se presenta una estimación central. Para los pasajeros, se calibra un valor central de 0,25, dado que la estimación preferida de 0,1033 —transferida desde Argentina— es sensible a los valores muy altos de valuación. Para los conductores, se utiliza el valor preferido de 0,4063, también transferido desde Argentina, dado que la estimación chilena no resultó suficientemente precisa. El valor de 0,10, cercano a la estimación por 2SLS de los pasajeros, proporciona el límite superior de la valuación plausible.

Tabla 4. Rangos plausibles de valuación del bienestar, por usuario por año, moneda local

LS'_y	Pasajeros (CLP)	Conductores (CLP)
Conservador	6.000	636.000
Moderado	37.000	755.000
Estimación central	183.000	**726.000**
Rango superior	1.231.000	772.000

De los intervalos surgen dos patrones. Primero, la valuación de los conductores también es relativamente estable entre calibraciones del efecto del ingreso sobre el bienestar. Para los conductores chilenos varía entre $636.000 y $772.000 por usuario por año, una dispersión de 1,2 veces, frente al rango de la estimación para pasajeros, que va de $6.000 a $1.231.000, una dispersión de más de 200 veces. Esto refleja que la valuación de los pasajeros es mucho más sensible al

parámetro de ingreso utilizado, mientras que la de los conductores resulta más estable por el mayor efecto combinado de los atributos de DiDi y por el uso de una especificación más conservadora basada en atributos individuales.

Segundo, la valuación de los conductores supera a la de los pasajeros para valores conservadores a moderados del efecto marginal del ingreso sobre el bienestar. DiDi ocupa un lugar más central en la vida económica de los conductores. En cambio, para los pasajeros, la valuación está más asociada a atributos de consumo —como conveniencia, rapidez y calidad del servicio—, lo que genera una estimación más sensible a la calibración del parámetro de ingreso.

La dimensión del bienestar de los consumidores se alimenta de resultados provenientes de encuestas realizadas a conductores y pasajeros, diseñadas para relevar información complementaria a los registros administrativos. Estas encuestas permiten caracterizar el perfil socioeconómico de los usuarios y medir dimensiones clave como ingresos, uso de la plataforma, complemento con otras fuentes de ingreso, ahorro de tiempo, accesibilidad, seguridad y bienestar subjetivo. Asimismo, constituyen un insumo fundamental para la estimación de la valuación monetaria del bienestar obtenido gracias a DiDi.

La encuesta fue diseñada e implementada por CIPPEC. Fue distribuida de manera digital y aleatorizada a través de la aplicación de DiDi, tanto a conductores como a pasajeros en 18 ciudades chilenas en donde opera DiDi. El cuestionario fue distribuido a un total de 800 usuarios, siendo 394 de ellos pasajeros y 406 conductores. El diseño de la encuesta tuvo como objetivo capturar variables cuantitativas, pero también percepciones y valoraciones cualitativas subjetivas, permitiendo analizar de manera integral el impacto de la plataforma en los usuarios.

Las preguntas incluyeron módulos específicos orientados a capturar:

- **Perfil sociodemográfico:** edad, género, nivel educativo, nacionalidad, composición del hogar y responsabilidades económicas.
- **Actividad económica e ingresos:** nivel de ingresos, peso de DiDi en los ingresos totales, evolución de ingresos desde el ingreso a la plataforma y otras fuentes laborales.
- **Trayectoria laboral y formalidad:** situación ocupacional previa, tipo de inserción laboral, acceso a seguridad social y cambios asociados al uso de la plataforma.
- **Uso de la plataforma:** intensidad de uso (horas, momentos del día), y características de la actividad.
- **Inclusión financiera:** acceso a productos financieros antes y después de utilizar DiDi.
- **Motivaciones y satisfacción**: razones para utilizar la plataforma y nivel de satisfacción general.

- **Percepción de beneficios:** valoración de atributos como flexibilidad, generación de ingresos, autonomía y compatibilidad con otras actividades.
- **Bienestar y efectos en la vida cotidiana:** contribución de DiDi a objetivos económicos y personales (por ejemplo, independencia financiera, consumo, estabilidad).

En el caso de los pasajeros, el cuestionario incluyó, además, preguntas sobre hábitos de movilidad, frecuencia de uso, alternativas de transporte, percepción de seguridad y ahorro de tiempo.

(III) Análisis de movilidad: regresiones lineales

Este componente caracteriza en profundidad el uso de DiDi en términos de variables asociadas a los patrones de movilidad urbana. Para cuantificar la relación entre la distancia de un viaje y el ahorro de tiempo que ofrece DiDi respecto al transporte público, se utilizó un modelo de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO), conocido en inglés como OLS *(Ordinary Least Squares)*. Este es el método de regresión lineal más utilizado en ciencias sociales y economía aplicada: en términos simples, traza la línea recta que minimiza la suma de los cuadrados de las diferencias verticales (errores o residuos) entre los valores observados y los predichos, lo que mejor resume la relación entre dos variables explicada (o endógena) y explicativa (o exógena)—en este caso, los kilómetros recorridos (variable explicativa) y el ahorro de tiempo en minutos (variable explicada)— minimizando la distancia entre los valores observados y los predichos por esa línea.

El resultado se expresa como una ecuación:

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 x_i + \varepsilon_i$$

Donde y_i reperenta el ahorro en minutos que representa un viaje en DiDi sobre el uso de transporte publico de cada viaje i, x_i representa la cantidad de kilómetros de cada viaje. Los β representan los regresores que se interpretan como el cambio marginal entre mi variable explicada y mi variable explicativa, en el caso en cuestión, el coeficiente 1,08 indica que, por cada kilómetro adicional de viaje, el ahorro de tiempo respecto al transporte público aumenta en promedio 1,08 minutos. El valor R^2 = 0,28 indica que el 28% de la variación en el ahorro de tiempo se explica por la distancia del viaje, lo que implica una asociación moderada pero estadísticamente relevante. El intercepto negativo (-0,87) refleja que en viajes muy cortos DiDi no genera ahorro de tiempo, e incluso puede ser algo más lento que la alternativa a pie o en transporte público.

Este análisis utiliza información administrativa provista por DiDi en cuanto la frecuencia de uso de la plataforma, los patrones origen-destino, la distribución de viajes según nivel socioeconómico y la seguridad del territorio, la distancia de los viajes y la complementariedad o sustitución con el transporte público.

Adicionalmente, se estiman las ventajas de DiDi frente a otras alternativas de transporte en cuanto al ahorro de tiempo, así como el punto de equilibrio asociado a ahorrar más dinero utilizando DiDi que siendo dueño de un auto propio. Para esto, se incorporan estadísticas públicas sectoriales y geoespaciales, incluyendo información sobre redes de transporte, movilidad urbana, obtenidas del portal de datos abiertos de Santiago de Chile y datos de robos y hurtos. Adicionalmente, vulnerabilidad socioeconómica medida a través de la pobreza multidimensional, la cual incluye 5 dimensiones de privaciones: alimentación, salud y cuidados, vivienda y servicios, equipamiento del hogar, y privación social y educación, es información extraída del Ministerio de Desarrollo Social. Estas fuentes permiten contextualizar el análisis territorial y evaluar la complementariedad de la plataforma con otros sistemas de transporte.

Acerca de los autores

(!)

Las opiniones expresadas en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional de CIPPEC en el tema analizado.

Bernanrdo Díaz de Astarloa
— Investigador asociado de Desarrollo Económico
Doctor en Economía con más de 10 años de experiencia en investigación, diseño, implementación y evaluación de políticas públicas. Fue consultor del Banco Mundial y Banco Interamericano de Desarrollo. Experiencia en gestión pública como Director Nacional de Estrategias de Desarrollo Productivo y Subsecretario de Desarrollo y Planeamiento Productivo.

Paula Szenkman
— Directora del Programa de Desarrollo Económico en CIPPEC
Es licenciada en Economía por la Universidad de Buenos Aires (UBA), candidata a Magister en Economía por la Universidad de San Andrés y posee un Posgrado en Agronegocios de la UBA.

Dalila Gómez
— Analista del Programa de Desarrollo Económico en CIPPEC
Licenciada en Economía y maestrando en Economía por la Universidad Nacional de La Plata.

Agustín Casarini
— Licenciado en Economía
Licenciado en Economía (UNLP) y maestrando en Economía (UBA) es investigador y consultor en economía aplicada con un foco cuantitativo. Actualmente es profesor de Coyuntura Económica en la Universidad Nacional de Lomas de Zamora (Argentina) e inverstigador del Instituto de Efectividad Clínica y Sanitaria (IECS).

Ada Luz Cabrera
— Coordinadora Jr. del Programa de Desarrollo Económico en CIPPEC
Licenciada en Economía y maestrando en Economía por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP).

El uso de un lenguaje que no discrimine, que no reproduzca estereotipos sexistas y que permita visibilizar todos los géneros es una preocupación de quienes trabajaron en este documento. Dado que no hay acuerdo sobre la manera de hacerlo en castellano, se consideraron aquí tres criterios a fines de hacer un uso más justo y preciso del lenguaje: 1) evitar expresiones discriminatorias, 2) visibilizar el género cuando la situación comunicativa y el mensaje lo requieren para una comprensión correcta y, 3) no visibilizarlo cuando no resulta necesario.

Para citar este documento:
Díaz de Astarloa B., Szenkman P., Gómez D., Casarini A., Cabrera A., Impacto económico y social de las plataformas - *El caso de DiDi en Chile* (septiembre 2026) Ciudad de Buenos Aires: CIPPEC.

CIPPEC

Por medio de sus publicaciones, CIPPEC aspira a enriquecer el debate público en la Argentina con el objetivo de mejorar el diseño, la implementación y el impacto de las políticas públicas, promover el diálogo democrático y fortalecer las instituciones.

CIPPEC alienta el uso y divulgación de sus documentos sin fines comerciales. Las publicaciones de CIPPEC son gratuitas y se pueden descargar en www.cippec.org

¿QUIÉNES SOMOS?
CIPPEC es una organización independiente, apartidaria y sin fines de lucro que produce conocimiento y ofrece recomendaciones para construir mejores políticas públicas.

¿QUÉ HACEMOS?
CIPPEC propone, apoya, evalúa y visibiliza políticas para el desarrollo con equidad y crecimiento, que anticipen los dilemas del futuro mediante la investigación aplicada, los diálogos abiertos y el acompañamiento a la gestión pública.

¿CÓMO NOS FINANCIAMOS?
CIPPEC promueve la transparencia y la rendición de cuentas en todas las áreas de la función pública y se rige por esos mismos estándares. El financiamiento de CIPPEC está diversificado por sectores: cooperación internacional, empresas, individuos y gobiernos. Los fondos provenientes de gobiernos se mantienen por debajo del 30 por ciento del presupuesto total.

www.cippec.org

cippec cippec.org fcippec cippec cippec cippec cippec

CIPPEC