CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Argentina

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 16

3. Contribución económica: PBI, encadenamientos y mercado laboral 18
3.1 Contribución de DiDi al PBI 19
3.2 Impacto en el mercado laboral argentino 20

4. Valoración social de la plataforma y bienestar de los usuarios 22
4.1. Bienestar de los pasajeros 22
4.2. Bienestar de los conductores 25
4.3. Valoración económica del bienestar de los usuarios 27

5. Contribución de DiDi a la movilidad urbana en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 29
5.1. Hábitos de movilidad 29
5.2. Ahorro de costos: cuándo conviene usar DiDi frente al auto propio 32
5.3. Complementariedad con el transporte público 33
5.3.1. Uso combinado y conectividad territorial 33
5.3.2. Ahorro de tiempo: comparación de DiDi y el transporte público 36
5.4. Acceso a oportunidades: relación pobreza-movilidad 38

6. Conclusiones 40

Anexo metodológico 42
(I) Análisis insumo-producto 42
(II) Análisis de valuación económico del bienestar 45
(III) Diferencias en diferencias 50
(IV) Análisis de movilidad: regresiones lineales 53



Gráficos, mapas y tablas

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

Gráfico 2. Nivel educativo de los conductores de DiDi 13

Gráfico 3. Distribución de los conductores según tramos de ingreso bruto total mensual 14

Gráfico 4. Distribución de viajes de DiDi en la semana, por franja horaria 30

Gráfico 5. Comparación de costos anuales: vehículo propio vs. DiDi 33

Gráfico 6. Ahorro de tiempo en DiDi vs. en transporte público 37

Gráfico 7. Relación entre la distancia del viaje DiDi y ahorro de tiempo Comparación contra el transporte público 38

Tabla 1. Complementariedad entre DiDi y el transporte público Porcentaje de viajes por cantidad de paradas 34

Tabla 2. Distribución de viajes por zonas de pobreza multidimensional 39

Tabla 3. Estimaciones preferidas del excedente del consumidor 46

Tabla 4. Rangos plausibles de valuación del bienestar, por usuario por año, moneda local 47

Tabla 5. Impacto estimado de la entrada de DiDi sobre la informalidad laboral de adultos jóvenes 52

Mapa 1. Presencia de DiDi drivers en los principales aglomerados urbanos argentinos. 10

Mapa 2. Distribución espacial de viajes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por barrio 31

Mapa 3. Partidas y llegadas de viajes de DiDi, por tipo de vehículo Porcentaje de viajes sobre el total 32

Mapa 4. Complementariedad de DiDi con el transporte público, por tipo de servicio 35

Mapa 5. Complementariedad de DiDi con el transporte público, por franja horaria 35

Presentación

Este documento constituye el informe final del proyecto "Impacto económico y social de las plataformas: El caso de DiDi en Argentina", 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 argentina.

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.

Resumen ejecutivo

La expansión de las plataformas digitales está transformando la forma en que las personas trabajan y acceden a un conjunto cada vez más amplio de servicios. En particular, las plataformas que intermedian o facilitan el acceso a servicios de movilidad y transporte han recibido una atención especial por sus impactos, que van más allá del sector de transporte y se extienden al funcionamiento de la economía y a la vida cotidiana de sus usuarios, tanto conductores como pasajeros[1].

En este contexto, este trabajo estudia el rol de DiDi como actor relevante en el ecosistema de movilidad urbana en Argentina y analiza múltiples dimensiones de impacto: los patrones de movilidad urbana que caracterizan a la plataforma, su contribución a la actividad económica, su impacto en el empleo y la informalidad, y el valor que genera para conductores y pasajeros en términos de bienestar y acceso a oportunidades[2] .

1. **En términos económicos, la actividad asociada a DiDi alcanza un valor agregado de aproximadamente $1,15 billones de pesos, equivalente al 0,14% del PBI nacional en 2025.** Este impacto no se limita a la actividad directa de los conductores, 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 14.000 puestos de trabajo indirectos e inducidos,** lo que equivale al 0,1% del empleo total y a la actividad generada por aproximadamente 1.170 empresas promedio.

3. **Estas oportunidades de ingresos generadas por DiDi reducen las barreras a la formalización entre los adultos jóvenes.** En particular, la entrada de la plataforma a una nueva ciudad se asocia con una reducción de la informalidad de 4 puntos porcentuales entre trabajadores de 20 a 35 años, lo que es consistente con la evidencia de que el acceso a mayores ingresos incentiva la formalización.

[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. De acuerdo con las especificaciones de DiDi, la plataforma 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 argentina.

[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 Argentina, incluyendo las disposiciones incorporadas por la Ley N° 27.802 de Modernización Laboral, 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.

4. **Para los conductores, DiDi funciona como una herramienta flexible de generación de ingresos, que en muchos casos se combina con otras actividades.** El 65% 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: más del 55% obtiene allí al menos la mitad de sus ingresos totales y cerca del 35% 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, más de 1 de cada 3 conductores reporta aumentos de ingresos de al menos el 50% luego de comenzar a conducir usando DiDi.

5. **Más del 70% de los pasajeros valora positivamente la disponibilidad y la rapidez al desplazarse con DiDi.** Además, una proporción similar reconoce que la plataforma contribuye a acceder a oportunidades como trabajo, educación y salud. Las herramientas para garantizar la seguridad en los viajes, como las de monitoreo y protección, son un atributo particularmente valorado, en especial entre las mujeres.

6. **DiDi se integra como proveedor de una solución de tecnología al ecosistema de transporte urbano, facilitando alternativas complementarias al transporte público.** En la Ciudad de Buenos Aires, 2 de cada 5 viajes con DiDi conecta una zona sin acceso directo a la red de transporte público con una zona que sí cuenta con acceso a la red, lo que evidencia su rol en la resolución del primer y último tramo de los desplazamientos.

7. **En términos de costos, DiDi se presenta como una alternativa económicamente conveniente para una parte importante de los usuarios.** Para las personas que recorren hasta 5.200 kilómetros anuales, es más económico utilizar la plataforma que tener un auto propio. En términos de uso, ese umbral equivale a aproximadamente 930 viajes promedio en DiDi.

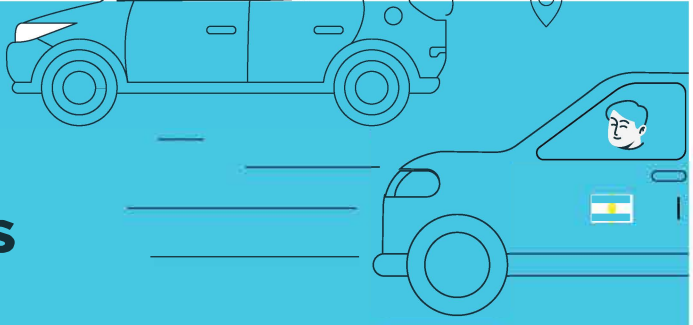
8. **Como solución de tecnología que facilita alternativas de transporte accesible, DiDi ayuda a movilizar a personas en zonas vulnerables:** el 75% de los viajes comienza o termina en áreas de vulnerabilidad media o alta, lo que sugiere un rol relevante de la plataforma en la conexión con oportunidades económicas y sociales.

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 ingresos que brinda, los aportes a la facilitación de la movilidad urbana y el aumento del bienestar de sus usuarios.

CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Argentina



Contribución económica

$1.15 BILLONES DE PESOS
contribuidos al PIB argentino de un año



Los principales sectores dinamizados son TRANSPORTE, COMERCIOS, ACTIVIDADES INMOBILIARIAS, SERVICIOS

Empleo indirecto

CONTRIBUCIÓN AL EMPLEO*
14.000
PUESTOS DE TRABAJO
indirectos e inducidos

EQUIVALENTE AL EMPLEO GENERADO POR
1.170
EMPRESAS
formales promedio en Argentina

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

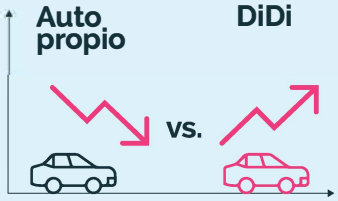
Integración al transporte urbano

DiDi ES UN COMPLEMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

SOLUCIÓN DEL PRIMER Y ÚLTIMO TRAMO

41%
DE LOS VIAJES CONECTA ZONAS CON ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO CON ZONAS SIN ACCESO CERCANO (EN CABA)

Ahorro y accesibilidad



Si viajas menos de
5.200
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, análisis de movilidad y diferencias en diferencias.

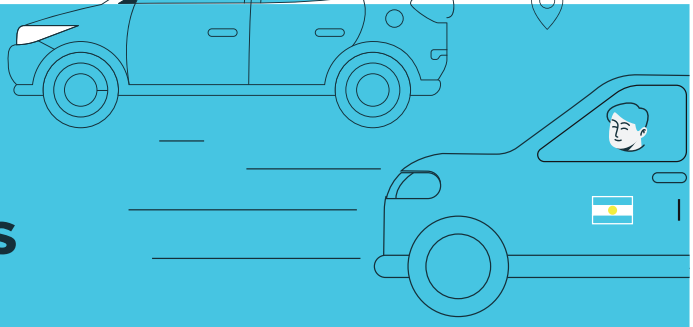
Alcance
Argentina 2025, con foco en actividad económica, bienestar de los usuarios y movilidad urbana.

Leé el informe completo

CIPPEC

Impacto económico y social de las plataformas

El caso de DiDi en Argentina



El valor para conductores

RAPIDEZ PARA GENERAR INGRESOS
80% VALORACIÓN

FLEXIBILIDAD PRINCIPAL BENEFICIO
90% VALORACIÓN

65%
FUENTE COMPLEMENTARIA DE INGRESOS

1 DE CADA **3**
REPORTA AUMENTO DE INGRESO >50%

Beneficios para pasajeros y movilidad

DISPONIBILIDAD Y RAPIDEZ
>70% VALORACIÓN

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

SEGURIDAD HERRAMIENTAS DE MONITOREO Y PROTECCIÓN
Aspectos especialmente valorados por mujeres

Informalidad laboral

La entrada de DiDi se asocia con una caída de la informalidad laboral de adultos jóvenes* de:

CIUDAD DE BUENOS AIRES
3,7 p.p

CÓRDOBA
4,4 p.p

* Adultos entre 20 y 35 años

Inclusión social

CABA

75%
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 Argentina en 2020 y se expandió desde el Área Metropolitana de Buenos Aires hacia otras ciudades, hasta alcanzar presencia en 19 provincias.

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 Argentina 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 Argentina. En este contexto, y con el objetivo de enriquecer este debate, CIPPEC llevó adelante un estudio que analiza el impacto de la actividad de DiDi en la economía y la vida cotidiana, en tres dimensiones:

1 **su contribución económica en términos de producto y empleo**

2 **su impacto en el bienestar de sus usuarios**

3 **su rol en la movilidad urbana**

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

Los resultados muestran que la actividad de DiDi genera impactos significativos en las tres dimensiones analizadas, aportando evidencia novedosa sobre el rol de las plataformas digitales en la economía urbana.

En términos económicos, a través de sus encadenamientos productivos, contribuye con la generación de valor agregado equivalente al 0,14% del PBI de 2025 y cerca de 14.000 puestos de trabajo indirectos e inducidos.

En el plano social, mejora el bienestar de conductores y pasajeros mediante mayores ingresos, 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.

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.

El resto del documento se organiza de la siguiente manera.

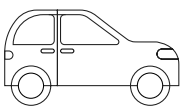
Sección **2** describe el ecosistema DiDi, caracterizando a la actividad, a los usuarios pasajeros y conductores, y sus patrones de uso.

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

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

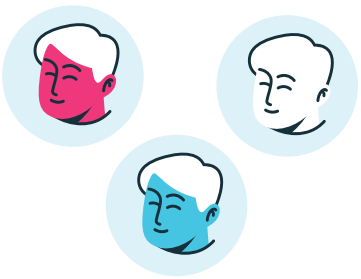
Sección **5** describe los patrones de movilidad y su contribución a la accesibilidad urbana.

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 ingresos.



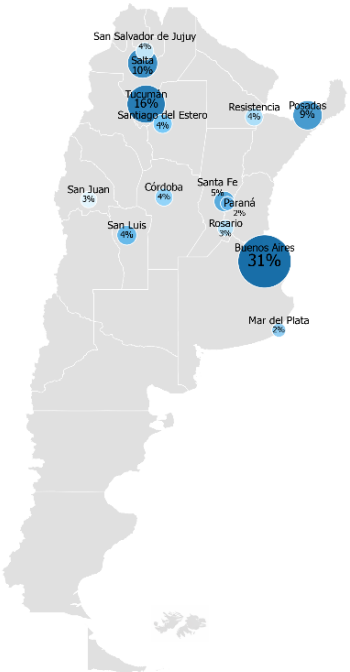
2.1. Actividad de DiDi

DiDi opera en 19 provincias de Argentina, con una presencia consolidada en los principales centros urbanos del país. Su expansión ha sido progresiva, iniciando sus actividades en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en 2020 y expandiéndose progresivamente hacia otras ciudades del país, incluyendo Córdoba, Tucumán, Rosario y Mendoza, entre otras.

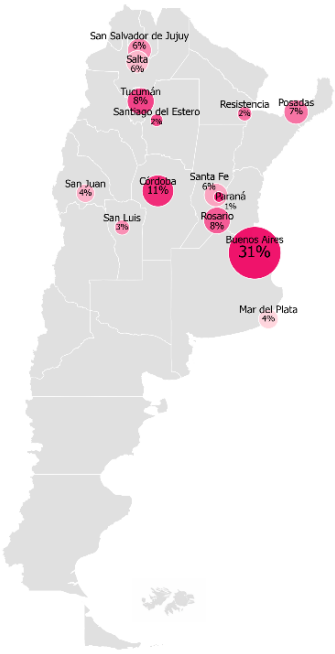


Mapa 1. Presencia de DiDi drivers en los principales aglomerados urbanos argentinos.

(a) DiDi Moto



(b) DiDi Express



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 Moto:

servicio de transporte en motocicleta, asociado a viajes de corta distancia, menor costo y mayor penetración en segmentos jóvenes.

DiDi Poné 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.

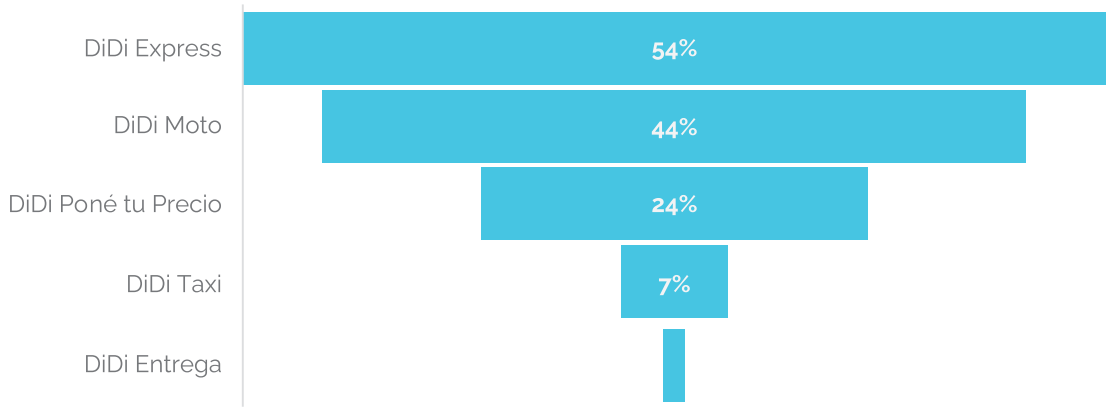
DiDi Entrega:

servicio orientado a envíos y logística de corta distancia.

Estas modalidades configuran un ecosistema diverso que combina opciones de movilidad y generación de ingresos, permitiendo adaptarse a distintos perfiles de usuarios.

En este trabajo se abordan las dos modalidades principales de movilidad relevadas por la encuesta: DiDi Express y DiDi Moto. Sin embargo, la plataforma ofrece acceso a distintas modalidades de servicios que responden a necesidades diferenciadas de los usuarios.

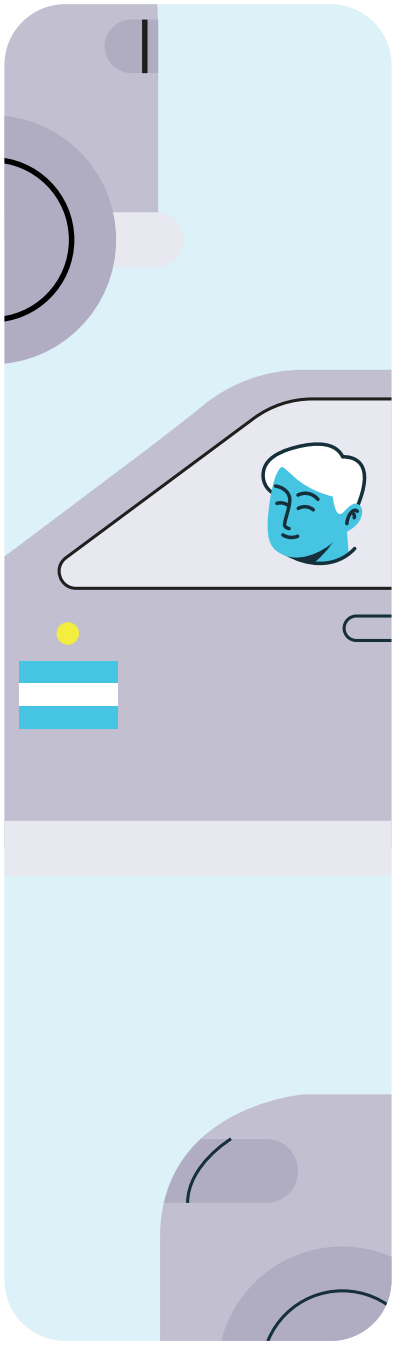
Gráfico 1. Utilización de DiDi, por tipo de servicio



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

2.2. ¿Quiénes son los usuarios de DiDi?

2.2.1. Conductores





Los conductores de DiDi tienen entre 30 y 40 años en promedio, dependiendo de la modalidad. Los conductores de DiDi Moto tienen una edad promedio de 32 años, frente a 39 años en DiDi Express. Así, los conductores de DiDi Moto son sistemáticamente más jóvenes que los de DiDi Express: el 73% de los conductores de DiDi Moto tiene menos de 35 años, mientras que en DiDi Express esta proporción se reduce al 43%. A su vez, la presencia de conductores mayores de 50 años es considerablemente menor en DiDi Moto (2%) que en DiDi Express (15%), lo que muestra una mayor concentración en edades tempranas en la modalidad de dos ruedas.



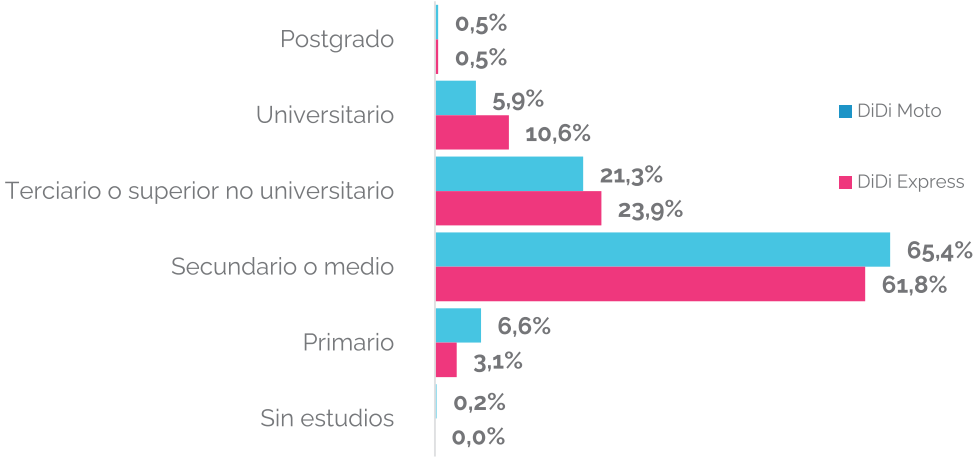
Los conductores son mayoritariamente de origen argentino. Más del 95% de los conductores son argentinos en ambas modalidades. Entre los que declaran haber nacido en el extranjero, los principales países de origen son Perú (2% del total) y Paraguay (1,7%) para los conductores de DiDi Moto y Venezuela (1,4%) y Paraguay (1%) para los conductores de DiDi Express.



Además, los conductores de DiDi en Argentina son mayoritariamente varones. Más del 95% de los conductores de DiDi Moto y más del 90% de los de DiDi Express se identifican como varones.

Dos tercios de los conductores alcanzaron estudios hasta el nivel secundario, pero más de un quinto avanzó en niveles superiores no universitarios. Los resultados indican una alta concentración de conductores en niveles intermedios de calificación. Más del 60% declara haber alcanzado como máximo el nivel secundario, mientras que entre un 21% y un 24% cuenta con estudios terciarios o superiores no universitarios. La proporción de conductores con educación universitaria o de postgrado es menor y llega al 6% y 11% para DiDi Moto y Express, respectivamente.

Gráfico 2. Nivel educativo de los conductores de DiDi

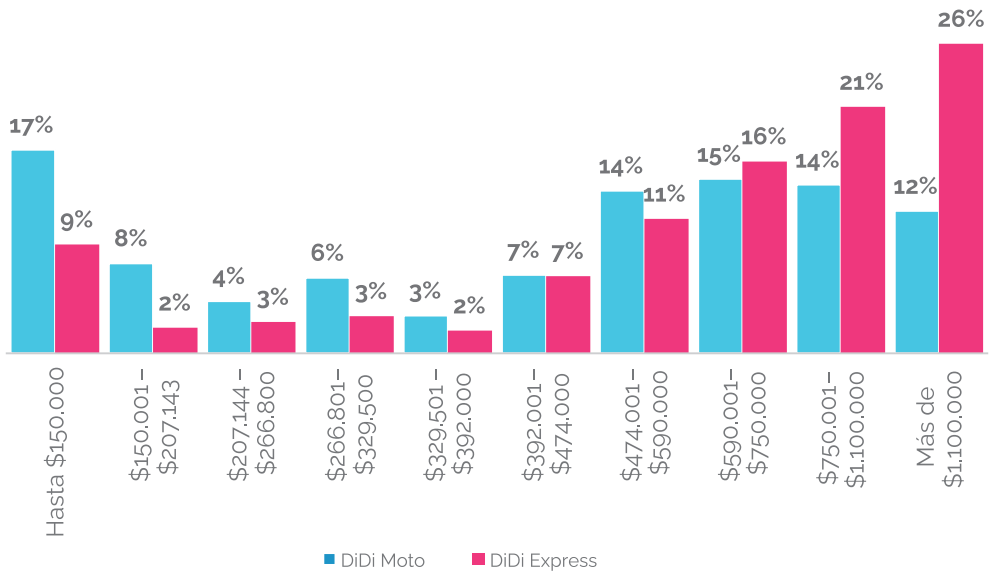


Fuente: elaboración propia con base en la encuesta diseñada por CIPPEC.

La mayoría de los conductores de DiDi son los responsables económicos dentro de su hogar. El 67% de los conductores de DiDi Moto y el 78% de los de DiDi Express se identifican como jefes de hogar. Asimismo, el 61% de los conductores de DiDi Moto y el 73% de los de DiDi Express declara tener hijos, lo que evidencia una fuerte presencia de personas con responsabilidades familiares en la plataforma.

La distribución de ingresos de los conductores muestra una presencia relevante en distintos tramos de ingreso. Tomando como referencia los ingresos individuales relevados por la EPH para el período analizado, el 10% de los argentinos declara ingresos superiores a $1,1 millones mensuales, mientras que el 20% de los conductores de DiDi declara superar ese umbral[3]. A su vez, mientras que más de la mitad de las personas en la EPH declara ingresos inferiores a $474.000 mensuales, el 25% de los conductores de DiDi Express y el 45% de los conductores de DiDi Moto se ubican por debajo de ese valor.

Gráfico 3. Distribución de los conductores según tramos[4] de ingreso bruto total mensual



Nota: la variable "ingreso bruto total mensual" captura el conjunto de ingresos percibidos por los conductores, incluyendo las ganancias generadas por el servicio prestado a través de DiDi, y los ingresos provenientes de otras ocupaciones o fuentes complementarias.

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

[3] La comparación con la EPH se utiliza únicamente como referencia descriptiva. En la interpretación de estos resultados el lector debe tener en cuenta que los ingresos de la EPH provienen del autorreporte de los hogares y pueden estar afectados por subdeclaración, especialmente en los tramos superiores de la distribución. La literatura reciente muestra que los ingresos autorreportados en encuestas de hogares tienden a estar subdeclarados. En particular, Albina et al., en su documento Ajustando la Imagen de la Distribución del Ingreso en Argentina: Encuestas y Registros Administrativos (2024) estiman que, al ajustar la EPH con registros administrativos, el ingreso equivalente resulta 62% superior al captado originalmente por la encuesta, con ajustes crecientes en los tramos más altos de la distribución.

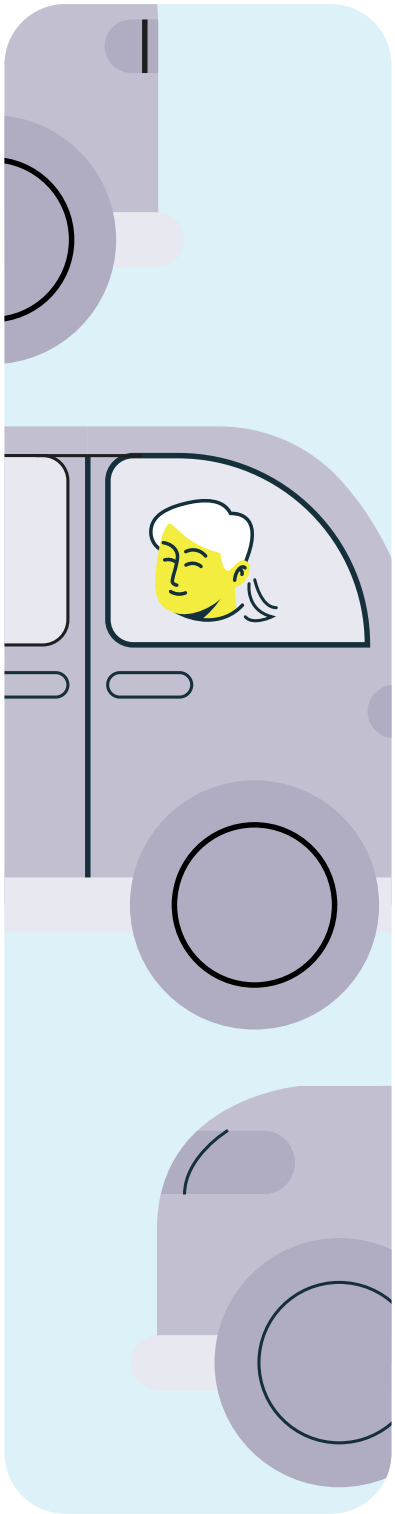
[4] Los tramos de ingresos definidos son equivalentes a los ingresos de cada uno de los deciles de la distribución del ingreso argentino en el primer trimestre de 2025, de acuerdo con la Encuesta Permanente de Hogares (EPH).



Estos ingresos tienen implícito que, para la mayoría de los conductores, DiDi representa un complemento en sus ingresos totales. Para más del 55% de los conductores, la plataforma representa al menos la mitad de sus ingresos totales, y alrededor de un 35% la utiliza como su única fuente de ingresos. Al mismo tiempo, el 65% de los conductores combina esta actividad con otras ocupaciones, lo que refleja su carácter flexible dentro de las estrategias de generación de ingresos.

En este sentido, DiDi funciona como un esquema de ingresos adaptable, que permite a los conductores ajustar su participación según sus necesidades, alternando entre distintos niveles de intensidad a lo largo del tiempo.

2.2.2. Pasajeros



27

Los pasajeros de DiDi en Argentina son mayoritariamente jóvenes, con una edad promedio de 27 años entre los usuarios de DiDi Moto y de 30 años entre los de DiDi Express. En comparación con la población activa argentina, cuya edad promedio es de 41 años de acuerdo con la EPH, los pasajeros de DiDi presentan un perfil más joven: el 70% de quienes usan DiDi Moto y el 50% de quienes usan DiDi Express tiene menos de 30 años. Este patrón es particularmente marcado en la modalidad de moto, que muestra una mayor presencia relativa de usuarios en edades tempranas.

Si bien DiDi tiene una fuerte presencia entre la población joven, una proporción importante de los pasajeros se encuentra en etapas del ciclo de vida asociadas a mayores responsabilidades, lo que posiciona a DiDi como una herramienta de acceso a necesidades cotidianas estructurales, como trabajo, cuidado o gestión del hogar.

Una proporción significativa de los pasajeros de DiDi en Argentina son jefes de hogar. El 41% de los usuarios de DiDi Moto y el 47% de DiDi Express se identifican como jefes de hogar, lo que indica que una parte relevante de la demanda proviene de personas con responsabilidades económicas y familiares directas.



Las mujeres representan el 57% de los pasajeros en DiDi Moto y el 61% en DiDi Express, mientras que los hombres concentran el 42% y 38%, respectivamente. Estos resultados posicionan a DiDi como una alternativa prominente en la movilidad de las mujeres.



Entre los usuarios extranjeros de DiDi Moto, el 36% son de origen peruano, seguidos por paraguayos y venezolanos (32% y 14% respectivamente), mientras que otras nacionalidades como colombianos (9%), uruguayos y bolivianos en torno al 5%. En DiDi Express, la presencia de usuarios extranjeros es aún menor: las participaciones individuales de cada nacionalidad extranjera no superan el 0,5%.

3. Contribución económica: PBI, encadenamientos y mercado laboral

A través de su solución de tecnología de intermediación, DiDi facilita la provisión y acceso a servicios de movilidad. Esta actividad impacta tanto en quienes usan la plataforma -conductores y pasajeros- como en el resto de la economía a través de sus encadenamientos productivos.

El impacto de DiDi en la actividad económica y las oportunidades de trabajo se explica por las relaciones directas e indirectas que se tienden con sectores proveedores y demandantes a lo largo de la cadena de valor. Por un lado, los conductores habilitan encadenamientos hacia atrás a través de su demanda de bienes y servicios. Entre los principales sectores proveedores 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, la solución reduce los costos de provisión y de acceso a servicios de movilidad, aumentando la eficiencia del transporte, con un impacto en sectores que dependen de esta actividad. En particular, la mejora en la movilidad contribuye a reducir costos de traslado y a ampliar el acceso a bienes, servicios y oportunidades laborales, con impactos sobre sectores como el comercio, los servicios personales y empresariales, así como sobre actividades vinculadas al turismo y la gastronomía.

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

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.



El impacto de DiDi en la actividad económica y las oportunidades de trabajo se explica por las relaciones directas e indirectas que se tienden con sectores proveedores y demandantes a lo largo de 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, hay un efecto directo asociado al valor agregado generado por la actividad de traslado de personas que la plataforma facilita. En segundo lugar, hay 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 habilitado por los ingresos generados 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 a través del servicio de traslado de personas en Argentina genera, de forma directa, indirecta e inducida, un valor agregado bruto (VAB) de $1.154.000 millones de pesos, equivalente al 0,14% del PBI de Argentina en 2025.**

Este impacto es comparable al valor agregado generado por sectores como los servicios inmobiliarios y las actividades de investigación y desarrollo del sector privado. Asimismo, equivale a aproximadamente el 68% del presupuesto público nacional en ciencia y tecnología para 2025.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires concentra el 71% del impacto. En esta jurisdicción, el valor agregado bruto alcanza $820.000 millones de pesos, lo que representa el 0,59% de su Producto Bruto Geográfico (PBG) en 2025. Este impacto equivale al **10% de lo presupuestado en servicios sociales por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2025,** partida que incluye principalmente educación, salud, trabajo, vivienda y urbanismo. Particularmente, es comparable a un tercio del presupuesto de salud para 2025.

Cinco sectores explican casi el 60% del impacto total asociado a la actividad de DiDi, considerando en conjunto los efectos directos, indirectos e inducidos. El sector transporte concentra la mayor proporción del impacto (32%), en línea con el efecto directo de la solución en la intermediación del traslado de pasajeros. Le siguen el comercio (16%) y las actividades inmobiliarias (5%), junto con otros sectores de servicios, que capturan la difusión del impacto hacia actividades vinculadas al consumo de los hogares, la operación cotidiana de la economía urbana y la demanda derivada que se genera a partir de los ingresos movilizados por la plataforma.

Esta distribución refleja tanto la concentración inicial del impacto en el sector transporte como su difusión hacia el resto de la economía. En particular, pone de manifiesto la existencia de encadenamientos productivos asociados a la demanda de insumos intermedios, así como efectos inducidos por el consumo, derivados del gasto de los ingresos generados por la actividad.

En conjunto, estos resultados evidencian el carácter transversal del impacto, que se origina en el sector transporte, pero se extiende hacia múltiples actividades económicas a lo largo de la estructura productiva.

3.2 Impacto en el mercado laboral argentino

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 argentina[5].

DiDi contribuye a sostener cerca de 14.000 oportunidades de trabajo indirectas e inducidas, lo que equivale aproximadamente al 0,1% del total de personas ocupadas en el país en 2025. Considerando el tamaño medio de las empresas privadas que declaran empleo en el Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA), las 14.000 fuentes de ingreso generadas por DiDi, son equivalentes a las oportunidades de trabajo generadas por alrededor de 1.170 empresas, es decir, aproximadamente el 0,2% del total de empresas privadas del país.

Estos números no se refieren a los conductores que ofrecen sus servicios a través de DiDi, sino que corresponden a puestos de trabajo generados en sectores vinculados, tanto a través de la provisión de insumos como del mayor consumo derivado de los ingresos de las personas que usan o se benefician de la plataforma. En este sentido, incluyen ocupaciones en actividades como comercio, servicios y otros sectores que forman parte de la cadena de valor.

El impacto de DiDi en la informalidad

En Argentina, la informalidad es un fenómeno estructural. De acuerdo con la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), **los trabajadores de entre 20 y 35 años que no realizan aportes jubilatorios ascienden al 36% del total en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al 51% en el Gran Córdoba.**

En este contexto, DiDi se presenta como una solución tecnológica que puede contribuir a modificar las dinámicas de inserción en la actividad. El acceso a mayores ingresos reduce las restricciones económicas asociadas a la formalización, facilitando la realización de aportes y el registro de la actividad, lo que puede contribuir a mejorar la calidad de la actividad económica.

Para entender el impacto de DiDi, analizamos el comportamiento de personas de 20 a 35 años, quienes concentran más del 60% de los conductores que usan la plataforma y alrededor del 40% de la población en grandes aglomerados urbanos, lo que los convierte en un grupo clave para evaluar estos efectos.

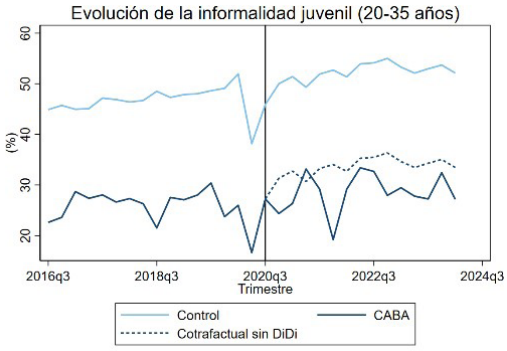
Para estimar el impacto causal, se implementa una estrategia de diferencias en diferencias, que utiliza la entrada de DiDi como un momento de quiebre en la evolución de la informalidad, con respecto a otras ciudades en donde hasta ese momento la plataforma no operaba. La variable de interés es la **tasa de informalidad para trabajadores de entre 20 y 35 años**, entendida como ocupados sin aportes jubilatorios, construida a partir de microdatos de la EPH a nivel trimestral, incorporando efectos fijos y controles socioeconómicos.

[5] El análisis no incluye a conductores y repartidores que usan la plataforma. Estos se definen como prestadores independientes de una plataforma tecnológica. Esto es, personas humanas que convienen la prestación del servicio privado de reparto y/o de movilidad de personas a usuarios a través de las plataformas tecnológicas de forma independiente conforme con la Ley N° 27.802.

Caso de estudio I: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

DiDi comenzó a operar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en octubre de 2020 y, en la actualidad, la ciudad concentra alrededor del 40% de los viajes concertados a través de la plataforma.

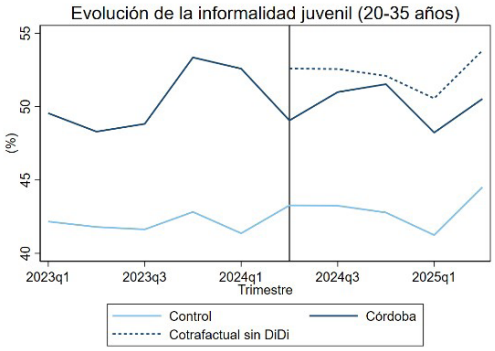
Los resultados muestran que la entrada de DiDi se asocia con una reducción de 3,7 puntos porcentuales en la informalidad laboral en este grupo de personas trabajadoras. Este efecto es estadísticamente significativo y sugiere que la plataforma contribuyó a contener el aumento de la informalidad.



Caso de estudio II: Ciudad de Córdoba

En la ciudad de Córdoba, DiDi inició operaciones en **junio de 2024**, representando alrededor del **10% de los viajes** concertados a través de la plataforma en el país y posicionándose como la segunda ciudad de mayor actividad de DiDi Express, sólo detrás de la Ciudad de Buenos Aires.

En este caso, los resultados arrojan una **reducción de 4,4 puntos porcentuales en la informalidad laboral del grupo de referencia.** Si bien la evidencia es más reciente, los resultados son consistentes con los observados en la Ciudad de Buenos Aires y apuntan en la misma dirección.



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, 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, incorpora una estimación del valor económico de estos beneficios a través de un enfoque de valoración del bienestar, 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 los ingresos 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. Bienestar de 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.



Más de 7 de cada 10 pasajeros valoran altamente la disponibilidad, rapidez y experiencia de uso de DiDi.

La posibilidad de solicitar viajes en cualquier momento y lugar es altamente valorada por el 76% de los usuarios de DiDi Moto y el 74% de los de DiDi Express, mientras que la rapidez para desplazarse es altamente valorada por el 76% de los usuarios de DiDi Moto y el 74% de los de DiDi Express. A su vez, la experiencia de uso, simple e intuitiva, es percibida como un aspecto clave por el 69% en DiDi Moto y el 64% en DiDi Express, y la confiabilidad de la aplicación por el 67% y el 61%, respectivamente.



Los beneficios funcionales de la plataforma son ampliamente reconocidos por los usuarios. El 76% de los pasajeros de DiDi Moto y el 74% de los de DiDi Express consideran que DiDi les permite desplazarse de forma rápida, mientras que el 69% de los de DiDi Moto y el 71% de los de DiDi Express valoran la independencia para moverse. Además, el acceso al trabajo o a servicios educativos es valorado por el 67% en ambas modalidades, y el acceso a servicios de salud por el 56% en Moto y el 57% en Express.



La calidad del servicio es uno de los principales diferenciales percibidos por los usuarios. La disponibilidad rápida de vehículos alcanza una valoración alta por el 55% de los usuarios en DiDi Moto y el 53% en DiDi Express, mientras que la competitividad del costo alcanza una valoración alta para el 65% en DiDi Moto y 63% en DiDi Express. Asimismo, la limpieza de los vehículos y el trato de los conductores son valorados por el 60% en Moto y el 57% en Express, y la resolución de problemas en la app por el 57% y el 58%, respectivamente.



DiDi funciona como una solución que garantiza el acceso a un traslado seguro, lo cual es especialmente valorado por las mujeres. En Argentina, el monitoreo de viajes es valorado por el 70% de las mujeres en DiDi Moto y el 69% en Express, seguido por la seguridad de los datos personales (69% en Moto y 64% en Express) y la grabación de audio (66% y 63%, respectivamente).



En particular, las mujeres valoran sistemáticamente más los atributos de seguridad que los hombres. En monitoreo de viajes, las mujeres registran un 70% de valoración alta frente al 65% entre los varones en DiDi Moto y 69% frente a 59% en DiDi Express. En seguridad de datos, 69% frente a 64% en DiDi Moto y 64% frente a 63% en DiDi Express. Esta diferencia se replica en todos los atributos analizados.



Los usuarios valoran las herramientas que la plataforma dispone para garantizar un traslado seguro El botón de emergencia es valorado por el 57% de las mujeres en DiDi Moto y el 53% en DiDi Express, mientras que el uso de inteligencia artificial alcanza el 63% en DiDi Moto y el 61% en DiDi Express. En conjunto, estos resultados refuerzan que la seguridad es un componente central de la experiencia de uso, especialmente para las mujeres.



A través de estos aspectos, más de 6 de cada 10 pasajeros perciben que DiDi tiene un impacto positivo en la economía y en los conductores. Existe una alta percepción de que DiDi contribuye demanera positiva a la economía en general, para el 68% de las mujeres en DiDi Moto y el 66% de las mujeres en DiDi Express, y para hombres esta percepción asciende a 67% y 63% respectivamente. La generación de ingresos para conductores es valorada por el 64% de las mujeres en DiDi Moto y el 62% en DiDi Express, frente al 61% en ambas modalidades entre los hombres.



Por último, la plataforma también es percibida como promotora de inclusión social para los usuarios. El 63% de las mujeres en Moto y el 60% en Express considera que DiDi contribuye a la inclusión de mujeres, frente al 57% en Moto y 58% en Express entre los hombres.



Género y seguridad: las mujeres valoran la movilidad facilitada

La mayoría de los pasajeros de DiDi son mujeres: 57% entre los usuarios de DiDi Moto y 61% entre los usuarios de DiDi Express. Las herramientas vinculadas con la seguridad se encuentran entre los atributos más valorados por las pasajeras. En particular, el monitoreo de viajes es altamente valorado por el 70% de las mujeres que usan DiDi Moto y por el 69% de quienes usan DiDi Express, mientras que la protección de datos personales y la grabación de audio también registran niveles elevados de valoración.

Las mujeres asignan sistemáticamente una mayor valoración a los atributos de seguridad que los hombres, especialmente en DiDi Express, donde la brecha en la valoración del monitoreo de viajes alcanza 10 puntos porcentuales. Estos resultados sugieren que la movilidad facilitada aporta disponibilidad y rapidez y, adicionalmente, una capa de seguridad percibida especialmente relevante para las decisiones de movilidad de las mujeres.

4.2. Bienestar de 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.



DiDi representa una fuente relevante de ingresos para los conductores. El 36% de los conductores en DiDi Moto y el 35% de los de DiDi Express derivan su única fuente de ingresos del uso de la plataforma. Entre quienes combinan conducir con la realización de otras actividades, el 30% en DiDi Moto y DiDi Express se desempeña como trabajador independiente, mientras que el 29% en DiDi Moto y el 27% en DiDi Express tiene como actividad alternativa un empleo asalariado.



Además, más de 1 de cada 3 conductores reporta aumentos de ingresos de al menos el 50% desde que usa DiDi. En Argentina, el 35% de los conductores de DiDi Moto y el 36% de los de DiDi Express declaró incrementos del 50% o mayores, mientras que el 16% en Moto y el 19% en Express reporta aumentos del 30%. A su vez, el 16% en Moto y el 13% en Express señala aumentos del 20%, lo que muestra mejoras significativas en los ingresos asociados a la plataforma.



La pronta generación de ingresos desde que se sumaron a DiDi es un factor clave. El 81% de los conductores en DiDi Moto y el 79% en DiDi Express destaca la rapidez para generar ingresos a través de la plataforma.



Así, 7 de cada 10 conductores asocian DiDi con mayor independencia financiera. La sensación de sentirse independiente financieramente es altamente valorada por el 72% de los conductores en DiDi Moto y el 73% en DiDi Express, mientras que el pago de servicios alcanza el 54% y 55%, respectivamente. Asimismo, el desarrollo personal es valorado por el 55% en DiDi Moto y el 49% en DiDi Express.



En adición a los ingresos, la flexibilidad es el atributo más valorado por los conductores. El 89% de los conductores de DiDi Moto y el 90% de DiDi Express califica positivamente la flexibilidad de horarios, posicionándola como el principal beneficio de la plataforma.



La posibilidad de compatibilizar el trabajo con otras actividades es altamente valorada. La compatibilidad con otros empleos alcanza el 78% en DiDi Moto y el 81% en DiDi Express, mientras que la compatibilidad con estudios o tareas de cuidado es valorada por el 75% en Moto y el 77% en Express.



En esta misma línea, complementar ingresos es el principal motivo para registrarse como un conductor en DiDi. El 58% de los conductores de DiDi Moto y el 55% de DiDi Express declara que se registró en la plataforma para complementar ingresos, convirtiéndola en la razón más elegida y seguida por el desempleo (40% en Moto y 34% en Express).



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 ingresos. El 65% combina la plataforma con otras actividades. Dentro de ese grupo, casi la mitad trabaja también de manera independiente: 46% entre quienes usan DiDi Moto y 46% entre quienes usan DiDi Express. Una proporción similar combina la plataforma con un empleo en relación de dependencia: 45% en DiDi Moto y 41% en DiDi Express.

La autonomía en el uso de la plataforma también se refleja en la posibilidad de combinar distintas alternativas de generación de ingresos dentro del ecosistema de movilidad. En Argentina, una proporción relevante de los conductores que usan DiDi también conduce a través de otras plataformas: 47% entre los conductores de DiDi Moto y 43% entre los de DiDi Express. 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 ingreso se vincula con algunos de los atributos más valorados por los conductores. La flexibilidad horaria es valorada positivamente por cerca del 90% de quienes usan la plataforma, mientras que la compatibilidad con otros empleos alcanza el 78% en DiDi Moto y el 81% en DiDi Express. Asimismo, la posibilidad de compatibilizar la actividad con estudios o tareas de cuidado es valorada por el 75% y el 77%, respectivamente.

Esto sugiere que la plataforma permite a sus usuarios tener una fuente de ingresos que puede adaptarse flexiblemente a sus preferencias sobre en qué momento del día trabajar, a la necesidad de complementar o suavizar fluctuaciones en los ingresos provenientes de actividades laborales, o a compromisos educativos o familiares.



Otro atractivo para registrarse en la plataforma, son los bajos costos, particularmente para los conductores de DiDi Moto, que valoran especialmente los menores costos con respecto al auto. El 71% de los conductores de DiDi Moto identifica los menores costos operativos como la principal ventaja, seguido por la mayor facilidad de circulación (54%).



Al igual que en pasajeros, la confianza y la seguridad son dimensiones centrales en la valoración de la plataforma por parte de los conductores. Particularmente, las herramientas de seguridad de la aplicación son altamente valoradas: el monitoreo en tiempo real alcanza el 69% de alta valoración en DiDi Moto y el 70% en DiDi Express, mientras que la grabación de audio es valorada por el 63% y 70%, respectivamente. A su vez, las funcionalidades vinculadas a la prevención de riesgos también presentan niveles elevados de confianza, con un 56% en Moto y 55% en Express que valora la posibilidad de evitar zonas de riesgo, y un 54% y 64%, respectivamente, que destaca la verificación de pasajeros.

En este contexto, la incorporación de tecnología refuerza la percepción de seguridad, con un 67% en Moto y 64% en Express que valora el uso de inteligencia artificial, consolidando su rol como componente central en la confianza en la plataforma.



En resumen, la calidad general del servicio y la seguridad son centrales en la valoración de la plataforma. Los altos niveles de satisfacción general, 73% en DiDi Moto y 77% en DiDi Express, reflejan una experiencia positiva por parte de los conductores.

4.3. Valoración económica del bienestar de los usuarios



El valor de los servicios que habilita la plataforma no se agota en el precio del viaje o en los ingresos que genera para los conductores. Existen componentes adicionales que contribuyen al bienestar de los usuarios y los conductores, reflejados en las valoraciones descriptas anteriormente: independencia, acceso a servicios, seguridad, conveniencia. 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 OCDE6. Intuitivamente: por un lado, se estima cuánto mejoran los atributos de DiDi la calidad de vida reportada por los usuarios; y, por el otro, cuál es el efecto de sus ingresos en esa misma calidad de vida. La relación entre ambos efectos permite calcular el monto de ingreso 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 monetariamente[7].

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 $180.000 por año. Para los conductores, usar DiDi genera un bienestar equivalente a aproximadamente $700.000 por año, por sobre sus ganancias obtenidas al conducir usando la plataforma[8]. Esto puede interpretarse como que DiDi es un componente más central de la vida económica de los conductores que de los usuarios.

Para los pasajeros, los canales principales de bienestar se relacionan con la experiencia de consumo y la calidad del servicio (fiabilidad de la aplicación, limpieza del vehículo, resolución de problemas). Para los conductores, los principales factores están vinculados a la seguridad de la plataforma, el bienestar físico y la capacidad de acceder a servicios de educación, salud y pagar servicios básicos.

[6] Ver Fujiwara (2013).

[7] 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.

[8] 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 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

DiDi se presenta como una solución digital que facilita el acceso a una alternativa de movilidad frecuente y cotidiana para una parte relevante de sus usuarios en Argentina. De acuerdo con las encuestas, el 20% de los pasajeros utilizan DiDi entre dos y cuatro 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.

Para entender cómo se integra esta rutina en el uso del 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. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) concentra el 71% de la actividad de DiDi en Argentina, 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.

20%
de sus pasajeros utilizan DiDi entre 2 y 4 veces por semana.

5.1. Hábitos de movilidad

CABA se organiza territorialmente en 15 comunas que agrupan un total de 48 barrios, 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 corredor norte— con zonas residenciales más extensas hacia el sur y oeste de la ciudad.

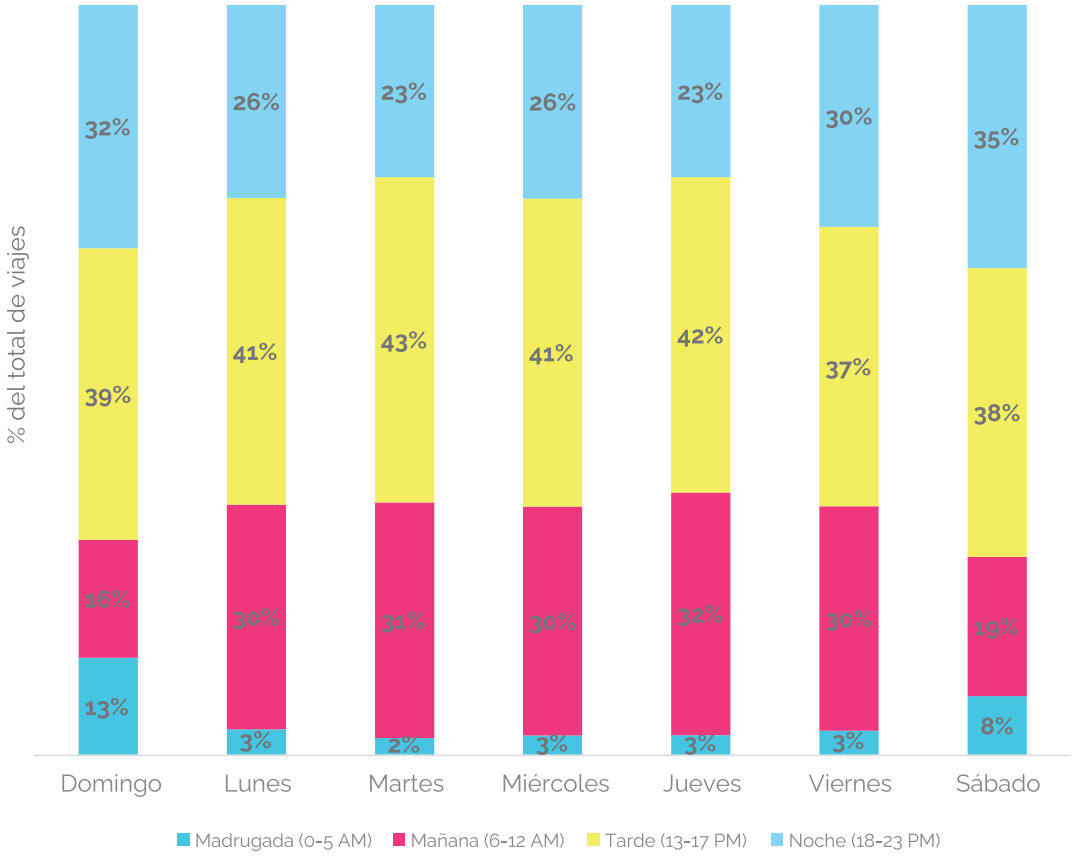
El análisis de uso de la plataforma en la CABA se basa en una muestra aleatoria de 5.021 viajes realizados con DiDi, cuyos extremos de origen y destino se ubican dentro de los límites de la ciudad, de los cuales 2.810 corresponden a DiDi Moto y 2.211 a DiDi Express.

Los viajes están motivados por un predominio de viajes asociados al trabajo y el retorno al hogar. Las encuestas de pasajeros revelan que en DiDi Moto, los usuarios concentran su uso en desplazamientos de vuelta al hogar (entre 14,7% y 23,1% según grupo etario) y en viajes laborales, sobre todo para volver desde el trabajo al hogar, con mayor intensidad en adultos de 30 a 44 años. En DiDi Express, este patrón es aún más marcado: los viajes para volver al hogar alcanzan entre

23,1% y 33,5%, con los desplazamientos por trabajo representan entre 10,6% y 24,4% del total de los viajes, con una presencia relevante de combinaciones entre ambos motivos.

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 37% y el 43% de los viajes, seguida por la noche (18-23h) con valores de entre el 23% y el 30%, y la mañana (6-12h) con aproximadamente el 31%. La madrugada (0-5h) representa una fracción marginal en días hábiles (2-3%). En contraste, el domingo presenta una estructura distinta: la noche escala al 32% —el valor más alto de toda la semana— mientras que la mañana cae a apenas el 15%, lo que refleja un uso orientado al ocio y la actividad nocturna más que a los desplazamientos laborales. El sábado adopta una posición intermedia, con mayor peso nocturno (35%) y menor participación de la mañana (18%) respecto a los días hábiles.

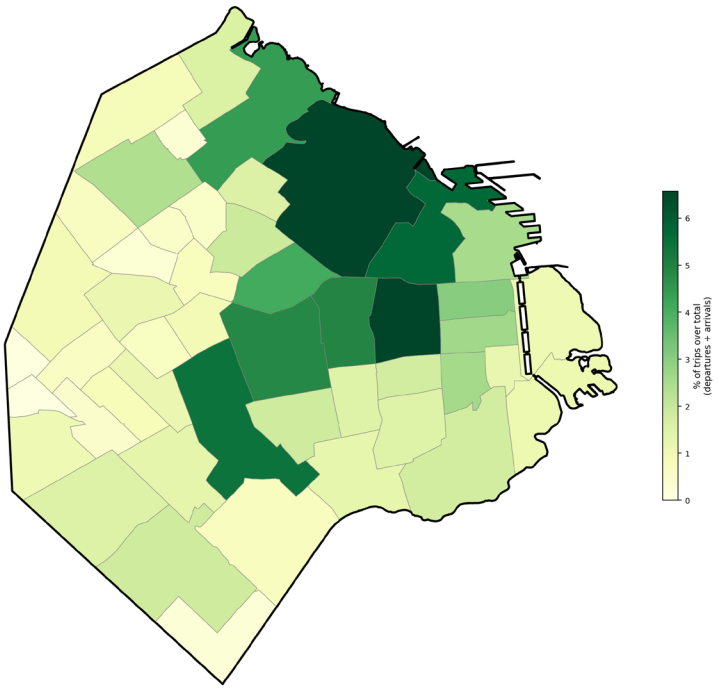
Gráfico 4. Distribución de viajes de DiDi en la semana, por franja horaria



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

A nivel espacial, la demanda de DiDi se concentra en siete barrios del centro y norte de la ciudad, liderados por Palermo. Este barrio concentra el 14% del total de viajes —más del doble que el segundo en el ranking, Balvanera (7%)— seguido por Recoleta (6%), Flores (5%), Almagro (5%), Caballito (5%) y Belgrano (5%). En conjunto, los siete barrios más activos explican casi la mitad del total de viajes de la muestra. Esta concentración refleja tanto la densidad residencial y comercial de esas zonas como su rol como destinos de ocio, servicios y empleo, consistente con los patrones identificados en el análisis por comunas.

Mapa 2. Distribución espacial de viajes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por barrio

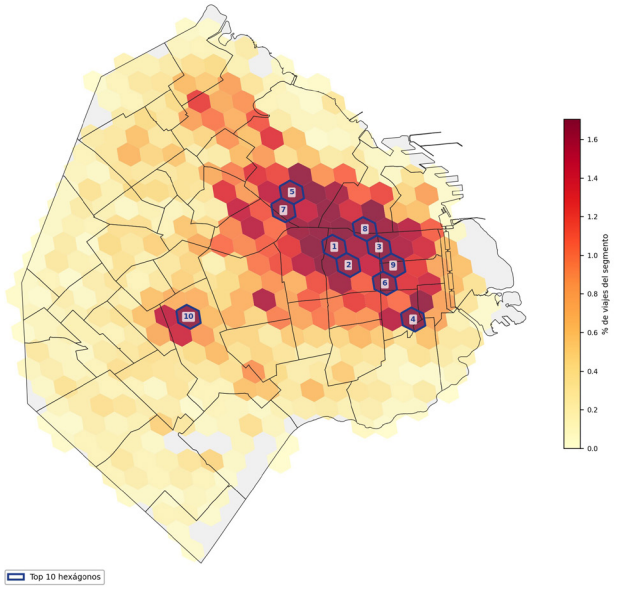


Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi.

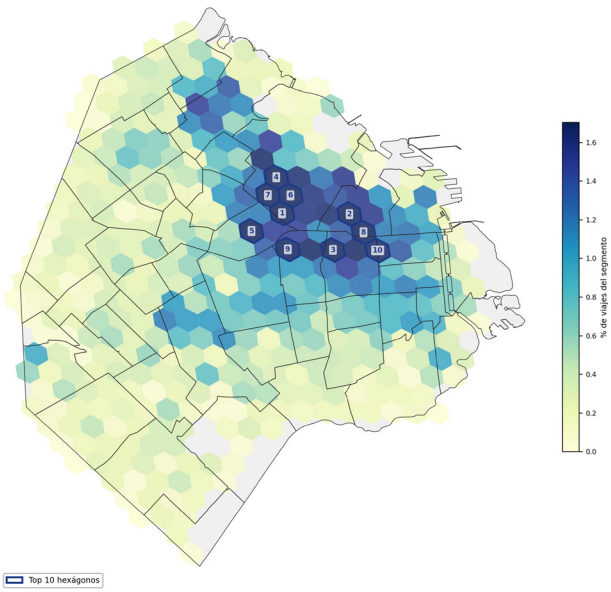
DiDi Moto y DiDi Express tienen distintos patrones geográficos: la moto predomina en zonas periféricas y el auto en el corredor norte de la ciudad. El mapa de DiDi Moto muestra una distribución más extendida que el de Express sobre el tejido urbano, con alta intensidad en zonas como Flores y el corredor sudoeste —áreas de mayor densidad poblacional y menor nivel socioeconómico— además del centro. DiDi Express, en cambio, exhibe una concentración más pronunciada en el arco Palermo-Belgrano-Recoleta y el centro. Esta diferencia sugiere que ambos servicios atienden perfiles de demanda parcialmente distintos: la moto opera como una alternativa de movilidad más transversal y accesible, mientras que el auto se posiciona con mayor fuerza en zonas de mayor poder adquisitivo y mayor distancia promedio de viaje (6 km).

Mapa 3. Partidas y llegadas de viajes de DiDi, por tipo de vehículo
Porcentaje de viajes sobre el total

(a) DiDi Moto



(b) DiDi Express



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

5.2. Ahorro de costos: cuándo conviene usar DiDi frente al auto propio

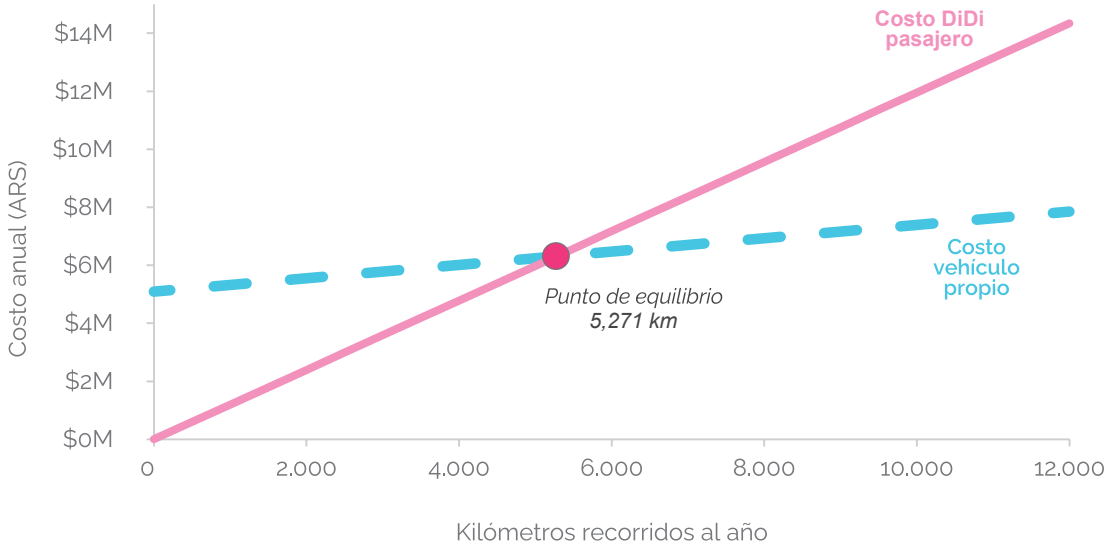
La mayoría de los usuarios no cuenta con vehículo propio, lo que refuerza el rol de DiDi como solución facilitadora de una alternativa de movilidad. De acuerdo con las encuestas, el 71% de los pasajeros de DiDi Moto y el 75% de los de DiDi Express no tiene vehículo propio. Esto sugiere que la plataforma contribuye a cubrir brechas de acceso al transporte, ampliando las opciones de movilidad para personas que no disponen de un vehículo propio.

Por debajo de los 5.200 km anuales, utilizar DiDi resulta económicamente más conveniente que mantener los costos de un auto propio. Este umbral equivale a aproximadamente 930 viajes promedio en DiDi por año, considerando una distancia media de 5,6 km por viaje. El costo fijo de tener un vehículo propio en Argentina asciende a cerca de $5 millones anuales, incluyendo depreciación, seguro, patente, verificación técnica y mantenimiento, independientemente de cuánto se utilice[9]. 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 270 viajes promedio) ahorraría aproximadamente $3,64 millones anuales al optar por la aplicación en lugar de sostener un vehículo propio, monto equivalente a lo que una familia necesita para cubrir 3 meses de gastos básicos en Argentina. Incluso para niveles de uso de 3.000 km anuales (535 viajes promedio), el ahorro supera

[9] Esta estimación contempla los costos del modelo de auto más vendido en 2025 en Argentina.

los $2 millones, más que los gastos básicos de mes y medio de una familia. Esto sugiere que, para una parte de los usuarios urbanos de Buenos Aires, especialmente aquellos que no dependen del auto para desplazamientos diarios de larga distancia o interjurisdiccionales, DiDi puede facilitar el acceso a una alternativa no solo práctica en términos de tiempo, sino también más eficiente en términos económicos.

Gráfico 5. Comparación de costos anuales: vehículo propio vs. DiDi



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

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 Argentina, 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 3 de cada 5 pasajeros valoran fuertemente la posibilidad que DiDi les brinda de conectarse con el transporte público, lo que posiciona a DiDi como herramienta para cubrir tramos específicos al viajar.

5.3.1. Uso combinado y conectividad territorial

Para analizar la complementariedad entre DiDi y el transporte público en la Ciudad de Buenos Aires, 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 puntos de partida o llegada se ubican al menos de 100 metros de una parada de transporte público[10], entendiendo este umbral como una referencia de acceso y complementariedad al sistema.

El 51% de los viajes realizados por los usuarios 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 41% de los viajes parte o llega a una zona sin acceso cercano al transporte público y la conecta con otra zona que sí cuenta con acceso a la red.

En los casos donde ninguno de los dos extremos del viaje cuenta con una parada cercana, DiDi actúa como alternativa de movilidad. Esto solo corresponde al 8% de los viajes. Sin embargo, incluso en estos casos, la red de transporte no está lejos: el 61% de estos viajes tiene una parada a menos de 150 metros, lo que sugiere que la elección de DiDi responde con frecuencia a factores de conveniencia, tiempo o condiciones del entorno, más que a una ausencia total de oferta de transporte público.

Tabla 1. Complementariedad entre DiDi y el transporte público
Porcentaje de viajes según acceso al transporte público en origen y destino

Origen	Destino	% de viajes
Sin conexión	Con conexión	20,6%
Con conexión	Sin conexión	20,8%
Sin conexión	Sin conexión	8,2%

Nota: incluye colectivos, trenes, subte y Metrobus.
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la Secretaría de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

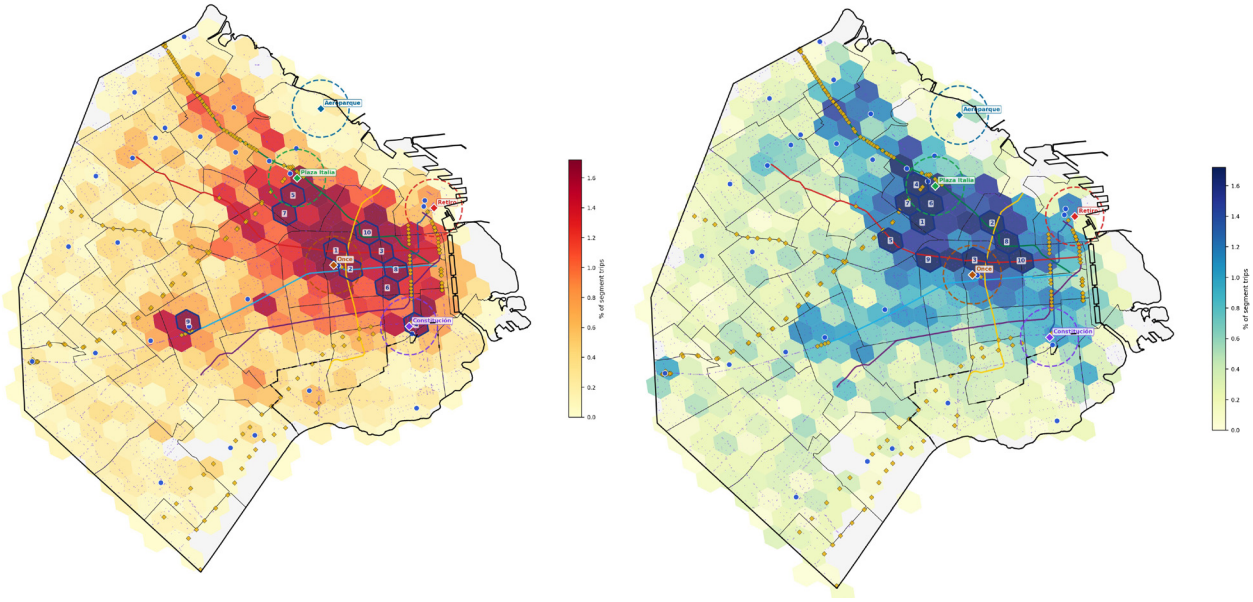
Los viajes de DiDi se concentran en torno a los principales nodos de transporte de la ciudad. Tanto en DiDi Moto como en DiDi Express se observa alta intensidad en zonas como Once, Plaza Italia y Constitución, que funcionan como puntos clave de conexión entre distintos medios de transporte público de pasajeros (tren, subte, colectivo, e incluso media y larga distancia interurbano). También aparece un nodo relevante en Flores (San Pedrito), lo que refuerza el rol de la plataforma como conector en zonas del sur y oeste de la ciudad.

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

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

(a) DiDi Moto

(b) DiDi Express



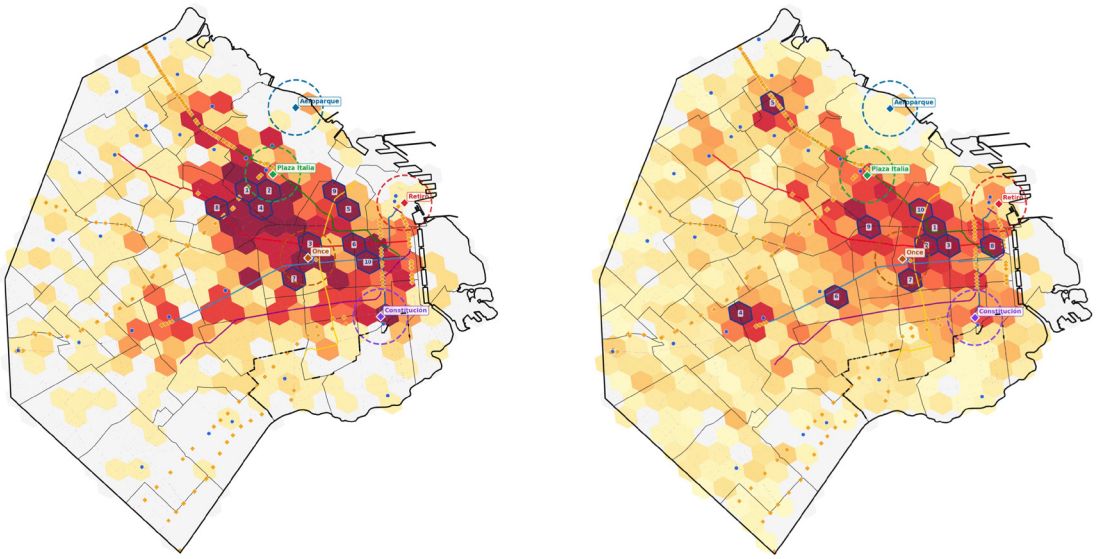
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la Secretaría de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En la misma línea, mientras que por la mañana la mayoría de los viajes de DiDi muestran una cobertura amplia y ligada a los corredores de transporte y los centros de empleo —lo que es consistente con una función de acceso al trabajo, por la noche, los viajes se concentran en los barrios de mayor actividad gastronómica y turística, como Palermo y Recoleta, donde el transporte público nocturno es más escaso y la demanda de movilidad puerta a puerta es mayor.

Mapa 5. Complementariedad de DiDi con el transporte público, por franja horaria

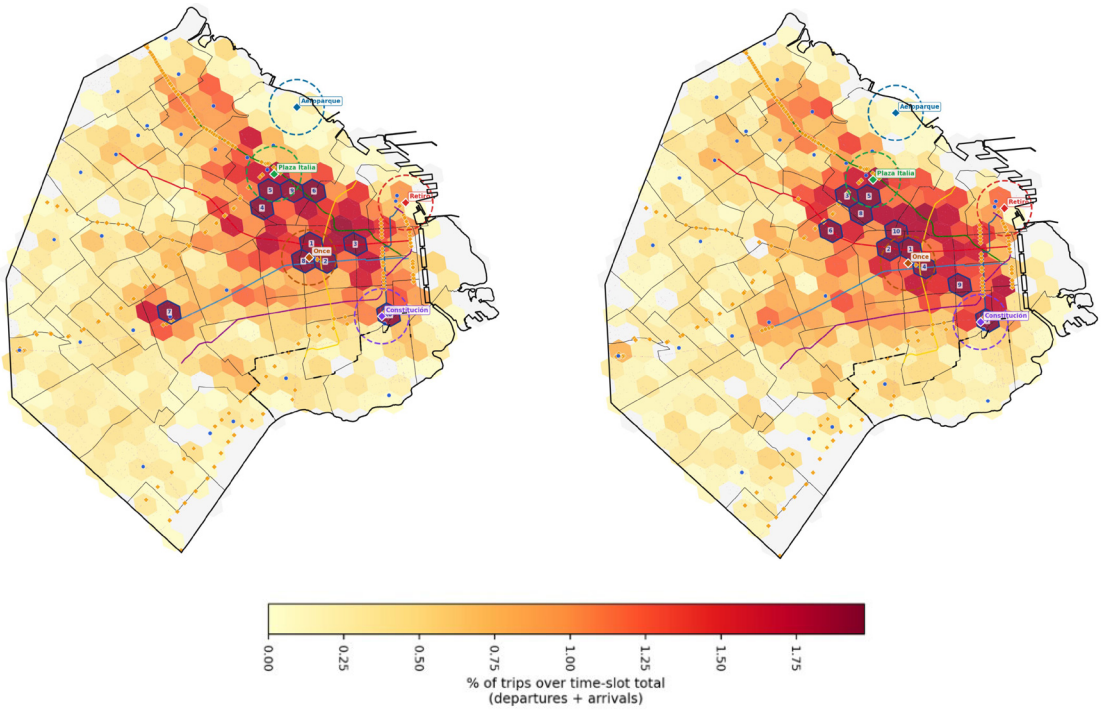
(a) Madrugada (00:00 AM – 05:00 AM)

(b) Mañana (06:00 AM – 11:00 AM)



(c) Tarde (12:00 AM – 17:00 PM)

(d) Noche (18:00 PM – 23:00 PM)

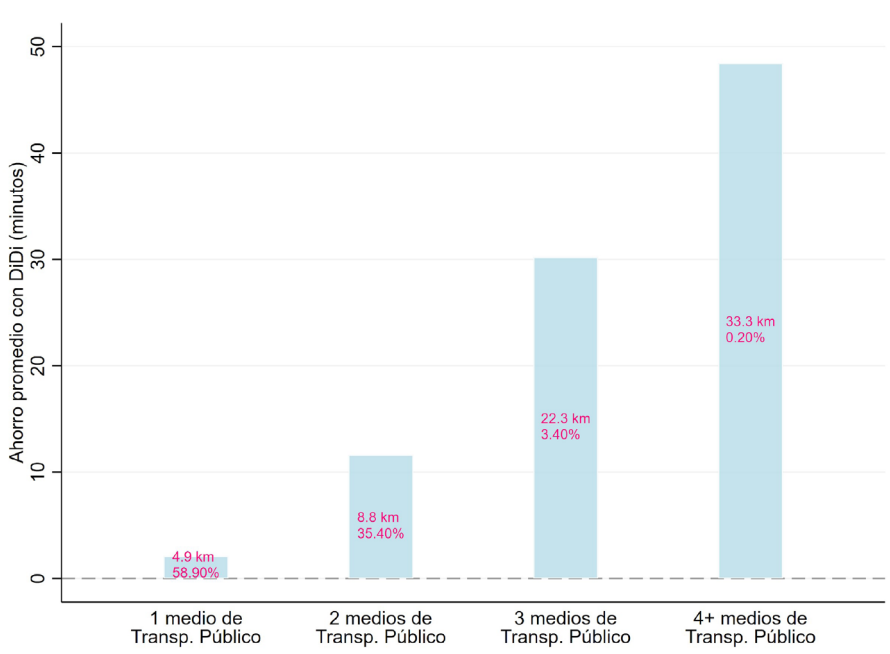


Nota: se muestra el porcentaje de viajes sobre el total bajo una escala uniforme
Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi y la Secretaría de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

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

Los viajes que conectan a la CABA con su área metropolitana concentran los mayores ahorros de tiempo y explican una parte importante del beneficio agregado del servicio. Los viajes con al menos un extremo fuera de la CABA promedian un ahorro de 18 minutos con respecto al transporte público, con una distancia media de 15 km, frente a los 4 minutos y 5 km de los viajes completamente dentro de la ciudad. Esto es consistente con la estructura del transporte público del área metropolitana de Buenos Aires, donde los traslados interjurisdiccionales suelen requerir combinaciones de colectivo, tren y subte con tiempos de espera y transbordo considerables. Para este segmento de viajes —más largos, más complejos y con menor densidad de oferta de transporte público directo— DiDi opera más como una alternativa más rápida para desplazarse.

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



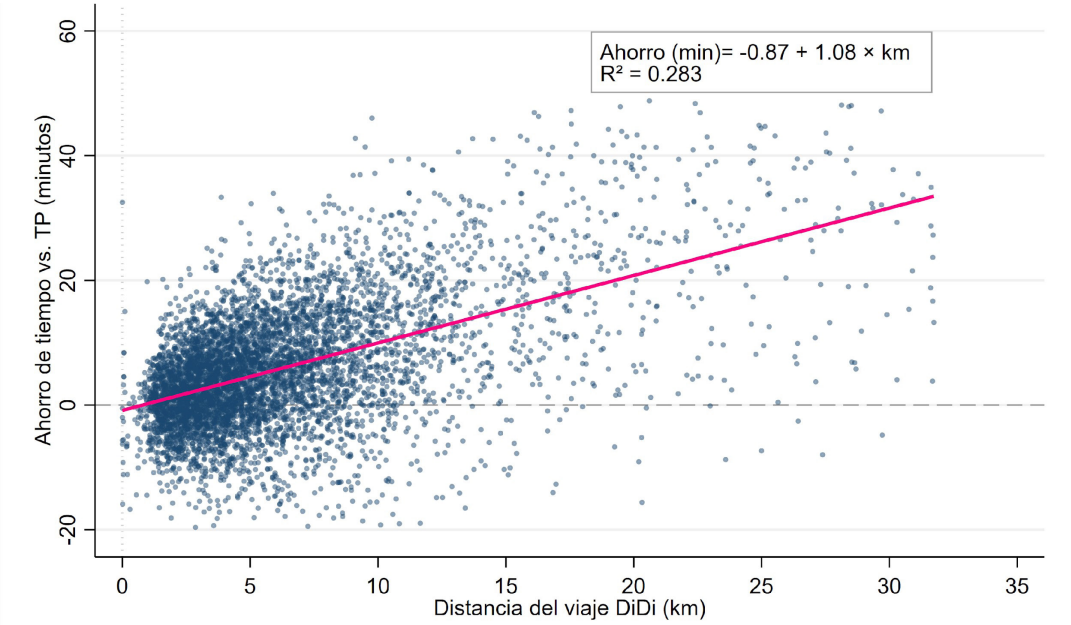
Nota: el ahorro representa la diferencia entre los minutos que conlleva un viaje en transporte público en Google Maps y los minutos que conlleva un viaje con DiDi.

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

Adicionalmente, el uso de DiDi genera un ahorro de 6 minutos en promedio respecto a la alternativa en transporte público y el beneficio crece con la distancia del viaje y la complejidad del recorrido en transporte público.

Este patrón se refuerza al analizar el número de medios de transporte requeridos: mientras que los viajes que se resuelven con una sola línea de transporte público reportan un ahorro modesto (entre 1 y 9 minutos según el área), aquellos que exigen dos transbordos alcanzan ahorros de entre 10 y 20 minutos, y los de tres o más medios superan los 25-50 minutos.

Gráfico 7. Relación entre la distancia del viaje DiDi y ahorro de tiempo
Comparación contra el transporte público[11]



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

5.4. Acceso a oportunidades: relación pobreza- movilidad

El 75% de los viajes en DiDi comienza o termina en zonas de pobreza multidimensional media y alta. DiDi tiene una presencia significativa en comunas con mayores niveles de pobreza multidimensional, donde puede estar cumpliendo un rol relevante para conectar a sus residentes con oportunidades de empleo, servicios y actividades que de otra manera serían difíciles de alcanzar.

En las zonas de alta y baja pobreza los viajes promedio son más cortos que en el resto de la ciudad. Mientras que el viaje promedio general es de 5,1 km, los viajes dentro de zonas de alta pobreza alcanzan 3,7 km y los que ocurren dentro de zonas de baja pobreza, 3,6 km.

Este resultado sugiere que, en ambos extremos de la distribución socioeconómica, podrían estar conviviendo dos dinámicas. En las zonas de mayor pobreza, una parte de los viajes cortos podría responder a problemas de conectividad: áreas periféricas o bordes de comuna donde la oferta de transporte público es menos densa, menos directa o menos frecuente, y donde DiDi permite cubrir tramos que el colectivo o el subte no resuelven bien. En las zonas de menor pobreza, en cambio, los viajes cortos podrían estar más asociados a una lógica de comodidad y conveniencia: usuarios que, aun teniendo alternativas disponibles, eligen DiDi para ahorrar tiempo, evitar combinaciones, viajar con mal clima, sentirse más seguros o resolver trayectos cotidianos de manera más simple.

Los viajes se concentran dentro de zonas de similar nivel socioeconómico, con mayor intensidad en los extremos alto-alto y bajo-bajo (ambos concentran 9% de los viajes). Estos patrones se mantienen en DiDi Moto y DiDi Express y en todas las franjas horarias.

[11] Los tiempos estimados para los recorridos en transporte público utilizan como fuente a Google Maps.

La distribución de viajes por comuna no sigue un patrón lneal respecto al nivel de vulnerabilidad. La Comuna 1, una de las comunas con mayor vulnerabilidad, y la Comuna 14, de baja vulnerabilidad, concentran cada una el 13% del total de viajes. Esto es, concentran viajes muy por encima del resto, a pesar de ubicarse en extremos opuestos de la escala socioeconómica. Este patrón refleja el peso del rol funcional de cada zona dentro de la ciudad: la Comuna 1 concentra empleo y comercio, mientras que la Comuna 14 actúa como polo gastronómico y de servicios.

Tabla 2. Distribución de viajes por zonas de pobreza multidimensional

		Destino				
	Nivel de pobreza multidimensional	Alto	Medio alto	Medio	Medio Bajo	Bajo
Origen	Alto	8.55	5.12	2.69	3.23	3.93
	Medio alto	5.88	7.23	3.43	2.31	2.01
	Medio	3.11	3.35	3.65	3.05	1.87
	Medio Bajo	3.45	2.13	2.77	6.95	4.64
	Bajo	3.71	1.55	1.75	4.52	9.11

Fuente: elaboración propia con base en datos administrativos provistos por DiDi e información pública del Instituto de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires.

6. Conclusiones

El crecimiento de las plataformas digitales de movilidad en Argentina ha reconfigurado la forma en que las personas acceden a ingresos 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 la integración de plataformas de movilidad al sistema de transporte urbano, su contribución a la generación de ingresos y su vínculo con el bienestar de usuarios y conductores.

Este trabajo contribuye a cerrar parte de esa brecha, aportando evidencia empírica sobre el caso de DiDi en Argentina, basada en encuestas diseñadas especialmente a usuarios de la plataforma y combinadas con datos administrativos.

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 acceso a ingresos a través de la plataforma contribuyen a mejorar las condiciones de inserción a la economía formal, particularmente entre los jóvenes. En particular, la evidencia para Buenos Aires y Córdoba muestra reducciones en la proporción de trabajadores sin aportes previsionales tras la entrada de DiDi, lo que es consistente con la hipótesis de que mayores ingresos reducen las barreras a la formalización. Si bien estos resultados deben interpretarse con cautela, aportan evidencia relevante en un contexto donde la informalidad constituye un rasgo estructural del mercado de trabajo.

Además, el estudio pone en valor los beneficios asociados al uso de la plataforma, que exceden las transacciones monetarias observables. La posibilidad de generar ingresos 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 alta proporción de viajes conectados con la red existente y los

ahorros de tiempo en trayectos complejos 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 presencia en zonas de distintos niveles socioeconómicos refuerza su potencial para ampliar el acceso a oportunidades en el territorio.

En síntesis, los resultados sugieren que las plataformas digitales de movilidad forman parte de una transformación más amplia, que combina innovación tecnológica, nuevas formas de intermediación, cambios en las estrategias de generación de ingresos y complementa las demandas sobre la movilidad urbana. Esta transformación abre oportunidades, pero también plantea tensiones relevantes para el debate público: cómo preservar la flexibilidad que valoran conductores y usuarios, cómo fortalecer condiciones de seguridad e inclusión, cómo aprovechar la tecnología para mejorar la conectividad urbana y cómo generar evidencia suficiente para orientar decisiones públicas en un entorno económico y regulatorio en cambio.

Este estudio combina múltiples dimensiones de análisis y aporta información original sobre el funcionamiento de DiDi en Argentina. En particular, la encuesta a más de 1.500 usuarios, combinada con datos administrativos de los viajes en la plataforma, permite capturar aspectos poco explorados en la literatura local, como trayectorias de ingreso, uso de la plataforma en un entramado urbano complejo y valoración de los principales aspectos, 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.

En este sentido, el documento aporta evidencia original para dimensionar con mayor precisión el rol de DiDi en la economía, en la movilidad cotidiana y en el bienestar de sus usuarios, y ofrece insumos para pensar el lugar de las plataformas digitales en debates actuales sobre movilidad, inclusión, innovación y oportunidades económicas. Hacia adelante, contar con evidencia empírica sistemática y frecuente sobre estas transformaciones será clave para comprender mejor su alcance, identificar sus oportunidades y desafíos, y enriquecer una conversación pública que permita acompañar la innovación tecnológica con mejores condiciones de acceso a la actividad económica, seguridad e inclusión.

Anexo metodológico

(I) Análisis insumo-producto

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 argentina. 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 los ingresos generados, tanto directos como indirectos, 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.

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.

La fuente primaria de información del análisis son las matrices insumo-producto de la OCDE[10] como insumo central para el análisis de impacto económico. Las tablas ICIO de la OCDE constituyen una base de datos armonizada a nivel internacional que describe las relaciones productivas entre sectores económicos dentro de un país y entre países. Estas matrices permiten identificar cómo la producción de un sector (por ejemplo, transporte o servicios digitales) genera demanda en otros sectores a lo largo de la cadena de valor, capturando así los efectos indirectos e inducidos de una actividad económica.

Adicionalmente, el shock sobre la economía argentina 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 Permanente de Hogares (EPH).
- Información sobre estructura empresarial proveniente del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA);
- Información presupuestaria del Sector Público Nacional correspondiente a 2025;
- Presupuesto de la Administración Gubernamental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

(II) Análisis de valuación económica del bienestar

La valuación del bienestar se realiza aplicando la metodología desarrollada en Fujiwara (2013)[12]. 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[13].

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:

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

[12] La metodología ha sido aprobada por el gobierno de UK (Fujiwara y Campbell, 2011).
[13] 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.

La Tabla 3 presenta las estimaciones preferidas detalladas para cada celda. La especificación de pasajeros *(specification A)* utiliza el modelo de cuatro índices (accesibilidad/movilidad, conveniencia/rapidez, calidad del servicio, costo/seguridad). 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 *(specification registro)*.

Tabla 3. Estimaciones preferidas del excedente del consumidor.

Estadístico	Pasajeros	Conductores
LS'_y utilizado	0,1033	0,4063
Fuente LS'_y	2SLS Spec A	2SLS registro
p-valor LS'_y	0,040	0,008
F primera etapa	124,6	21,1
Especificación	4 índices	Attrs. indiv.
R^2 ajustado Etapa 1	0,505	0,512

N	822	759
Ingreso medio	522.038	726.079
EC medio	1.834.410	672.812
EC mediano	−31.037	537.150
EC medio recortado	1.183.568	678.440

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: ARS = pesos argentinos.

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, un valor que utiliza la estimación por 2SLS específica para cada tipo de usuario. Para los pasajeros, se calibra un valor central de 0,25, dado que la estimación preferida de 0,1033 es sensible a los valores muy altos de valuación. Para los conductores, se utiliza el valor preferido de 0,4063. 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 (ARS)	Conductores (ARS
Conservador	*1,10*	12.000	524.000
Moderado	*0,50*	45.000	670.000
Estimación central	*Estimación preferida*	177.000	**670.000**
Rango superior	*0,10*	1.184.000	726.000

De los intervalos surgen dos patrones. Primero, la valuación de los conductores es notablemente estable entre calibraciones del efecto del ingreso sobre el bienestar. Para los conductores argentinos varía sólo entre $524.000 y $726.000, una dispersión de 1,4 veces, frente al rango de la estimación para pasajeros, que va de $12.000 a $1.184.000, una dispersión de casi 100 veces. Esto refleja una

identificación más robusta del efecto marginal del ingreso sobre el bienestar para los conductores y un mayor efecto combinado de los atributos.

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, lo que es consistente con que DiDi constituye un componente más central en la vida económica de los conductores.

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 13 ciudades argentinas en donde opera DiDi. El cuestionario fue distribuido a un total de 1.581 usuarios, siendo 822 de ellos pasajeros[14] y 759 conductores[15]. 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), tipo de servicio (auto, moto), 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.

[14] De estos, 408 son usuarios del servicio DiDi Moto y 414 de DiDi Express.
[15] De estos, 371 conducen en DiDi Moto y 388 en DiDi Express.

- **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) Diferencias en diferencias

Para estimar el impacto de la entrada de DiDi sobre la informalidad en adultos jóvenes entre 20 y 35 años, se utiliza una estrategia de diferencias en diferencias (DiD). Este enfoque permite identificar efectos causales comparando la evolución de una variable de interés entre un grupo tratado y un grupo de control, antes y después de un evento específico. En este caso, el evento que nos permite hacer este cuasi experimento es la entrada de DiDi en una ciudad.

En esencia, se compara cómo evoluciona la variable de interés en la ciudad donde ingresa DiDi respecto de cómo evoluciona en ciudades comparables donde no ingresa (o aún no había ingresado). La diferencia en estas trayectorias permite aislar el efecto atribuible a la plataforma, bajo el supuesto de que, en ausencia del tratamiento, ambas hubieran seguido tendencias similares (supuesto de tendencias paralelas).

A diferencia de enfoques con tratamiento escalonado, en este caso se implementan ejercicios de diferencias en diferencias simples, centrados en estudios de caso específicos para cada ciudad.

El modelo estimado a nivel de aglomerado urbano y trimestre es el siguiente:

$$Y_{it} = \alpha + \beta \cdot (Tratado_i \times Post_t) + \gamma X_{it} + \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it}$$

Donde Y_{it} es la variable de interés del aglomerado i en el trimestre t. Corresponde a la tasa de informalidad laboral entre adultos de 20 a 35 años. Esta se define como la proporción de personas ocupadas en ese rango etario que no realizan aportes al sistema previsional sobre el total de ocupados de 20 a 35 años en cada aglomerado y trimestre. Esta medida sigue la definición estándar de informalidad utilizada en la literatura para trabajadores asalariados y no asalariados, y permite capturar la falta de acceso a la seguridad social asociada al empleo. El foco en el grupo etario de 20 a 35 años responde a que se trata de la cohorte con mayor participación en la plataforma, así como de un segmento particularmente relevante desde el punto de vista de la inserción laboral y la transición hacia esquemas formales de empleo.

Luego, $Tratado_i$ es una variable indicadora que toma el valor 1 si el aglomerado pertenece al grupo tratado y $Post_t$ es una variable indicadora que toma el valor 1 para todos los períodos posteriores a la entrada de DiDi. Así, $Tratado_i$ x $Post_t$ es la variable de interacción cuyo coeficiente β captura el efecto causal de la entrada de DiDi.

Además, X_{it} es un vector de variables control que incluye indicadores socioeconómicos a nivel aglomerado, captando diferencias estructurales en las condiciones de vida y el desarrollo entre ciudades. En particular, se incorporan: (i) el porcentaje de hogares con al menos una Necesidad Básica Insatisfecha (NBI) en el aglomerado, como proxy de condiciones de vulnerabilidad socioeconómica; y (ii) los años promedio de educación de la población, como indicador del capital humano. Estas variables permiten controlar por factores que pueden influir tanto en la evolución del mercado laboral como en la informalidad, evitando atribuir a la entrada de DiDi efectos que en realidad responden a diferencias preexistentes en las características socioeconómicas de los aglomerados.

Finalmente, μ_i y λ_t son efectos fijos por aglomerado y período respectivamente, capturando características estructurales no observables y shocks comunes a todos los aglomerados en el tiempo, y _it es el término de error.

En el primer ejercicio, el grupo tratado es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), donde DiDi comenzó a operar en octubre de 2020. El grupo de control está conformado por aquellas ciudades en las que DiDi ingresó posteriormente, es decir, ciudades que aún no estaban tratadas durante el período de análisis pero que funcionan como una buena comparación para CABA dado que el tamaño de sus mercados eventualmente atrajo la actividad de DiDi.

El período de estudio en CABA considera una ventana simétrica en torno al evento, abarcando aproximadamente cuatro años antes y cuatro años después de la entrada de la plataforma. Esto permite analizar tanto la dinámica previa como la evolución posterior al tratamiento.

En el segundo ejercicio, el grupo tratado es la Ciudad de Córdoba, donde DiDi inició operaciones en junio de 2024. En este caso, el grupo de control está compuesto por ciudades en las que DiDi no ha ingresado durante el período de análisis. Dado lo reciente del ingreso, el análisis se realiza sobre una ventana más acotada, considerando aproximadamente cuatro trimestres antes y cuatro trimestres después del inicio de operaciones. Este enfoque permite capturar efectos de corto plazo asociados a la entrada de la plataforma.

El análisis se basa en la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), relevada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). La EPH es una encuesta continua de hogares que releva información sobre el mercado laboral, ingresos y condiciones sociodemográficas de la población urbana. Tiene una frecuencia trimestral y cubre un conjunto de aglomerados urbanos representativos del país.

En este estudio se construye un panel a nivel de aglomerado y trimestre para el período 2014–2025, utilizando información de aproximadamente 31 aglomerados urbanos.

A partir de los microdatos de la EPH se construyen indicadores de mercado laboral, en particular la tasa de informalidad juvenil, definida en base a la realización de aportes jubilatorios. Asimismo, se utilizan variables individuales para agregar información a nivel de aglomerado, permitiendo construir indicadores comparables entre ciudades y a lo largo del tiempo. La naturaleza trimestral y representativa de la EPH permite analizar la evolución de estas variables antes y después de la entrada de DiDi, constituyendo la base empírica para la estrategia de identificación implementada.

Los resultados del ejercicio para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires muestran un efecto negativo y estadísticamente significativo de la entrada de DiDi sobre la tasa de informalidad laboral de la población de 20 a 35 años. En esta especificación, el grupo tratado es CABA y el momento de entrada corresponde a octubre de 2020. El coeficiente estimado del término de interacción entre el grupo tratado y el período posterior a la entrada de la plataforma es de -3,74 puntos porcentuales, con un error estándar de 1 punto porcentual y un resultado significativo para todos los niveles posibles. El intervalo de confianza al 95% se ubica entre -6 y -2 puntos porcentuales. Esto indica que, luego de la entrada de DiDi, la informalidad laboral juvenil en CABA se redujo en aproximadamente 3,7 puntos porcentuales en relación con la evolución observada en el grupo de control. La estimación se basa en 647 observaciones y considera 18 aglomerados urbanos.

En el caso de Gran Córdoba, donde la entrada de DiDi se codifica en el segundo trimestre de 2024, los resultados también muestran una reducción de la informalidad laboral de la población de 20 a 35 años. El coeficiente estimado es de -4,40 puntos porcentuales, con un p-valor de 0,075. Esto implica que el efecto es estadísticamente significativo al 10%. La estimación utiliza una ventana acotada de cinco períodos previos y cinco posteriores a la entrada de la plataforma, con 180 observaciones y 18 aglomerados urbanos. Si bien el período de observación es más reciente y limitado que en el caso de CABA, el signo y la magnitud del coeficiente son consistentes con los resultados encontrados para Buenos Aires.

Ambos ejercicios muestran una asociación negativa entre la entrada de DiDi y la informalidad laboral entre adultos jóvenes. La magnitud estimada se ubica entre 3,7 y 4,4 puntos porcentuales, dependiendo del caso de estudio.

Tabla 5. Impacto estimado de la entrada de DiDi sobre la informalidad laboral de adultos jóvenes

Variable dependiente	Grupo tratado	Grupo de control	Momento de entrada	Average Treatment Effect (ATT-efecto DiD)	Error estándar	Estadístico	*P*-valor	Intervalo de confianza al 95%	Observa-ciones	Ventana
Tasa de informalidad laboral, 20 a 35 años	CABA	Aglome-rados con entrada posterior de DiDi	oct-20	-3,74 p.p	0,861	-4,341	0,000	[-5,552; -1,920]	647	16 trimestres pre y post
Tasa de informalidad laboral, 20 a 35 años	Gran Córdoba	Aglome-rados sin entrada de DiDi en el período	Segundo trimestre 2024	-4,40 p.p.	1,095	-1,898	0,075	[-4,389; -0,232]	180	5 trimestres pre y post

(IV) 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 representa 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 la Ciudad de Buenos Aires 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 Instituto de Estadística y Censos de la Ciudad de Buenos Aires. 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 Argentina* (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