

¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?

Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México

Oliver Azuara
Stephanie González
Lukas Keller

División de Mercados Laborales

NOTA TÉCNICA N°
(IDB-TN-1779)

¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?

Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México

Oliver Azuara
Stephanie González
Lukas Keller

Septiembre 2019

Catalogación en la fuente proporcionada por la
Biblioteca Felipe Herrera del
Banco Interamericano de Desarrollo
Azuara, Oliver.

¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?: perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México / Oliver Azuara, Stephanie González, Lukas Keller.

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 1779)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Ridesharing-Latin America. 2. Taxicab drivers-Latin America. 3. Flexitime-Latin America. I. González, Stephanie. II. Keller, Lukas. III. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Mercados Laborales. IV. Título. V. Serie.

IDB-TN-1779

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2019 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?

Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México

Resumen

Las plataformas digitales pueden mejorar el funcionamiento de los mercados caracterizados por problemas de coordinación y altos niveles de fragmentación. Un beneficiado de este cambio ha sido el mercado del transporte de pasajeros. En América Latina (AL), la adopción de plataformas digitales, especialmente en este sector, ha sido considerable, lo que podría aumentar las posibilidades de contar con mejores alternativas ocupacionales para los trabajadores de la región, caracterizada por sus altos niveles de informalidad e inseguridad ciudadana. Con el objetivo de evaluar esta hipótesis, este documento analiza las características de los conductores Uber (CU) en Brasil, Chile, Colombia y México, combinando datos administrativos de la plataforma con los resultados de una encuesta elaborada para este proyecto. Para ello, contrastamos los perfiles laborales pasados y actuales de los conductores, sus aspiraciones laborales y su comportamiento financiero. El conductor promedio de la región es un hombre de 38 años, con niveles elevados de educación formal y sin experiencia previa en el sector de transporte. En promedio, utilizan la plataforma 19 horas por semana y la mayoría lo hace menos de 30 horas por semana. El ingreso bruto promedio triplica el salario mínimo por hora de los países seleccionados, con pequeñas diferencias por país, género y edad. Las principales razones para unirse a la plataforma son la capacidad de generar más ingresos y de trabajar con horarios más flexibles. Solo el 40% de los conductores dejaría de conducir con Uber si se les ofreciera un trabajo de tiempo completo con un ingreso equivalente a todos sus ingresos laborales. La mayoría de los CU están en una situación de estrechez o inseguridad financiera, y muestran bajos niveles de preparación para la jubilación. Sin embargo, tienen un fuerte deseo de acumular más ahorros, al menos a corto plazo. Con base en estos hallazgos, sugerimos diferentes alternativas de políticas para aprovechar las plataformas de transporte para mejorar la vida de sus conductores en América Latina. Esto incluye facilitar la participación de mujeres y migrantes como conductores, promover la inclusión y educación financiera, facilitar las contribuciones voluntarias para la jubilación y explorar alternativas para adquirir cobertura contra múltiples riesgos.

Por Oliver Azuara, Stephanie González and Lukas Keller

Octubre 2019

Los autores desean agradecer a Jesica Torres, Mariano Bosch y Carmen Pagés-Serra por sus valiosos aportes a este documento. Un agradecimiento especial a Guy Levin y Elizabeth Mishkin por ser socios vitales en este proyecto. Ambos ayudaron a conceptualizar el cuestionario de la encuesta, compartieron comentarios durante el levantamiento de la encuesta y proporcionaron los datos administrativos de Uber incorporados en este documento. Según el acuerdo con el BID, Uber Technologies tiene el derecho de revisar el documento únicamente para confirmar que la información confidencial no se presente de manera engañosa, sin disputar o influir en los hallazgos o conclusiones de este documento. Las opiniones expresadas en esta publicación son las de los autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de Uber Technologies Inc., el Banco Interamericano de Desarrollo, su junta directiva o los países que representan.

Palabras clave

Economía gig. Configuración del mercado laboral en la que los puestos temporales son comunes y las organizaciones contratan a trabajadores independientes para trabajos de corto plazo.

Educación financiera. Conocimiento asociado con la comprensión de cómo se gana, gasta y ahorra dinero, así como las habilidades y la capacidad de utilizar los recursos financieros para tomar decisiones.

Horas en línea. Número de horas que un conductor estuvo en línea en las cuatro semanas anteriores a la entrevista.

Inclusión financiera. Acciones para lograr que los servicios financieros sean accesibles y asequibles para todas las personas y empresas, al margen de su ocupación y tamaño, respectivamente.

Ingresos administrativos. Pago total que recibió un conductor en las cuatro semanas anteriores usando la plataforma de Uber, incluyendo las promociones y descontando la comisión de Uber.

Ingresos auto-reportados generados desde otras plataformas. Ingresos mensuales totales generados durante el último mes al trabajar como conductor, pero utilizando plataformas alternativas de transporte distinta a la de Uber. Este ingreso fue reportado por los CU encuestados.

Ingresos auto-reportados. Ingresos mensuales totales generados por conducir utilizando la plataforma de Uber, excluyendo la comisión de Uber o la tarifa de servicio, pero incluyendo los costos o gastos, como por ejemplo el combustible. Este ingreso fue reportado por los CU encuestados.

Ingresos por hora conduciendo con Uber. Ingreso total generado en las últimas cuatro semanas (28 días), dividido por el total de horas en línea en la aplicación en el mismo período. El pago incluye cualquier promoción y excluye las comisiones de Uber.

Migración interna. Conductores de Uber que han vivido en la ciudad en la cual fueron encuestado por menos de cinco años.

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

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

Salario mínimo por hora. Salario mínimo mensual del país, dividido entre 40 horas semanales y multiplicado por 4.3 semanas. Para el período cubierto por la encuesta, los salarios mínimos mensuales en los cuatro países considerados fueron, en moneda local, CLP 288.000 en Chile, BRL 998 en Brasil y COP 828.116 en Colombia. En México, a diferencia de otros países, el salario mínimo se establece por día laboral. Por lo tanto, el salario mínimo mensual reportado para México fue de MXN 3.084, que es el producto de multiplicar MXN 102,68 (el salario mínimo diario) por 30 (días en un mes).

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

Uber. Empresa de viajes compartidos que proporciona movilidad personal mediante la conexión de conductores y usuarios a través de una plataforma digital.

Códigos del JEL

J18, J21, J24, J26, J4, J6, J8

Índice

I.	Introducción	1
II.	América Latina: la segunda fuente de ingresos de Uber	3
III.	La encuesta y los datos administrativos de Uber.....	8
i.	¿Quiénes son los conductores de Uber en AL?.....	8
ii.	Vida antes de Uber.....	10
iii.	Vida con Uber.....	12
iv.	Motivación para manejar con Uber	18
v.	Comportamiento y salud financiera de los conductores de Uber	20
VI.	Conclusiones.....	25
	Referencias.....	27
	Anexo. Encuesta BID-Uber	29
a.	Brasil	29
b.	Chile.....	40
c.	Colombia	51
d.	México.....	63

I. Introducción

- I.1 **Las plataformas digitales se están convirtiendo en una alternativa de transporte de pasajeros cada vez más importante.** La proporción de la población adulta de Estados Unidos que ha utilizado aplicaciones móviles al menos una vez para conectarse con conductores se duplicó entre 2015 y 2018, al pasar del 15% al 36%¹. A nivel mundial, las plataformas de transporte de pasajeros como Uber o Didi completaron cerca de 24.000 millones de viajes en 2018, lo que representa un aumento del 50% respecto al 2017². Impulsada por la innovación digital y el aumento de la conectividad en línea, la popularidad de estos servicios refleja el aumento más claro de las plataformas digitales bajo demanda como intermediarios de la oferta y la demanda en varios sectores de la economía.
- I.2 **El aumento de las plataformas de transporte se debe al modelo de suministro de servicio que tiene barreras relativamente bajas para que las personas ofrezcan viajes en automóvil a través de la plataforma.** Una vez que la persona cumple con los requisitos de la plataforma para conducir, puede pasar el tiempo que desee al volante y en el horario que mejor se acomode a sus necesidades. Esta flexibilidad hace que las plataformas sean una forma atractiva de generar ingresos para muchas personas, incluidas aquellas que no tienen previa experiencia como conductores profesionales. Hall y Krueger (2018) mostraron que solo el 20% de los conductores de Uber en Estados Unidos había trabajado en la industria del transporte en su trabajo anterior, y apenas el 28% a lo largo de su carrera.
- I.3 **El interés de los investigadores y los encargados de formular políticas en comprender las implicaciones que tienen las plataformas digitales en el mercado laboral ha aumentado significativamente.** Muchos académicos se han centrado en analizar el impacto de ofrecer servicios a través de plataformas de transporte en las decisiones laborales. La publicación de una serie de estudios sobre los conductores ha ofrecido información acerca de las horas que utilizan la plataforma, los ingresos generados, y las motivaciones y las características de los participantes. La mayoría de estos estudios se centran en mercados desarrollados, como Estados Unidos, Europa y Australia (ver Hall & Krueger, 2018; Landier et al., 2016; y Alphabet, 2019). Mientras tanto, la investigación enfocada en las implicaciones de las plataformas digitales de transporte y otras plataformas en el mercado laboral en países menos desarrollados es escasa.
- I.4 **América Latina (AL) es una de las regiones con mayor crecimiento de las plataformas de transporte de pasajeros, pero existe una brecha de conocimiento sobre las razones de este crecimiento y las perspectivas hacia el futuro.** La demanda por los servicios de transporte ofrecidos a través de las plataformas digitales de transporte en AL ha crecido de manera notable. El modelo de negocios ha sido exitoso debido a una combinación de diferentes elementos, como factores geográficos (altos niveles de urbanización y demanda creciente de un transporte eficiente); características regionales del transporte público (es la tercera región propietaria de automóviles más grande del mundo); y condiciones estructurales del mercado laboral (altos niveles de informalidad)³.
- I.5 **El BID se asoció con Uber Technologies Inc. para elaborar este reporte, que busca comprender mejor las características de quienes participan en esta industria en AL.** Pese a que la economía de plataformas ha crecido significativamente en los últimos años,

¹ Jiang (2019).

² ABI Research (2018).

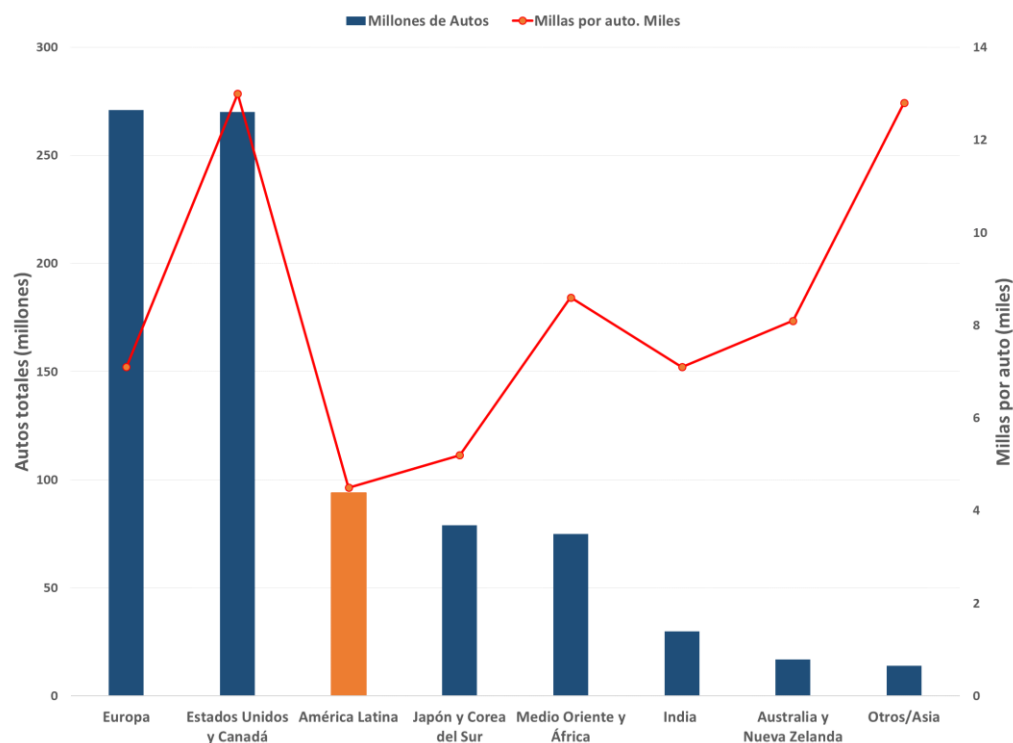
³ La tasa de contribución promedio en los cuatro países es de 69%, con importantes diferencias entre ellos. Ver el Sistema de información de mercados laborales y seguridad social (<https://www.iadb.org/es/sectores/inversion-social/sims/inicio>).

los datos sobre las características de las personas que participan en ella son muy escasos. En 2018, el BID se asoció con Uber Technologies Inc. para estudiar el impacto potencial de las plataformas digitales de transporte en los mercados laborales de la región. Este reporte se basa en una encuesta original implementada en colaboración con Uber, y aplicada a una muestra de 5,251 conductores que utilizan la plataforma en Brasil, Chile, Colombia y México. Además de la encuesta, Uber proporcionó datos administrativos anonimizados sobre diversas características (incluyendo ingreso de los conductores y horas trabajadas), que se utilizaron para validar y complementar los datos de la encuesta.

II. América Latina: la segunda fuente de ingresos de Uber

II.1 **AL se caracteriza por contar con altos niveles de urbanización, la falta de un transporte público eficiente y millones de automóviles privados.** La región ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes durante las últimas décadas. Para 2020, la población superará los 660 millones de personas, de los cuales el 82% vivirá en ciudades⁴. Este rápido crecimiento urbano ha generado desafíos significativos que se reflejan en una planificación urbana deficiente y una movilidad limitada⁵, obligando a la población a depender de los automóviles como modo primario de transporte. Esto, a su vez, ha intensificado la congestión en todas las ciudades de la región a tal punto que la duración promedio del viaje al trabajo en transporte público es de tres a cuatro horas, lo que representa una pérdida de un mínimo de dos horas de salario⁶. Al mismo tiempo, el kilometraje promedio de los automóviles es el más bajo del mundo (ver figura II.1).

FIGURA II.1 TOTAL DE AUTOS Y MILLAS PROMEDIO EN AL



Fuente: Uber (2019).

II.2 **Estas condiciones han favorecido el éxito del modelo de red y liquidez requerido por las plataformas de transporte para ampliar su servicio.** Las plataformas de transporte aumentan su valor cuando atraen a nuevos usuarios a la plataforma y profundizan la relación con los usuarios existentes⁷. Ambas dinámicas aumentan la escala y la liquidez de la red, lo que su vez aumenta aún más el valor de la plataforma para los conductores y los usuarios. Esto ha ocurrido en América Latina durante los últimos años. Los ciudadanos de

⁴ Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018).

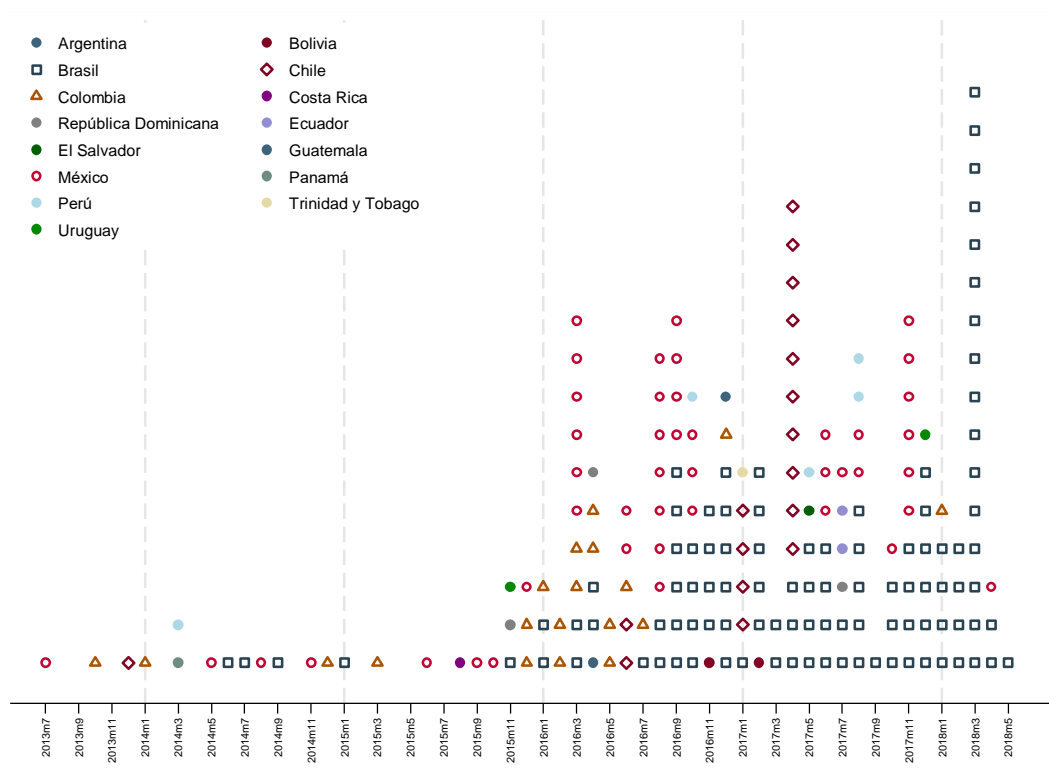
⁵ Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S.L. (2015).

⁶ BID (2013).

⁷ Uber Technologies Inc. (2019).

la región necesitan transporte asequible, confiable y seguro⁸ y, en este sentido, las plataformas permiten la trazabilidad de la ruta, la verificación en tiempo real de la ubicación, el enfoque del conductor, y el uso de pagos electrónicos. Los usuarios aprecian mucho estas características, no solo dentro de las megalópolis de la región, sino también en ciudades pequeñas y medianas. En los últimos tres años, las plataformas de transporte se han expandido, y Uber ha tomado la delantera, cubriendo las principales ciudades de la región. En la figura II.2 se muestra cómo se ha ampliado la cobertura de Uber en la región desde 2013. La compañía comenzó a operar ese año, pero entre 2016 y 2018 expandió su servicio a ciudades medianas y grandes en casi todos los países de América Latina.

FIGURA II.2. EXPANSIÓN DE UBER EN LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
(MÁS DE 100,000 HABITANTES)



Fuente: Uber.

II.3 Cerca de 286 millones de personas viven en 598 ciudades de ALC. Entre 2013 y 2018, Uber expandió la cobertura de su plataforma hasta el 70% de este universo (34% de las ciudades). De los 15 países en los que opera Uber, solo tres tienen menos del 50% de cobertura en ciudades con una población de más de 100,000 habitantes (República Dominicana, El Salvador y Panamá). Por el contrario, otros tres países tienen una cobertura casi completa en las grandes ciudades (en Chile, México y Uruguay es de más del 85%). La tabla II.1 muestra más detalles sobre la cobertura por país y ciudad en la región.

⁸ ALC es la región más violenta del mundo. En total, 43 de las ciudades más violentas del mundo se encuentran en América Latina y el Caribe (BID, 2019).

TABLA II.1 COBERTURA DE UBER EN LAS CIUDADES DE ALC

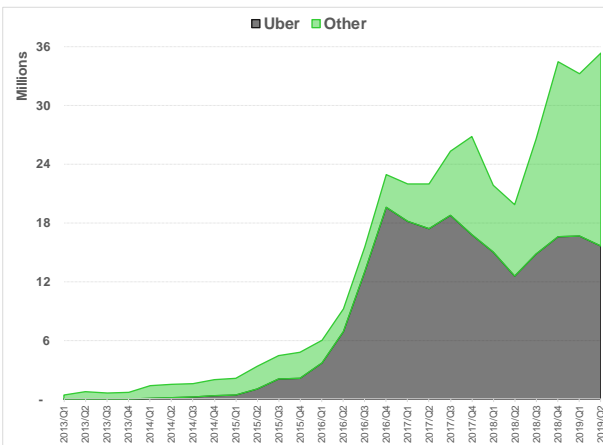
País	Población de ciudades (> 100.000 habitantes)		Cobertura de Uber en ciudades (> 100.000 habitantes)			
	Número de ciudades	Población (millones)	Ciudades en las que tiene presencia		Población total que utiliza la plataforma	
			Número	Porcentaje	Millones	Porcentaje
Argentina	41	29.5	2	5%	16.2	55%
Bolivia	12	5.0	2	17%	3.1	62%
Brasil	279	111.6	101	36%	73.0	65%
Chile	23	11.6	17	74%	10.7	93%
Colombia	51	27.1	19	37%	20.8	77%
Costa Rica	4	2.2	1	25%	1.4	64%
Rep. Dominicana	10	4.4	3	30%	1.6	37%
Ecuador	15	6.4	2	13%	3.4	52%
El Salvador	9	1.5	1	11%	0.2	16%
Guatemala	4	1.7	1	25%	1.0	57%
México	120	66.2	44	37%	57.0	86%
Panamá	6	1.2	1	17%	0.5	40%
Perú	22	16.7	5	23%	12.1	72%
Trinidad y Tobago	-	-	0*	0%	0.0	100%
Uruguay	2	1.4	1*	50%	1.3	91%
Total	598	286.7	201	34%	202.4	71%

Fuente: UBER Technologies Inc.

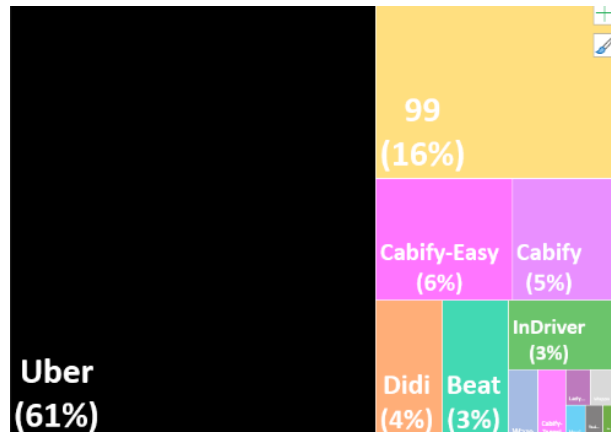
II.4 La competencia en la industria de plataformas de transporte ha crecido significativamente en los últimos años, tanto a nivel global como en América Latina. Uber, como líder de esta industria, dominó el mercado de plataformas de transporte en América Latina durante su fase más importante de crecimiento, entre aproximadamente mediados del año 2015 y finales del 2017. Desde entonces, y luego del ingreso de competidores con igual modelo de negocios, su cuota de mercado, medido en términos de descargas totales de aplicaciones de transporte, ha disminuido desde 74% en el tercer trimestre de 2017 a 44% en el segundo trimestre de 2019 (ver figura II.3.A). Entre los competidores más importantes de Uber en la región están Didi (30% de la cuota de mercado de descargas), Beat (9%) y InDriver (7%) (ver figura II.3.B.).

FIGURA II.3 DISTRIBUCIÓN DE APLICACIONES DE TRANSPORTE EN LAC

A. Descargas trimestrales



2. Descargas totales



Fuente: BID usando datos de Sensor Tower. "99" forma parte de la compañía Didi.

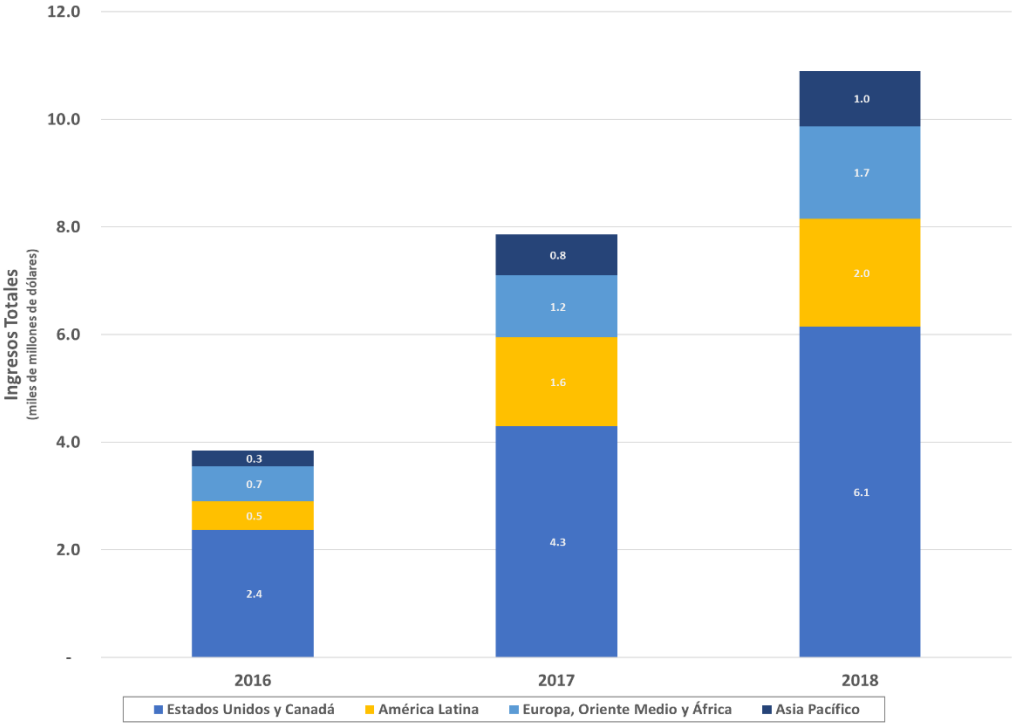
- II.5 La rápida expansión de la plataforma permitió que ALC se convirtiera en la segunda región más importante para Uber en la generación de ingresos.** Los ingresos totales de Uber en todo el mundo aumentaron de USD 3,900 millones en 2016 a USD 11,300 millones en 2018. Esto solo incluye los ingresos generados por su llamada "plataforma central", que consiste principalmente en servicios de transporte compartido y entrega de alimentos⁹. América Latina fue un mercado clave para este aumento, ya que los ingresos se incrementaron de USD 500 millones a USD 2,000 millones durante ese período. Con ello, la región aumentó su participación en la generación de ingresos totales del 13% al 18%. Esto llevó a ALC a ser la región de más rápido crecimiento para Uber durante ese período. En la figura 3 se proporcionan más detalles sobre la distribución de ingresos de Uber por región en los últimos tres años.
- II.6 Mientras que la proporción de trabajadores que ofrecen servicios de transporte usando plataformas es aun relativamente baja entre los países de América Latina, de acuerdo con las tendencias descritas anteriormente, esta aumentaría notablemente en la próxima década.** La encuesta de hogares de México muestra que en las 43 ciudades en que Uber operó desde el primer trimestre del año 2018, un promedio de 0.1% de la población ocupada manejó usando la plataforma de Uber al menos a tiempo parcial¹⁰, comparado con un promedio de 0.9% de los ocupados como taxistas y un promedio de 4% de los que mencionan "conducir" como su ocupación secundaria¹¹. Las tendencias con relación al crecimiento del transporte de plataforma sugieren un incremento significativo en la región durante la próxima década de la proporción de conductores de plataforma versus los conductores de taxis tradicionales.

⁹ Uber Technologies Inc. (2019).

¹⁰ Ver Anexo I.

¹¹ Se estima usando las encuestas de hogares.

FIGURA II.4 EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS TOTALES DE UBER (2016-2018)



Fuente: Uber (2019).

III. La encuesta y los datos administrativos de Uber

- III.1 Uber Technologies Inc. y el BID contrataron a Ipsos Public Affairs LLP para realizar una encuesta representativa de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México durante los meses de febrero y marzo de 2019¹². Estos mercados fueron seleccionados en función de la potencial variación en las características de los CU, así como su importancia combinada dentro del mercado total de AL de Uber. Los conductores de Uber en estos cuatro países constituyeron el mayor porcentaje del total de conductores Uber en la región al momento del lanzamiento de esta encuesta. El número final de entrevistas completadas fue de 5,251, con la siguiente distribución entre países: Brasil, 1,470; Chile, 1,387; Colombia, 1,152; y México, 1,251.
- III.2 La versión final del instrumento consta de cinco módulos: características demográficas; vida antes de Uber; experiencia con Uber; satisfacción con la plataforma; y comportamientos y salud financiera.
- III.3 El número total de encuestados que respondieron el cuestionario autoadministrado fue de 5,251. La tasa de respuesta general fue del 9.5%, luego de contabilizar una sobremuestra para Chile y Brasil. Los resultados incluyen los pesos muestrales, calculados por Ipsos, para lograr un balance de las características que se usaron para el proceso de muestreo. Uber comparó la distribución de las características de los conductores encuestados utilizando los pesos muestrales con respecto a la distribución del total de conductores y no encontró diferencias, incluyendo las horas promedio de trabajo y el ingreso por hora¹³.

i. ¿Quiénes son los conductores de Uber en AL?

- III.4 El primer módulo de la encuesta incluyó una serie de siete preguntas sobre las características sociodemográficas generales de los encuestados.
- III.5 **El CU promedio en AL es un hombre de 38 años que vive con una pareja en un hogar de cuatro integrantes.** En cada uno de los países seleccionados, los conductores son, en su mayoría, hombres (94%), en edad de trabajar (25-54 años, 83% de la muestra), con un promedio de 37.7 años. La fracción menor de 25 años, así como la fracción mayor de 54 años representan el 9% y el 8%, respectivamente. La mayoría de ellos están casados o conviven (65%), y el tamaño promedio de su hogar es de 3.6 integrantes. En la tabla III.1 se proporciona un resumen de las características de los CU en general y por país.

¹² Definimos CU como aquellos que proveen servicios de transporte en un automóvil para los siguientes servicios: UberX, SUV, UberXL, Rideshare, Black, Uberselect, or Uberxselect.

¹³ La encuesta de Ipsos tiene un diseño estratificado. Sus pesos fueron construidos para hacer que la muestra sea representativa de todos los conductores en función de los servicios que ofrecen. Otros estratos fueron diseñados en función a la población y se autoponderan. Los resultados mostrados en las siguientes secciones están ponderados.

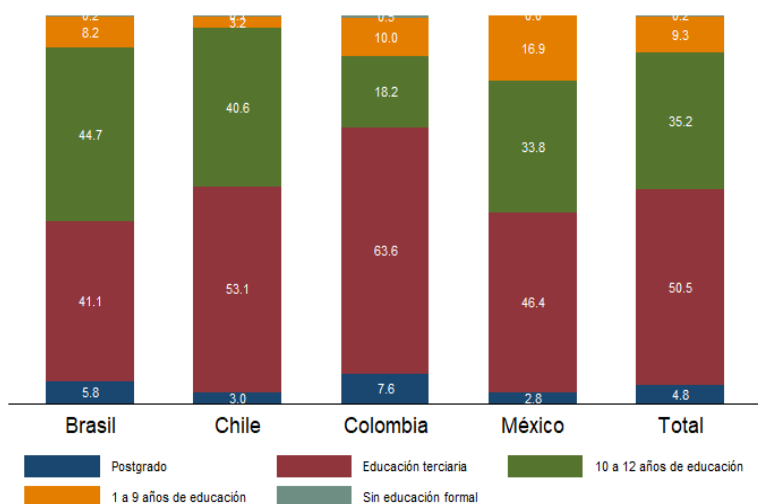
TABLA III.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS CU EN AL

Características		Brasil	Chile	Colombia	México	Total
Conductores de Uber	Número	1,470	1,378	1,152	1,251	5,251
	Porcentaje	28	26	22	24	
Hombres (%)		95	91	94	94	93.5
Edad	Promedio	37.2	37.9	38.1	37.7	37.7
	Mediana	35.9	36.0	37.1	36.6	36.3
Soltero (%)		25	34	25	22	27
Casado/cohabita		66	57	66	69	64
Número de miembros del hogar	Promedio	3.4	3.8	3.6	3.8	3.6
	Mediana	3	4	4	4	4
10 a 12 años de educación Educación terciaria o superior	%	45	41	18	34	35
	%	47	56	71	49	55
Migración (%)	Interna	7.7	12.7	7.3	5.0	8.3
	Internacional	0.5	10.4	1.5	1.9	3.7

Fuente: encuesta BID-Uber.

III.6 **Los CU tienen altos niveles de educación.** Alrededor del 90% de los encuestados informaron que tenían un nivel de educación secundaria completo o incompleto. Alrededor de la mitad completaron un grado de educación superior (más de 12 años de escolaridad). Este porcentaje fue mayor en Colombia, donde el 71% de los CU habían completado más de 12 años de educación. En otras palabras, los CU son más educados que el promedio de la población general en sus respectivos países¹⁴.

FIGURA III.1 DISTRIBUCIÓN DE CU POR NIVEL EDUCATIVO EN CADA PAÍS



Observaciones totales: 5,251 (1,470 en Brasil, 1,378 en Chile, 1,152 en Colombia, y 1,251 en México)

Fuente: encuesta BID-Uber.

¹⁴ Según las encuestas nacionales de hogares, en Chile, el 25% de la población adulta tiene más de 12 años de educación, mientras que en Brasil, Colombia y México esta cifra es del 16,3%, 17% y 16,3%, respectivamente.

- III.7 **Conducir en la plataforma parece ser una actividad económica atractiva para los migrantes internacionales, particularmente en Chile.** Cerca del 8% de los conductores son migrantes internos y, aproximadamente, el 4% de los conductores son migrantes internacionales, es decir nacidos en otro país. Chile se destaca en este sentido, ya que más del 10% de sus conductores nacieron en otro país. Esta proporción es significativamente mayor a la observada a nivel nacional¹⁵ (6.7%).
- III.8 **Los conductores son los principales proveedores de ingresos en sus hogares. Además, la distribución de ingresos de los hogares de los CU es similar a su distribución nacional.** Los hogares de CU están ligeramente más concentrados en la parte media de la distribución de ingresos comparado a la distribución nacional. Mientras que una proporción más baja de familias de CU se encuentra en la parte superior e inferior de la distribución.

ii. Vida antes de Uber

- III.9 El segundo módulo de la encuesta fue diseñado para capturar el perfil laboral de los CU antes de que se unieran a la plataforma. Consistió en 11 preguntas centradas en las características de los trabajos que tenían o aún tienen los conductores.
- III.10 **La mayoría de los CU se encontraban económicamente activos antes de unirse a la plataforma.** Una gran proporción (73.5%) declaró ser empleado activo durante el mes anterior a su incorporación a la plataforma. En detalle, cerca de la mitad de los CU reportó haber estado empleado a tiempo completo, el 21% como trabajador por cuenta propia y el 9% a tiempo parcial. Los CU que reportaron estar en el hogar como padres a tiempo completo o dueño de casa constituye apenas el 2% de la muestra, el mismo porcentaje que los que reportaron estar jubilados¹⁶. Aunque existen diferencias significativas por país. Por ejemplo, los CU que declararon que tenían un trabajo a tiempo completo se movió en el rango de 39% en Brasil a 57% en Chile. Por otra parte, los conductores que trabajaban como cuenta propia antes de unirse a Uber representaron el 12% en Chile, el 20% en México, el 25% en Brasil y el 27% en Colombia. Del mismo modo, el 7% estaba empleado a tiempo parcial en Chile, mientras que alrededor del 11% tenían trabajos a tiempo parcial en México y Colombia, y el 9% en Brasil.
- III.11 **Los desempleados y los estudiantes ven la plataforma como una oportunidad para generar ingresos.** La proporción de CU que estaban desempleados el mes anterior a comenzar a conducir con Uber fue del 22% de todos los encuestados. Brasil y Colombia tuvieron la mayor participación, con un 28% y un 24%, respectivamente. En Chile y México esta proporción fue del 19% y 16%, respectivamente. Un total de 7.5% de los CU estaban estudiando el mes anterior a que comenzaron a usar Uber. Este porcentaje fue ligeramente mayor en Colombia (9%) seguido por México (8%), Chile (7%) y Brasil (6%). Vale la pena señalar aquí que casi la mitad de los que se identificaron como estudiantes también eran económicamente activos antes de unirse a la plataforma.
- III.12 **Antes de unirse a la plataforma, la mayoría de los CU que reportaron haber estado trabajando, solo tenían un trabajo, y menos de la mitad lo mantuvieron después de empezar a conducir con Uber.** Los CU que estaban empleados antes de comenzar a usar

¹⁵ Ver <https://www.extranjeria.gob.cl/media/2019/07/Estimación-Población-Extranjera-en-Chile.pdf>

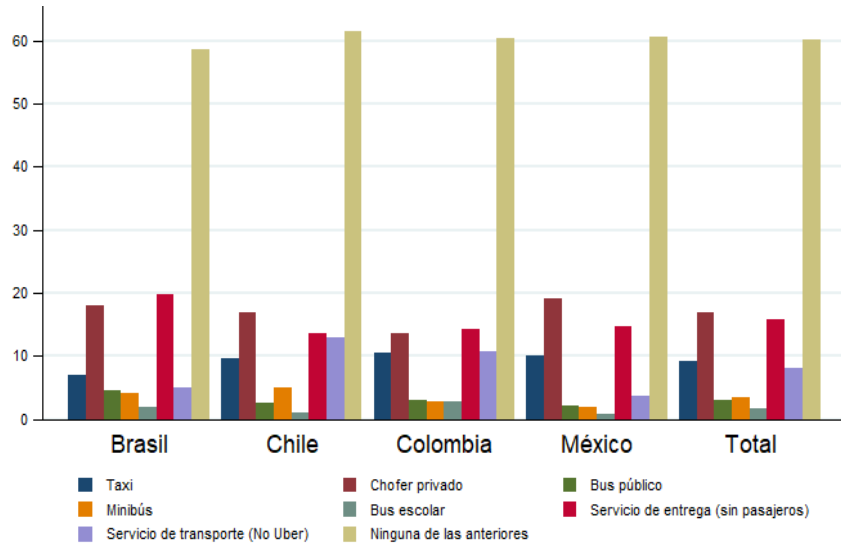
¹⁶ Estas categorías no son mutuamente excluyentes.

la plataforma tenían un promedio de 1.2 trabajos: el 89% tenía solo uno, el 8% tenía dos y el 3% tenía tres o más. En total, el 38% de los CU mantuvo su trabajo. De ellos, según los registros administrativos, más de la mitad usa la plataforma durante menos de 10 horas por semana; el 38% lo usa entre 10 y 30 horas; y el 9% más de 30 horas por semana. El 62% restante cambió su ocupación o estado laboral: el 29% de los CU abandonaron su trabajo voluntariamente, el 20% involuntariamente y el 14% informó que su trabajo dejó de existir.

- III.13 **Los CU que mantuvieron su trabajo después de unirse a la plataforma manejan la mitad de las horas de quienes dejaron sus trabajos, y lo hacen principalmente durante los fines de semana.** Existen diferencias significativas entre países. Por ejemplo, los CU mexicanos que dejaron sus trabajos después de unirse a la plataforma estuvieron en línea, en promedio, 27 horas por semana, mientras que aquellos que mantuvieron sus trabajos lo hicieron durante 16 horas por semana. Del mismo modo, los CU chilenos del primer grupo usaron la plataforma 19 horas por semana, y en el segundo grupo, solo 10 horas por semana.
- III.14 **Los niveles de formalidad de los conductores antes de unirse a la plataforma están por encima del promedio nacional¹⁷.** La proporción de CU que dijeron haber contribuido a un plan de pensiones obligatorio el mes antes de unirse a la plataforma fue del 55%. Aunque la variación entre países es significativa: mientras que el 71% de los CU chilenos declararon que contribuyeron a un sistema de pensiones, solo el 23% lo hizo en México. En Colombia y Brasil los porcentajes son del 68% y 58%, respectivamente. Otra medida de informalidad es si la persona y su empleador pagan contribuciones a un sistema de salud. En este caso, más de la mitad, el 59% de los CU, fueron empleados formalmente el mes anterior a unirse a la plataforma, con diferencias significativas por país: los CU chilenos y colombianos con tasas superiores al 70%, mientras que los mexicanos en un 55% de los casos, y los brasileños en el 31%.
- III.15 **Los CU estaban empleados, principalmente, en la industria de servicios antes de unirse a la plataforma.** La mayoría de los CU estaban trabajando en “otros servicios” (42%). El 18% de los CU trabajaba en el sector del transporte, con un porcentaje que oscila entre el 14% en México y el 21% en Brasil. Por otra parte, el 11% de las CU trabajaba en el sector de manufactura y construcción, y el 8% tenía empleos en los sectores de educación y salud.
- III.16 **La mayoría de los CU (60%) informaron no tener experiencia previa en el sector del transporte, y solo el 10% tenía experiencia como taxistas.** Esta distribución fue similar en cada país. Otra experiencia relevante en el sector transporte fue el trabajo como chofer privado y en servicios de entrega. Los CU sin experiencia previa como taxistas contaban con más años de educación: 65% de ellos con estudios superiores, mientras que, entre aquéllos con experiencia, este porcentaje fue 41%. Además, en promedio, los conductores sin experiencia son 1.2 años más jóvenes que aquéllos con experiencia.

¹⁷ Formalidad se define como tener un empleo en que el trabajador o un empleador paga contribuciones a la seguridad social.

FIGURA III.2 EXPERIENCIA EN EL SECTOR TRANSPORTE DE LOS CU (%)



Observaciones totales: 5,251 (1,470 en Brasil, 1,378 en Chile, 1,152 en Colombia, y 1,251 en México).
Fuente: encuesta BID-Uber.

III.17 Los CU con experiencia previa como taxistas prefieren conducir utilizando la plataforma. Entre el 60% y el 75% de los CU con experiencia en la industria del taxi dijeron sentirse orgullosos de trabajar con Uber. En su opinión, los clientes de Uber son más respetuosos. Más del 60% de los CU informaron que trabajar con Uber les ha dado más independencia y dignidad, y declararon haber logrado un ingreso más estable a través de la plataforma. Para agrupar todas estas dimensiones declaradas por los CU con experiencia como taxistas, creamos un “índice de calidad”¹⁸. Un valor alto del índice indica que existe una mejor percepción de su experiencia al conducir con Uber en relación con la experiencia previa como taxista. El valor del índice fue más alto para los CU mexicanos, seguido de los colombianos, brasileños y chilenos¹⁹.

iii. Vida con Uber

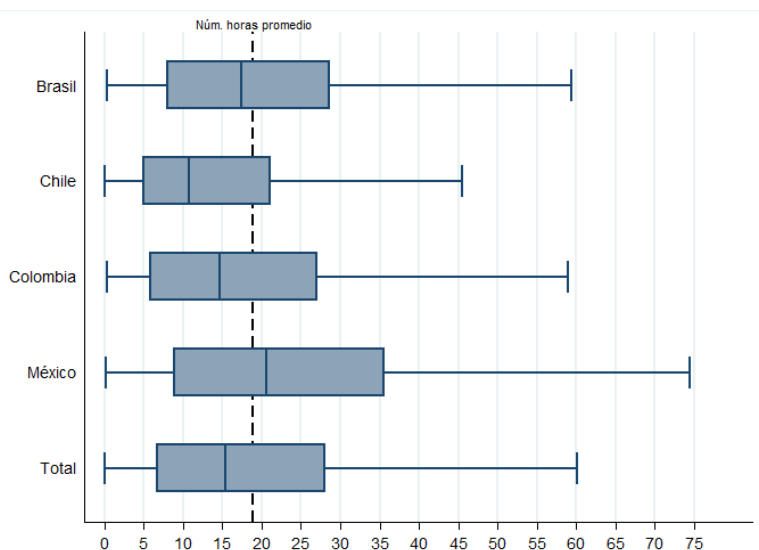
III.18 El tercer módulo de la encuesta fue diseñado para obtener un perfil de trabajo de los CU desde que decidieron usar la plataforma para generar un ingreso. Se incluyeron 17 preguntas sobre diversos temas como las características del trabajo, la búsqueda activa de otro trabajo, el salario de reserva, el uso de otras plataformas, las contribuciones a pensiones y planes de salud, y la cobertura de otros seguros, entre otros.

¹⁸ El índice se construyó utilizando cinco preguntas para comparar la experiencia de conducir con Uber con la experiencia previa conduciendo un taxi. Con esto se busca determinar el nivel de acuerdo sobre las siguientes declaraciones: (a) me siento más orgulloso de trabajar con Uber; (b) los clientes que conozco a través de Uber son más respetuosos; (c) mis ganancias a través de Uber son más estables; (d) trabajar con Uber me ha dado más independencia y dignidad; y (e) gano más dinero con Uber. La combinación de dimensiones se obtuvo mediante el comando Polychoricpca de STATA, que muestra los valores y vectores de la descomposición hecha con análisis de componentes principales. Independiente del sesgo de autoreporte, este índice es indicativo de las razones del nivel de satisfacción para aquellos con experiencia en los dos servicios.

¹⁹ Este promedio está condicionado a conducir durante las cuatro semanas previas a la encuesta. Según los registros administrativos de Uber, el 2% de los encuestados no condujo durante ese período.

III.19 Los conductores usan la plataforma en promedio 19 horas por semana, y la mayoría lo hace durante menos de 30 horas. El 36% de los CU respondieron que utilizan la plataforma menos de 10 horas por semana, y el 42% dijo que lo hacía entre 10 y 30 horas a la semana. Solo el 22% lo usa más de 30 horas. Los conductores mexicanos son la excepción, con un tercio que usa la plataforma por encima de las 30 horas semanales.

FIGURA III.3 HORAS EN LÍNEA DE LOS CU DURANTE EL MES PREVIO



Observaciones totales: 5,161 (1,449 en Brasil, 1,344 en Chile, 1,136 en Colombia, y 1,232 en México).
Fuente: encuesta BID-Uber.

III.20 Los CU mayores de 55 años utilizan la plataforma con mayor intensidad, en comparación otros grupos etarios. Los conductores en edad productiva manejaron 19 horas a la semana, mientras que los CU menores de 25 años lo hicieron 16 horas, y los mayores de 54 años, 23 horas en promedio. El país en el que una mayor proporción de CU de 55 años o más estuvieron en línea durante más de 30 horas por semana es México (51%), mientras que el más bajo es Chile (20%).

III.21 La mitad de los CU usan la plataforma durante el día, mientras que un tercio la usa, principalmente, los fines de semana. La distribución de horas entre los conductores es la siguiente: el 48% la usa durante el día; el 18% lo hace de noche; y un 35% la utiliza los fines de semana. La variación del uso de la plataforma, según el tiempo y la edad, también es significativa. Dos tercios de los CU mayores de 55 años usan la plataforma durante el día, mientras que el porcentaje desciende al 46% entre quienes están en edad productiva (entre 25 y 54 años). Los CU menores de 25 años tienen más probabilidades de usar la plataforma durante los fines de semana (45%).

III.22 Solo el 7% de los CU son mujeres, las cuales usan la plataforma 14 horas por semana, con diferencias significativas respecto a los hombres. Estas diferencias se dan, fundamentalmente, en el tiempo de uso y el horario en que se utiliza. Cerca del 90% de las mujeres usan la plataforma menos de 30 horas a la semana, en comparación con el 77% de los hombres. Además, la mayoría de las mujeres usan la plataforma durante el día (54% de mujeres frente al 47% de los hombres). También hay diferencias significativas por país. En Colombia es donde hay más diferencias: por ejemplo, las CU usan la plataforma menos de 10 horas semanales (52% frente al 37% de los hombres) y lo hacen durante el día (60% frente al 48% de los hombres). En el caso de Brasil, la diferencia entre los géneros se

manifiesta en el momento en el que utilizan la plataforma: el 70% de las mujeres la usan durante el día, en comparación con el 56% de los hombres. Sin embargo, en México, la diferencia radica, principalmente, en cuántas horas usan la plataforma: el 43% de las mujeres manejan menos de 10 horas por semana, en comparación con el 26% de los hombres. En Chile, la mayor diferencia también está en las horas de trabajo, ya que el 60% de las CU mujeres usan la plataforma menos de 10 horas, en comparación con el 45% de los hombres.

III.23 La mitad de los CU tenían un trabajo. Una cuarta parte declaró que conducir con Uber era su única actividad económica, y casi una quinta parte se consideraba desempleada y buscaba trabajo²⁰. El 49% de las CU señalaron en la encuesta que estaban empleados (a tiempo completo, parcial o por cuenta propia). Este porcentaje es bastante similar en los cuatro países, con el más alto en Chile (55%) y el más bajo en Brasil (45%). Por el contrario, existen diferencias importantes entre países, con respecto a aquellos que informaron el uso de la plataforma como su única actividad económica. Los niveles más altos se registraron en México y Brasil (33% y 29%, respectivamente), y los más bajos en Colombia y Chile (15% y 17%, respectivamente). Por último, un 18% de los encuestados se clasificaron como desempleados y buscando trabajo. Hubo una proporción similar de CU colombianos, brasileños y chilenos (22%, 20% y 19%, respectivamente), mientras que la proporción de mexicanos fue la más baja (11%).

III.24 La proporción de CU que tiene un trabajo a tiempo completo es similar a la de aquéllos que trabajan por cuenta propia. Un 22% de CU declaró tener un trabajo a tiempo completo, y el 21% se consideró trabajadores independientes. En el primer caso, los CU chilenos reportaron la tasa más alta (32%). En el segundo caso, colombianos, brasileños y mexicanos mostraron la mayor proporción (26%, 23% y 20%, respectivamente), mientras que los chilenos registraron la menor (solo el 14%). El 9% de los CU declararon trabajar a tiempo parcial, siendo esta cifra similar en los cuatro países.

III.25 El ingreso promedio por hora utilizando la plataforma durante el mes anterior a la entrevista fue de USD 11.6, con algunas diferencias por país, género y edad²¹. Cada conductor elige el número de horas que desea utilizar la plataforma, y tiene la opción de rechazar (o ignorar) un viaje. Los registros administrativos muestran un ingreso promedio por hora similar en México y Chile (USD 12.6 y USD 12.4, respectivamente) y un ingreso menor en Brasil y Colombia (USD 10.9 y USD 10.5, respectivamente). Respecto a las diferencias de género, los hombres ganan USD 0.64 (6%) más que las mujeres en cada país²². Esta diferencia es más prominente en Brasil (USD 1.45 o 15%), seguido de Colombia (USD 0.79 u 8%), México (USD 0.69 o 6%) y Chile (USD 0.40 o 3%). Por último, en cuanto a la edad, los CU entre 18 y 24 años ganan, en promedio, USD 0.89 más que el salario promedio por hora. Por países, existen diferencias entre México y Chile, donde los jóvenes CU ganan USD 1.04 y USD 2.53 más que el promedio total en el país de referencia.

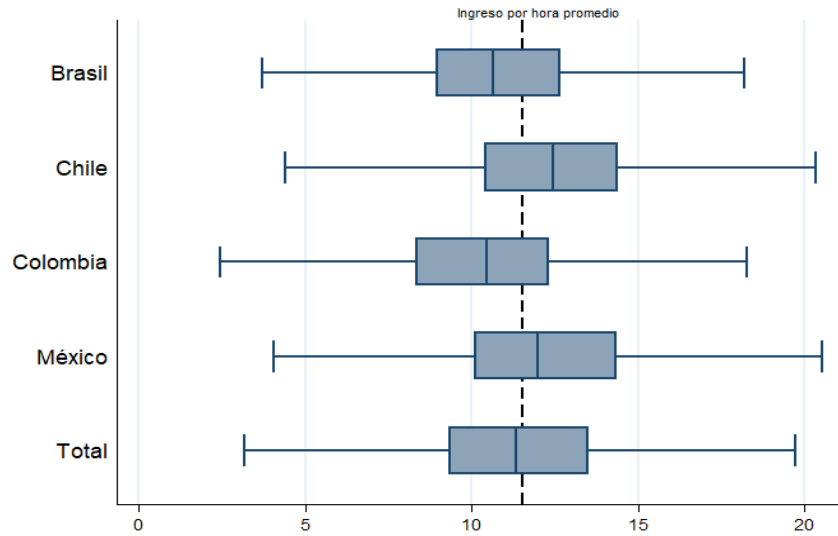
²⁰ Se pidió a los CU que clasificaran su situación laboral utilizando las siguientes categorías: empleado a tiempo completo; empleado a tiempo parcial; trabajadores por cuenta propia; estudiante; desempleado buscando trabajo; enfermo o con alguna discapacidad a largo plazo; dedicado al hogar; retirado; solo Uber; otro. Las categorías no son excluyentes.

²¹ Estos cálculos están basados en datos administrativos proporcionados por Uber Inc.

²² Este valor es similar al encontrado por Cook et al. (2018).

FIGURA III.4 INGRESO POR HORA DE LOS CU

(USD, PPP*. Después de comisiones, pero antes de cualquier gasto como gasolina)



Observaciones totales: 5,161 (1,449 en Brasil, 1,344 en Chile, 1,136 en Colombia, y 1,232 en México).

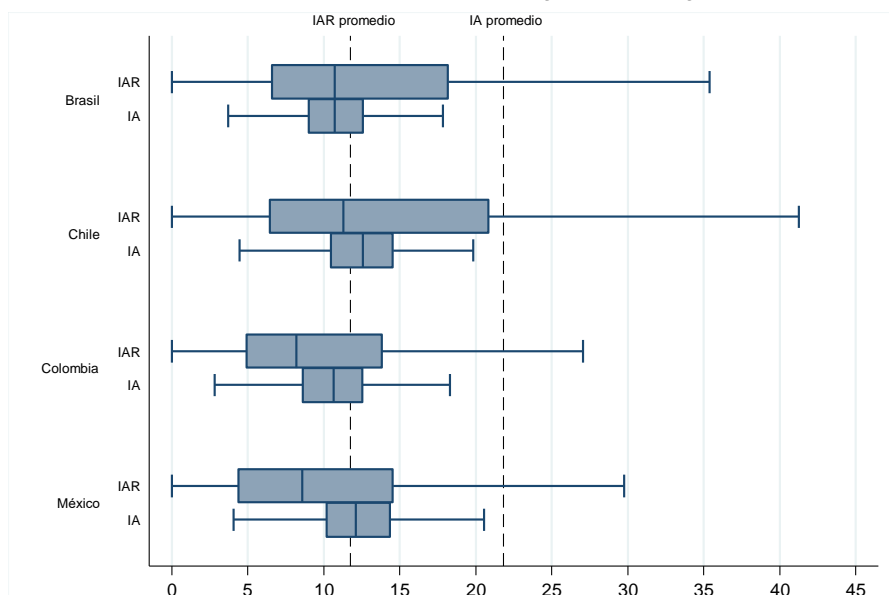
*El ingreso está en USD, ajustado por paridad de poder de compra (PPP), constante a dólares de 2017. FMI World Economic Outlook, abril de 2019.

Fuente: encuesta BID-Uber.

III.26 La mayoría de los CU subreportaron el ingreso mensual de conducir con Uber. Al comparar los datos reportados (IAR) por los CU en la encuesta con los datos administrativos de Uber (IA), el 68% de los CU mexicanos informaron un ingreso menor, seguido de Colombia (62%), Chile (54%) y Brasil (50%). La mediana de la brecha de ingresos (ingresos autoreportados menos ingresos administrativos) por país son las siguientes: -31% en México, -24% en Colombia, -8% en Chile y 1% en Brasil.

FIGURA III.5 INGRESO POR HORA. DATOS AUTOREPORTADOS FRENTE A REGISTROS ADMINISTRATIVOS

(USD, PPP. Después de comisiones, pero antes de gastos como gasolina)



Observaciones totales: 3.560 con ingresos autoreportados e información administrativa (1.078 en Brasil, 825 en Chile, 709 en Colombia, y 948 en México).

*El ingreso está en USD, ajustado por paridad de poder de compra (PPP), constante a dólares de 2017. FMI World Economic Outlook, abril de 2019.

Fuente: encuesta BID-Uber.

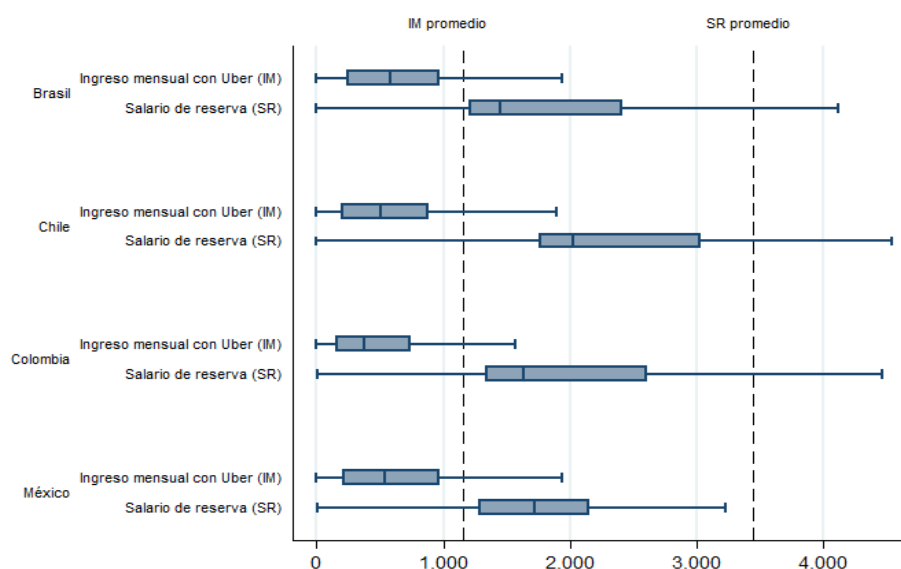
III.27 Los ingresos por hora al conducir con Uber, incluida cualquier promoción y sin incluir la comisión de Uber, representa al menos tres veces el salario mínimo por hora de cada país. En Chile y Colombia, los conductores ganan casi tres veces el salario mínimo por hora. Esta cifra es 3.9 y 6.5 veces el salario mínimo en Brasil y México, respectivamente. Estas diferencias no consideran costos adicionales cubiertos por los CU, como el combustible o el seguro.

III.28 Solo el 40% de los CU dejarían de conducir con Uber si se les ofreciera un trabajo asalariado a tiempo completo con el mismo nivel de ingreso mensual actual (incluyendo el ingreso de Uber y otras fuentes laborales). El salario mensual que requerirían para cambiar a otro trabajo es más del doble de lo que ganan actualmente usando la plataforma²³. La mayor proporción de conductores que aceptarían un trabajo asalariado a tiempo completo, con el mismo nivel de ingreso mensual, a cambio de dejar de conducir con Uber se encuentra en Colombia (51%), y la menor, en Chile (33%). En estos países, el ingreso mensual promedio que requerirían, hipotéticamente, para tomar esta decisión es de USD 2,030 y USD 2,415 respectivamente; 3.3 veces más de lo que obtienen actualmente a través de la plataforma. En México, el ingreso mínimo que aceptarían es de USD 1,960 (2.4 veces más de lo que ganan ahora) y en Brasil, de USD 3,915 (casi el doble de lo que ganan actualmente utilizando la plataforma).

²³

Estos números se obtuvieron comparando el nivel de ingresos deseado y la respuesta sobre los ingresos generados a través de la plataforma. En ambos casos, la distribución del ingreso se truncó al percentil 99.

FIGURA III.6 SALARIO DE RESERVA DE LOS CU. MONTO REQUERIDO PARA DEJAR DE MANEJAR



Observaciones totales: 1,098 dejarían de manejar (491 en Brasil, 287 en Chile, 190 en Colombia, y 130 en México). La distribución del ingreso se truncó al percentil 99.

*El ingreso está en USD, ajustado por paridad de poder de compra (PPP), constante a dólares de 2017. FMI World Economic Outlook, abril de 2019.

Fuente: encuesta BID-Uber.

III.29 El 28% de los CU reportaron el uso de otra plataforma digital de transporte, con diferencias por países. Sin embargo, los ingresos generados a través de esas plataformas son más bajos, en relación con Uber. El uso de otras plataformas varía significativamente según el país: la mitad de los conductores brasileños utiliza también la plataforma 99; una cuarta parte en Colombia utiliza Cabify; una quinta parte en Chile usan Beat y Cabify; y una sexta parte de los conductores en México utilizan Didi. Entre aquellos que usan otras plataformas, los CU brasileños y mexicanos declararon que su ingreso mediano es inferior al ingreso mediano con Uber (33% más).²⁴ Los CU chilenos y mexicanos que usan otras plataformas declararon haber tenido el mismo ingreso mediano usando ambas aplicaciones.

III.30 Una tercera parte de los CU contribuyen a un sistema de pensiones, y menos de la mitad a un sistema de salud. Los conductores reportaron si pagaron o no contribuciones a un sistema de pensiones durante el último mes. La participación más baja fue en México (11%), y la más elevada, en Colombia (36%). Respecto a la cobertura de salud, la participación más baja fue en Brasil (22%), y la más alta, en Colombia (71%). En el caso de los conductores que su único ingreso provino de manejar con Uber, los porcentajes fueron inferiores. En el caso de pensiones, el menor porcentaje observado fue en México (4%) y el mayor en Colombia (22%). Mientras que, en el caso de salud, el menor porcentaje fue en Brasil (14%) y el mayor en Colombia (58%). El nivel de cobertura es significativamente menor a la de la población total. Esto sugeriría que muchos conductores tienen cobertura de seguridad social a través de sus otros trabajos. Estos niveles son significativamente menores comparado a la población total.²⁵

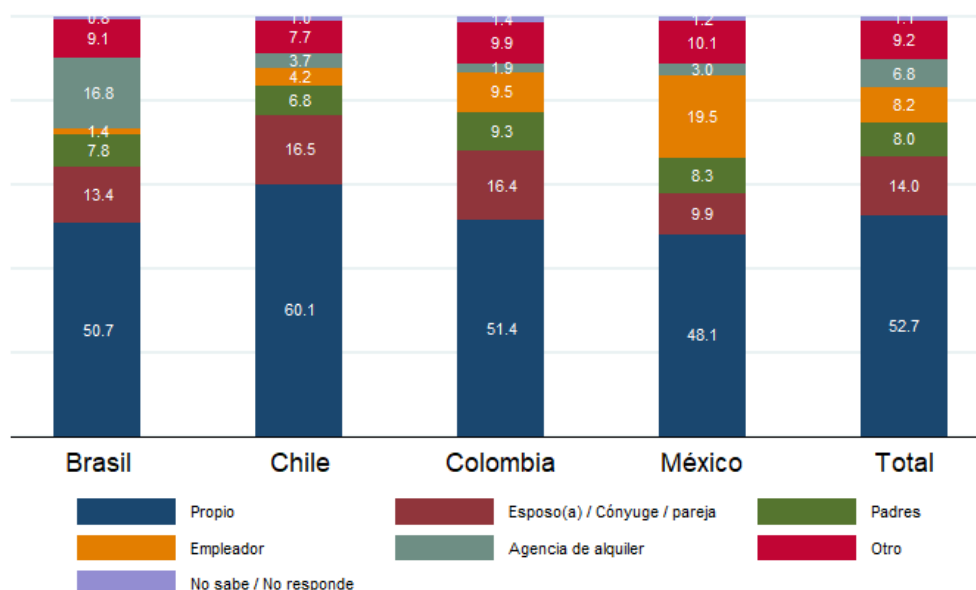
²⁴ El cálculo fue realizado utilizando la muestra de conductores que reportaron el ingreso generado con Uber y con otras plataformas. En ambos casos, la distribución del ingreso fue truncada al 99^{vo} percentil.

²⁵ La data comparable más reciente muestra que el porcentaje de trabajadores asalariados que contribuyen a la seguridad social (18 a 64 años) en los países seleccionados es: Brasil (2018), 78%; Chile (2017), 84%; Colombia (2018), 69%; México (2018), 44%.

III.31 **Menos de una quinta parte tiene seguro de vida, y más de la mitad cuenta con un seguro de responsabilidad civil o de accidentes.** La encuesta también contenía una pregunta sobre la cobertura de los riesgos relacionados con la operación del vehículo utilizado para conducir con Uber, incluidos el seguro de vida y el de responsabilidad civil y accidentes. La proporción de CU con seguro de vida fue escasa, el nivel de cobertura fue mayor en el caso de los conductores mexicanos (21%) y menor en el de los brasileños (18%). En el caso del seguro de responsabilidad civil y accidentes, la participación fue significativamente mayor (58%), siendo la distribución por país similar, con México siendo el país con mayor proporción de conductores con este seguro (76%), y Brasil con el menor porcentaje (48%).

III.32 **Solo la mitad de los CU son propietarios de los automóviles utilizados para conducir en la plataforma.** Un 53% de los conductores informó ser dueño de su vehículo, y el 22% dijo que utilizaba un vehículo de propiedad de un familiar cercano. Además, un 15% utiliza un automóvil de un tercero (por ejemplo, un empleador) o alquila el automóvil. Los CU mexicanos tienen valores atípicos en esta área, el 23% alquila el vehículo a un tercero.

FIGURA III.7 PROPIEDAD DEL AUTOMÓVIL



Observaciones totales: 5,251 (1,470 en Brasil, 1,378 en Chile, 1,152 en Colombia, y 1,251 en México).
 *Otros incluye a 336 CU cuyo auto pertenece a un familiar y 126 cuyo vehículo es de un amigo.
 Fuente: encuesta BID-Uber.

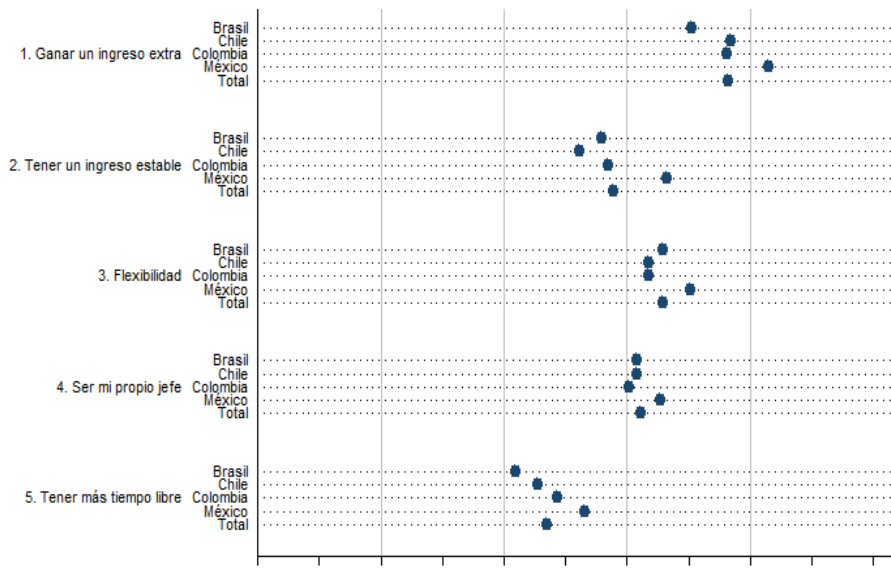
iv. Motivación para manejar con Uber

III.33 El cuarto módulo de la encuesta describe las principales motivaciones para conducir con Uber, si la experiencia cumplió con las expectativas iniciales, y qué tan probable es que sigan usando la plataforma en el futuro. Todo ello, mediante cuatro preguntas.

III.34 **Las principales razones para comenzar a usar la plataforma es generar un nivel mayor de ingresos y tener horarios de trabajo más flexibles.** A los CU entrevistados se les pidió que reflexionaran sobre el momento en que decidieron comenzar a conducir con Uber, e identificaran las razones que guiaron su decisión. Los conductores clasificaron diez

razones de la más a la menos importante.²⁶ Las tres razones más citadas fueron: (i) obtener más ingresos (76%); (ii) tener horarios más flexibles (66%); y (iii) ser su propio jefe (63%). Esta distribución fue similar en todos los países, con una mayor proporción de CU mexicanos para los tres casos.

FIGURA III.8 PRINCIPALES RAZONES PARA UNIRSE A UBER



Observaciones totales: 5,251 (1,470 en Brasil, 1,378 en Chile, 1,152 en Colombia, y 1,251 en México).

Fuente: encuesta BID-Uber.

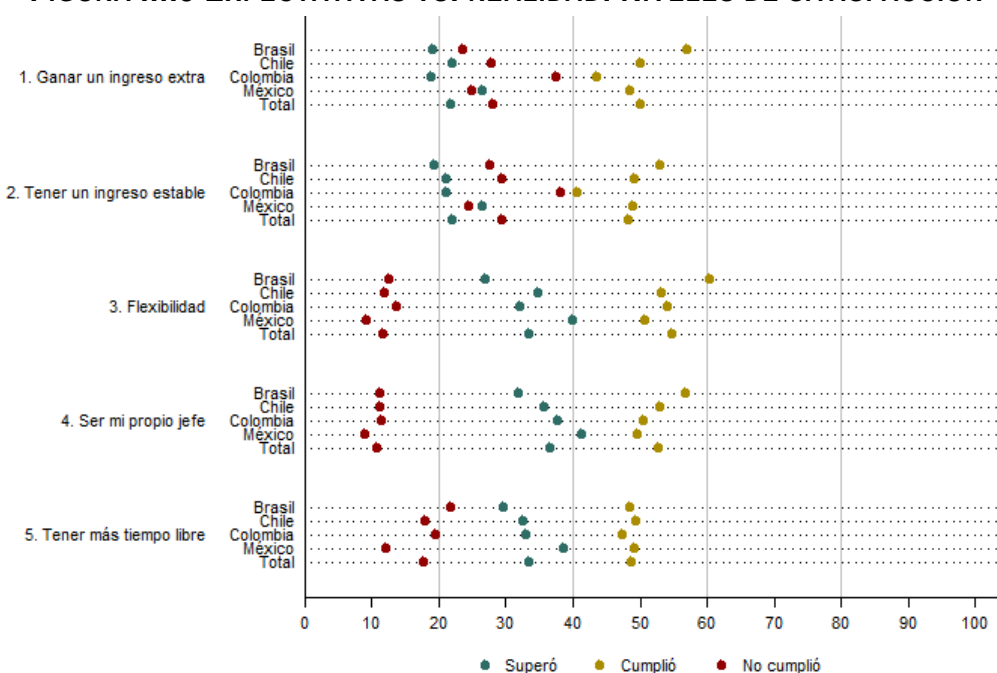
III.35 El desarrollo personal y la conducción para una compañía internacional respetable son las razones que recibieron menos menciones por parte de los conductores. De esta forma, un 41% de los encuestados declararon que el desarrollo personal tuvo un impacto significativo en su decisión. En términos de trabajo con una empresa internacional, el porcentaje fue del 42%, con ligeras diferencias por país. En México y Brasil, los conductores valoraron más este motivo (48%), mientras que en Chile y Colombia lo valoraron menos (36%).

III.36 En general, los conductores de Uber están satisfechos con su experiencia de uso de la plataforma, pero expresan cierta decepción con respecto a la cantidad de ingresos generados mediante su uso. Como complemento a la pregunta anterior, se pidió a los CU que calificaran su nivel de satisfacción acerca de su experiencia con la plataforma, utilizando las diez razones que tenían para hacerlo. Clasificaron cada una utilizando tres respuestas posibles (insatisfecho, satisfecho y más que satisfecho). Alrededor de la mitad de los CU declararon estar satisfechos con la plataforma, un tercio dijo que la experiencia superó sus expectativas, y el 20% quedó insatisfecho. El mayor nivel de insatisfacción se registró en las preguntas relacionadas con los ingresos (obtener más ingresos y mantener un ingreso estable). De hecho, cuando los CU ofrecieron comentarios sobre cómo mejorar la experiencia de Uber, el 80% estuvo de acuerdo en aumentar los ingresos generados a través de ellos.

²⁶

Estos incluían: (1) obtener más ingresos; (2) mantener un ingreso estable; (3) tener horarios de trabajo más flexibles; (4) ser mi propio jefe; (5) tener más tiempo libre para mí; (6) trabajar con clientes o pasajeros mejores y más respetuosos; (7) trabajar con una compañía internacional respetable; (8) fomentar mi desarrollo personal (habilidades sociales, capacidad tecnológica, interacciones sociales, etc.); (9) sentirme seguro manejando con la plataforma Uber gracias a la tecnología; y (10) continuar ganando dinero después de perder el trabajo.

FIGURA III.9 EXPECTATIVAS VS. REALIDAD. NIVELES DE SATISFACCIÓN



Observaciones totales: 5,251 (1,470 en Brasil, 1,378 en Chile, 1,152 en Colombia, y 1,251 en México).
 Fuente: Encuesta BID-Uber.

III.37 Alrededor del 40% de los CU planean seguir usando la plataforma para conducir en el futuro cercano, mientras que un tercio considera seguir solo hasta que surja algo mejor. El 6% informó que planea dejar de conducir pronto, y el 13% indicó que no sabía. Este módulo incluyó preguntas sobre si los conductores tenían intenciones de seguir utilizando la plataforma: 38% declaró que seguiría conduciendo, el 34% conduciría hasta que una mejor oportunidad aparezca, el 9% hasta que logre generar un nivel de ingreso determinado, y el 6% probablemente dejaría de conducir en el futuro cercano. A nivel de países se observan diferencias, pues el 52% de los CU brasileños planean seguir conduciendo en el futuro previsible, lo que representa una divergencia de casi 20 puntos porcentuales de los CU en Chile, Colombia y México. En el caso de aquéllos que planean quedarse hasta que aparezca algo mejor, el porcentaje es prácticamente el mismo en todos los países. Por otra parte, hay variaciones considerables en el porcentaje de aquéllos que planean dejar de conducir prontamente. En este caso, la mayor fracción de conductores se observa en Colombia (11%), mientras que la más baja en México (3%). En Chile y en Brasil el porcentaje es de 5%. Estas cifras indican que el modelo de red y liquidez requerirá esfuerzos adicionales para retener a los conductores.

v. Comportamiento y salud financiera de los conductores de Uber

III.38 El último módulo de la encuesta fue diseñado para evaluar los niveles de acceso financiero, comportamientos financieros, seguridad financiera y preparación para la vejez de los conductores de Uber. Consistió en 17 preguntas diseñadas para explorar seis áreas diferentes: (1) acceso financiero; (2) seguridad financiera; (3) uso de teléfonos inteligentes e internet; (4) perfil de ahorro; (5) planes de jubilación; e (6) interés en ahorrar.

III.39 Los conductores Uber tienen altas tasas de acceso a productos financieros básicos. Un 72% de los conductores de la muestra reportaron tener acceso directo a una cuenta

corriente o de ahorros. Esta proporción es significativamente más alta que la tasa promedio de los que tienen una cuenta con una institución financiera entre la población nacional de los cuatro países (61%)²⁷. Estas tasas elevadas de inclusión financiera pueden no sorprender, pues Uber requiere que los conductores tengan una cuenta bancaria para recibir los pagos generados a través de la plataforma. Sin embargo, los CU también tienen la posibilidad de elegir usar la cuenta bancaria de otra persona para recibir pagos de Uber. El 12% de los conductores informaron tener un familiar directo como propietario de su cuenta vinculada a Uber, con diferencias significativas por país (18% en México, 16% en Colombia, 10% en Brasil y 4% en Chile). Los conductores Uber tenían la opción de indicar que un empleador era propietario de la cuenta bancaria vinculada a la plataforma de Uber²⁸. México fue un caso atípico en este sentido, ya que el 18% de los conductores seleccionaron esa opción, mientras que, en Colombia, Chile y Brasil, la proporción fue relativamente pequeña (4%, 1% y 0%, respectivamente). Entre los CU que poseen una cuenta bancaria, el 15% la abrió para recibir pagos de Uber, lo que da muestra del potencial de la plataforma para servir como vehículo para la inclusión financiera. Uber ha sido particularmente efectivo en promover la apertura de cuentas bancarias en México, donde el 34% de los conductores abrieron sus cuentas para recibir los pagos provenientes de la plataforma²⁹.

III.40 La mitad de los CU no tiene ningún tipo de ahorros familiares, y tres de cada cuatro tienen diferentes niveles de deuda. Se pidió a los CU que indicaran si tenían ahorros en mecanismos de diversos grados de liquidez y el 47% reportó tener algún tipo de ahorro³⁰. Los CU que lograron ahorrar utilizan, principalmente, un solo tipo de mecanismo de ahorro (el 64% de los que ahorran y el 30% de todos los CU). La mayoría de ellos prefiere ahorrar en efectivo³¹ (el 70% de los que ahorran y el 33% todos los CU), aunque existen diferencias significativas por país en el uso del efectivo como mecanismo de ahorro preferido: en Colombia, el porcentaje es el más bajo (59% de los que ahorraron), mientras que, en México es el más alto (77% de los que ahorraron). A los conductores cuyos hogares cuentan ahorros se les pidió que indicaran las principales razones para ahorrar dinero³². Las tres opciones más destacadas fueron: (a) para cubrir emergencias a corto plazo (37%); (b) iniciar un negocio (34%); y (c) comprar una casa, departamento o terreno (34%). Sin embargo, los CU parecen tener más probabilidades de tener préstamos que la población

²⁷ Ver base de datos sobre Inclusión Financiera del Banco Mundial (Findex Global). Nótese que los datos de Findex Global son representativos para la población mayor a 15 años, mientras que los CU incluidos en la muestra tenían 18 años o más. Además, la pregunta de referencia de Findex Global indaga acerca de tenencia de cualquier tipo de cuenta en una institución financiera, no solo acerca de si la persona tiene acceso o no a una cuenta de ahorro o cuenta corriente. Sin embargo, estos dos últimos tipos de cuentas representan un elevado porcentaje de las cuentas de las poblaciones encuestadas. En todo caso, las tasas de propiedad de cualquier cuenta en una institución financiera deberían ser aún más altas entre los CU.

²⁸ Las categorías a la pregunta "Quién es el dueño/usuario autorizado de la cuenta bancaria donde recibe los pagos de Uber no eran mutuamente excluyentes. Las alternativas fueron: (1) Él/Ella es el dueño(a); (2) familiar directo; (3) empleador; (4) otro; y (5) no sabe/no responde.

²⁹ Dados los altos niveles de penetración y uso de teléfonos inteligentes (92% los usaban antes de unirse a la plataforma), resultaría prometedor explorar opciones para promover la inclusión financiera de los conductores a través de dispositivos móviles.

³⁰ Las categorías (mecanismos de ahorro) no fueron mutuamente excluyentes y los CU podían seleccionar más de un mecanismo de la siguiente lista: (1) ahorros personales; (2) efectivo; (3) certificados de depósito, fondos mutuos, acciones o bonos; (4) fondos de pensiones; (5) terreno; (6) otro (por favor, especificar); y (7) ninguno de los mencionados.

³¹ Efectivo incluye la categoría de "ahorros personales".

³² Las alternativas de respuesta fueron no excluyentes: (1) establecer un negocio; (2) comprar una casa, apartamento o terreno; (3) financiar la educación de mis hijos; (4) pagar deudas; (5) ser capaz de afrontar emergencias o eventos inesperados; (6) acumular ahorros para el retiro; (7) viajar; (8) hacer compras importantes (coche, muebles, etc.); (9) para la herencia; (10) otro (especificar).

general de los cuatro países. El 74% de los conductores en la encuesta dijeron tener una deuda con una institución financiera o una persona, con variaciones por país que van desde el 64% en México hasta el 83% en Colombia. En Chile, el 75% de los conductores deben dinero a una institución financiera o persona, y en Brasil el 73%. Para Chile y Colombia, estos valores son significativamente más altos que los resultados de una encuesta similar implementada entre la población nacional de los dos países³³.

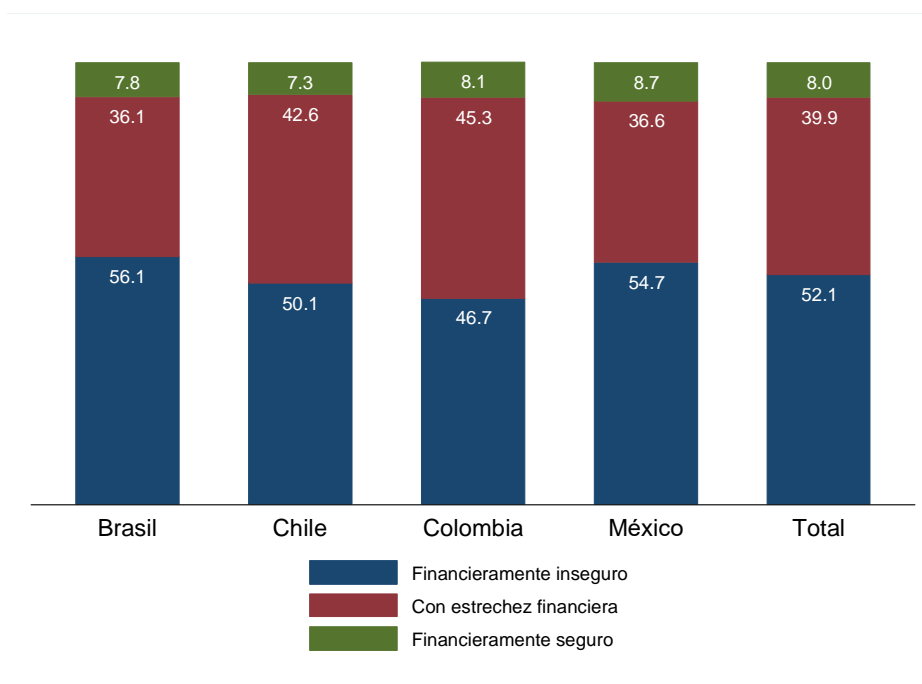
III.41 La mayoría de los CU son económicamente vulnerables, aunque tienen confianza en sus capacidades financieras. Los CU reportaron sentirse seguros de que podrían superar cualquier problema financiero que enfrenten. En Colombia y Chile, casi siete de cada 10 respondieron positivamente (68% y 67%, respectivamente), mientras que en México y Brasil lo hicieron el 59% y el 53%, respectivamente. Para Chile y Colombia, estos niveles están en línea con el público en general³⁴. Para obtener una imagen más detallada del nivel de resiliencia financiera de los CU, utilizamos un índice de seguridad financiera³⁵. Este índice clasifica a cada encuestado en una de las siguientes tres situaciones: financieramente seguro, con estrechez financiera y financieramente inseguro. En la figura III.10 se muestran los resultados. Podemos considerar que solo el 8% de los CU viven en condiciones económicamente estables (seguras), mientras que el 40% y el 52% están en una situación de estrechez financiera o de inseguridad financiera, respectivamente. En Chile y Colombia, las proporciones de CU financieramente seguros, con estrechez financiera y financieramente inseguros, son 7%, 43% y 50%, y 8%, 45% y 47%, respectivamente. Mientras, estos porcentajes corresponden a 14%, 31% y 55% en el caso de la población nacional en Chile, y 14%, 33% y 53% en la población nacional en Colombia. Esto sugiere que los CU tienen más probabilidades de vivir en condiciones de estrechez financiera, pero, a la vez, tienen menos probabilidades de experimentar una extrema inseguridad o seguridad financiera que la población general en sus respectivos países. La inseguridad financiera es más alta en Brasil, donde se puede considerar que el 56% de los CU están en esta categoría.

³³ Chile y Colombia tienen datos comparables a nivel nacional, a través de la Estudio Global de Salud Financiera de Gallup de 2018. El propósito de este estudio fue investigar cuánto control e influencia creen las personas en diferentes países que tienen sobre su situación financiera. Se encuestó a más de 15.000 personas en 10 países de diferentes niveles de desarrollo: Bangladesh, Chile, Colombia, Corea del Sur, Estados Unidos, Grecia, Japón, Kenia, Reino Unido y Vietnam. Para más información, ver: <https://news.gallup.com/reports/233399/gallup-global-financial-health-study-2018.aspx>. Solo el 48% de la población general tiene préstamos de este tipo en Chile y Colombia.

³⁴ Según la Encuesta Global de Salud Financiera, el 66% de los chilenos y el 69% de los colombianos informaron sentirse seguros de que podrían superar cualquier problema financiero. Este incluye la posibilidad de recibir ayuda proveniente de redes de apoyo.

³⁵ El índice, diseñado para el Estudio Global de Salud Financiera, se basa en dos preguntas: la primera se refiere a cuánto tiempo los encuestados podrían cubrir sus necesidades básicas, como alimentos, vivienda y transporte, si perdieran sus ingresos, usando solamente sus ahorros o vendiendo los activos que tengan. La segunda pregunta indaga sobre si hacer pagos contra deudas les dificulta o no pagar por otras cosas que necesitan. El índice resultante asigna a los individuos a una categoría entre tres mutuamente excluyentes: "financieramente seguros" son aquellos que podrían cubrir sus necesidades básicas durante más de seis meses y para quienes, al mismo tiempo, hacer pagos contra deudas no hace difícil pagar otras cosas que necesitan. Los "financieramente inseguros" son aquellos para quienes aplica una de las siguientes dos condiciones: (i) podrían cubrir sus necesidades básicas durante menos de un mes solo recurriendo a sus ahorros o vendiendo activos; (ii) encuentran que pagar otras cosas que necesitan es muy difícil después de hacer pagos contra su deuda. Por último, "con estrechez financieras" engloba a aquellos que no son financieramente seguros e inseguros.

FIGURA III.10 ÍNDICE DE SEGURIDAD FINANCIERA DE LOS CONDUCTORES DE UBER



Observaciones totales: 5.055 (1.432 en Brasil, 1.298 en Chile, 1.109 en Colombia, y 1.216 en México).
Fuente: Encuesta BID-Uber.

III.42 El ahorro de largo plazo y los planes de jubilación no son una prioridad financiera para muchos conductores. Solo un tercio (32%) de los conductores ha tomado medidas concretas para financiar su vida en la vejez. Este porcentaje es más bajo en Brasil (21%) y más alto en Colombia (41%). Las contribuciones a un plan de pensiones son la forma más común en que los conductores se preparan para la vejez: el 36% declaró haber hecho tales contribuciones al menos una vez en el pasado³⁶. Otras alternativas incluyen la compra de activos inmobiliarios o terrenos (31%) y el establecimiento de un negocio (26%). Estos bajos niveles de preparación para la jubilación reflejan una expectativa más generalizada entre los conductores de no jubilarse nunca. Casi 9 de cada 10 CU dijeron que planean trabajar, al menos a tiempo parcial, después de la edad de jubilación, con una variación menor entre los países³⁷.

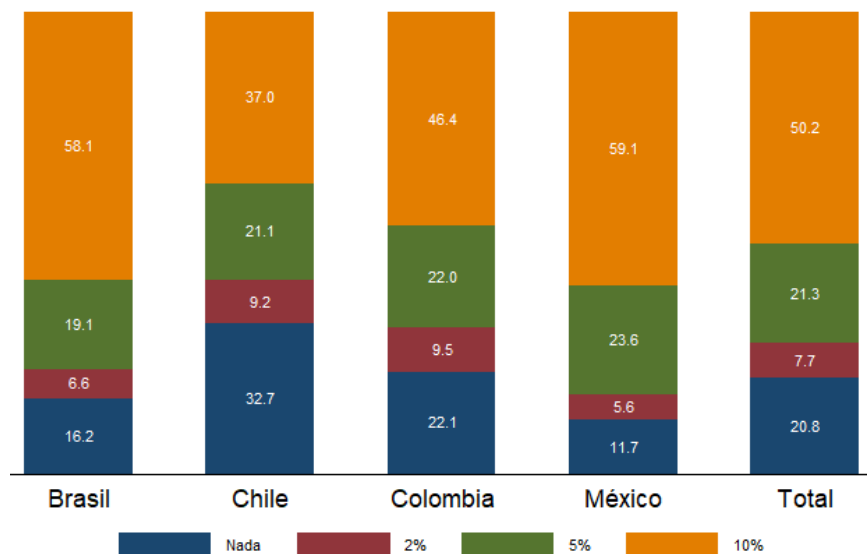
III.43 A pesar de los bajos niveles de preparación para la jubilación, los CU parecen tener un gran deseo de ahorrar y mejorar su seguridad financiera en el largo plazo. Alrededor del 40% de los conductores dijeron que han pensado “mucho” en cómo financiar su vida en la vejez, oscilando desde un mínimo del 25% en Brasil, hasta un máximo del 54% en Colombia. Este hallazgo sugiere un alto grado de conciencia acerca de la importancia de la planificación financiera a largo plazo entre los CU. Una posible explicación respecto a la incongruencia entre el alto grado de conciencia que muestran los conductores

³⁶ Puede incluir contribuciones hechas antes de que la persona comience a conducir con Uber o en un trabajo que la persona tiene en paralelo a conducir con Uber. En cualquier caso, estos niveles son significativamente menores que aquellos observados a nivel nacional en los cuatro países.

³⁷ Este porcentaje es el mismo si se considera los conductores menores de 65 años. De aquellos CU que planean dejar de trabajar en algún momento, el 44% espera cubrir sus gastos a través de ingresos de propiedades o negocios, el 31% a través de una pensión pública o privada, y el 24% a través de ahorros personales. El 10% espera tener alguna otra fuente de ingresos (esto incluye la ayuda de familiares o amigos, un seguro de vida o la ayuda del estado) una vez que abandonen la fuerza laboral. El 20% “todavía no ha pensado” sobre la pregunta de cómo financiar su vida una vez que deje de trabajar.

ante este tema y la ausencia de planificación para el retiro y preparación para el mismo es la falta de acceso a instrumentos convenientes de ahorro. Para probar esta hipótesis, se preguntó a los conductores si estarían interesados en participar en un plan de ahorro que les permitiera ahorrar automáticamente una cierta fracción de sus ganancias generadas a través de la plataforma. Casi tres de cada cuatro CU dijeron que participarían, mientras que la mitad señaló que ahorrarían la cantidad máxima sugerida (10%) en el mecanismo hipotético. Esta disposición fue más alta en México (80% quería participar, y el 60% ahorraría 10%), y más baja en Chile (58% quería unirse, y 37% ahorraría el 10%). Estos resultados sugieren que una opción fácil de ahorrar puede ayudar a los CU a movilizar más ahorros, al menos a corto y mediano plazo.

FIGURA III.11 AHORRO POTENCIAL EN PRESENCIA DE UN MECANISMO DE AHORRO



Observaciones totales: 5.251 (1.470 in Brasil, 1.378 en Chile, 1.152 en Colombia, y 1.251 en México).
 Fuente: Encuesta BID-Uber.

IV. Conclusiones

- IV.1 Este documento proporciona la primera descripción detallada de los conductores Uber en América Latina.** El informe es el primer intento de documentar las razones del crecimiento de las plataformas de transporte en América Latina y hacer algunas conjeturas sobre las perspectivas de sus conductores para el futuro. Uber ha dado respuesta a la extraordinaria demanda de transporte en América Latina que se ha generado como resultado de una combinación de factores geográficos, las características del transporte público, la disponibilidad de millones de automóviles privados y las condiciones estructurales del mercado laboral. Al momento de escribir este reporte, Uber está disponible en 200 ciudades de 15 países de América Latina y el Caribe, atendiendo a aproximadamente 202 millones de personas. Este informe proporciona un perfil detallado de los CU en la región usando datos administrativos y de encuesta.
- IV.2 Conducir utilizando la plataforma de Uber es una de fuente de ingreso para aquéllos que están buscando trabajo, principalmente hombres, e incluso para aquéllos que están trabajando en el sector formal.** Los CU son, en su mayoría, hombres en edad productiva con más de 12 años de educación. En general son los proveedores principales en hogares de cuatro integrantes. La mayoría no tenía experiencia en el sector del transporte, y su nivel de formalidad (cobertura de salud y pensiones) era superior al promedio de los niveles nacionales antes de unirse a la plataforma. En otras palabras, una proporción significativa de los CU utiliza la plataforma como un modo alternativo de generación de ingresos mientras buscan un nuevo trabajo.
- IV.3 La mayoría de los CU en América Latina utilizan la plataforma solo unas horas al día. Quienes la usan con mayor intensidad no están interesados en trabajos tradicionales.** La economía de plataforma bajo demanda proporciona una excelente flexibilidad para determinar las horas de trabajo en los momentos más convenientes. En América Latina, la mitad de los CU utilizan la plataforma, principalmente, durante el día, de lunes a viernes, un tercio, durante los fines de semana, y, el resto, por la noche. Esta distribución de horas en línea coincide con las razones expresadas por los CU para unirse a la plataforma: flexibilidad y una fuente para generar mayores ingresos. La plataforma no se usa como un equivalente de una ocupación de tiempo completo. Esto se ve reflejado en que los CU la utilizan en promedio 2.7 horas por día y el 78% de ellos la usan menos de 4.5 horas por día. La demanda de trabajos flexibles como una fuente de ingresos podría explicar la baja fracción de CU (40%) que dejarían de utilizar la plataforma y aceptarían un trabajo asalariado a tiempo completo por el mismo ingreso laboral total. Aquellos que estarían dispuestos a aceptar otro trabajo, exigirían casi el doble de lo que ganan actualmente con la plataforma. Aquéllos que aceptarían otro trabajo demandan, en promedio, casi el doble de lo que generan a través de la plataforma. Por lo tanto, es muy poco probable que cambien a un trabajo formal de tiempo completo en el futuro. Por último, los conductores muestran una baja valoración de los beneficios de la seguridad social, aunque podrían hacerlo si tuvieran los instrumentos correctos. La cobertura que tenían antes de unirse a la plataforma era mayor a los promedios nacionales, pero su cobertura actual está por debajo de ese nivel.
- IV.4 El perfil actual de los conductores y el aumento de la competencia pueden generar altas tasas de rotación. Ambos elementos representarían un riesgo para el funcionamiento de las plataformas, dado que reducen el efecto del modelo de red y liquidez en el futuro.** Solo cerca del 40% de los CU planean usar la plataforma regularmente en el futuro previsible, mientras que un tercio la usará hasta que surja algo mejor, y el resto espera dejar de conducir con ella pronto. Este bajo nivel de lealtad hace

que sea difícil aumentar la escala y la liquidez en los mercados de la región. Además, otras plataformas de transporte de pasajeros están ofreciendo servicios en América Latina, generando restricciones en la oferta de conductores. El desarrollo de la industria requeriría mejores incentivos para que los conductores mantengan o aumenten el número de personas que participan en la industria.

- IV.5 Los resultados de la encuesta muestran áreas de oportunidad para aprovechar las plataformas de transporte para mejorar la vida de los conductores de Uber en la región y perfeccionar el funcionamiento de la industria de transporte de pasajeros en América Latina.** Las plataformas de transporte de pasajeros pueden reducir el costo del transporte y el tráfico en las ciudades de América Latina. El rápido crecimiento de Uber en la región muestra que esto es factible. Esta plataforma ha facilitado una alternativa de ocupación para miles de personas con oportunidades de empleo limitadas, incluidos trabajos informales. En este contexto, la futura expansión de las empresas de transporte de pasajeros requerirá la participación de más conductores para satisfacer la creciente demanda. Nuestra encuesta muestra que esta participación es factible y requeriría abordar al menos tres áreas de oportunidad. La primera es eliminar las barreras para usar las plataformas, en especial, para grupos vulnerables. Las mujeres y los migrantes muestran tasas de participación limitadas, a pesar de los beneficios que brinda la plataforma (flexibilidad y generación de ingresos). La segunda área de oportunidad consiste en promover y mejorar la inclusión y educación financiera de los conductores. Las plataformas pueden ser un instrumento para mejorar las decisiones financieras de los conductores a través de una mejor conexión con los productos financieros. Las plataformas pueden ofrecer esta conexión directamente, a través de nuevos productos o mediante alianzas con instituciones financieras tradicionales. Por ejemplo, un mejor acceso a los productos de crédito puede aumentar los niveles (relativamente bajos) de propiedad de automóviles entre los conductores. El aumento de la propiedad de automóviles entre los conductores representa una oportunidad de negocio, y podría cultivar una relación con la industria de transporte durante un período prolongado. Por último, la tercera área de oportunidad es la protección contra emergencias, riesgos de salud y promover la preparación para la jubilación. Los conductores están interesados en adquirir una cobertura contra estos riesgos, pero parece que no existen instrumentos adecuados para este propósito. Por lo tanto, valdría la pena explorar modelos de prestación de servicios alternativos para ofrecer productos de seguros ajustados a las necesidades de los trabajadores en plataforma, incluyendo maneras convenientes para contribuir a sistemas de seguridad social existente.

Referencias

- Abi Research. (2018). 16 Billion Ride-Hailing Trips Completed Globally in 2017 - 24 Billion Trips expected in 2018. The battle for Asia –the most important ride-hailing market in the world– continues despite Uber’s partial exit. Available at <https://www.abiresearch.com/press/16-billion-ride-hailing-trips-completed-globally-2017-24-billion-trips-expected-2018/>
- Alphabeta, Strategy for Economics. (2019). Flexibility and Fairness: what matters to workers in the new economy.
- BBVA Research. (2017). Urbanization in Latin America. Available at <https://www.bbvaresearch.com/wp-content/uploads/2017/07/Urbanization-in-Latin-America-BBVA-Research.pdf>
- CBInsights. (2018). How Uber Makes and Loses Money. Available at <https://www.cbinsights.com/research/report/how-uber-makes-money/>
- Chen, M. Keith, Judith A. Chevalier, Peter E. Rossi, and Emily Oehlsen. (2017). The Value of Flexible Work: Evidence from Uber Drivers, NBER Working Paper No. 23296, March 2017, Revised June 2017.
- Cohen, Peter, Robert Hahn, Jonathan Hall, Steven Levitt, and Robert Metcalfe. (2016). Using Big Data to Estimate Consumer Surplus: The Case of Uber, NBER Working Paper No. 22627, September 2016.
- Cook, Cody. Rebecca Diamond, Jonathan Hall, John A. List, and Paul Oyer. (2018). The Gender Earnings Gap in the Gig Economy: Evidence from over a Million Rideshare Drivers. June 7, 2018
- Cramer, Judd and Alan B. Krueger. (2016). Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, American Economic Review: Papers & Proceedings 2016, 106(5): 177–182, <http://dx.doi.org/10.1257/aer.p20161002>
- Demirguc-Kunt, A., Klapper, L., Singer, D., Ansar, S. and Hess, J. (2018). The Global Findex Database 2017: Measuring financial inclusion and the fintech revolution. The World Bank.
- Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S.L. (2015). *The Experience of Latin America and the Caribbean in Urbanization*. Inter-American Development Bank. Available at <https://publications.iadb.org/en/publication/12288/experience-latin-america-and-caribbean-urbanization-knowledge-sharing-forum>
- Gallup. (2018). Global Financial Health Study: A 10-Country Survey to Measure Financial Security and Control.
- Glöss, Mareike, Moira McGregor, and Barry Brown. (2016). Designing for Labour: Uber and the On-Demand Mobile Workforce. In Proceedings of the 2016 CHI Conference on Human

- Factors in Computing Systems (CHI '16). ACM, New York, NY, USA, 1632-1643. DOI: <https://doi.org/10.1145/2858036.2858476>
- Hall, Jonathan V. and Alan B. Krueger. (2016). An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners In The United States, NBER Working Paper Series, Working Paper 22843, <https://www.nber.org/papers/w22843>
- Hall, Jonathan V. and Alan B. Krueger. (2018). An analysis of the labor market for Uber's driver-partners in the United States. *ILR Review*, 71(3), pp.705-732.
- Inter-American Development Bank. (2013). *Megacities and infrastructure in Latin America: what its people think*. IDB working paper series. Available at <https://publications.iadb.org/publication/17421/mega-cities-infrastructure-latin-america-what-its-people-think>
- Inter-American Development Bank. (2019). Labor Markets and Social Security Information System. Available at <https://www.iadb.org/en/sector/social-investment/sims/home>
- International Finance Corporation and Uber Technologies, Inc. (2018). *Driving Toward Equality: Women, Ride-Hailing, And The Sharing Economy*, March, 2018.
- Jiang, Jingjing. (2019). More Americans are using ride-hailing apps, Pew Research Center. Available at <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2019/01/04/more-americans-are-using-ride-hailing-apps/>
- JPMorgan Chase Institute. (2019). *The Online Platform Economy in 27 Metro Areas. The experience of drivers and lessors*, February.
- Landier, A., Szomoru, D. and Thesmar, D. (2016). *Working in the On-Demand Economy: An analysis of Uber-driver partners in France*.
- Rizk, Nagla. (2017). *A Glimpse into the Sharing Economy: An Analysis of Uber Driver-Partners in Egypt*. Mimeo.
- Uber Technologies, Inc. (2019). *IPO Prospectus*. Available at <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>
- Vassallo, José Manuel. (2019). *Transport challenges in Latin American cities: lessons learnt from policy experiences*. Inter-American Development Bank. Working paper Series.

Anexo. Encuesta BID-Uber

a. Brasil

Variable	Pregunta
Q1_1	Por favor, informe o número total de pessoas que vivem em sua casa (incluindo você)
Q1_2	Qual é o seu nível de escolaridade?
Q1_2.H1	Ensino fundamental ou menos
Q1_2.H1._1	Sem educação formal
Q1_2.H1._2	Ensino fundamental incompleto (1ª a 5ª série)
Q1_2.H1._3	Ensino fundamental completo (1ª a 5ª série)
Q1_2.H1._4	Ensino fundamental II incompleto (6ª a 9ª série)
Q1_2.H1._5	Ensino fundamental II completo (6ª a 9ª série)
Q1_2.H2	Ensino médio a superior
Q1_2.H2._6	Ensino médio incompleto
Q1_2.H2._7	Ensino médio completo
Q1_2.H2._8	Ensino superior incompleto
Q1_2.H2._9	Ensino superior completo
Q1_2.H3	Pós-graduação
Q1_2.H3._10	Pós-graduação (completa/incompleta)
Q1_2.H3._11	Mestrado (completo/incompleto)
Q1_2.H3._12	Doutorado (completo/incompleto)
Q1_3	Especialização/Ênfase (se aplicável)
Q1_4	Qual é o seu estado civil?
Q1_4._1	Solteiro(a)
Q1_4._2	União estável
Q1_4._3	Casado(a)
Q1_4._4	Divorciado(a)
Q1_4._5	Viúvo(a)
Q1_4._6	Separado(a)
Q1_4._7	NS/NR
Q1_5	Por quanto das despesas mensais da sua família você é responsável?
Q1_5._1	Tudo
Q1_5._2	Quase tudo
Q1_5._3	Aproximadamente metade
Q1_5._4	Menos da metade
Q1_5._5	Nada
Q1_5._6	NS/NR
Q1_6	Onde você nasceu neste país?
Q1_6._1	Sim
Q1_6._2	Não

Variable	Pergunta
Q1_7	Você mora nesta cidade há mais de 5 anos?
Q1_7._1	Sim
Q1_7._2	Não
QINFO_1	Obrigado. Agora faremos algumas perguntas relacionadas à sua vida profissional antes de dirigir com o Uber
Q2_1	Qual era sua situação profissional no mês anterior a começar a dirigir com o Uber? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q2_1._1	Empregado em tempo integral
Q2_1._2	Empregado em tempo parcial
Q2_1._3	Autônomo
Q2_1._4	Estudante
Q2_1._5	Desempregado e procurando emprego
Q2_1._6	Desempregado, sem procurar emprego
Q2_1._7	Doença crônica ou invalidez
Q2_1._8	Pai/Mãe em tempo integral, do lar
Q2_1._9	Aposentado
Q2_1._10	Outro
Q2_2	No mês anterior a começar a dirigir com o Uber, você fez alguma contribuição obrigatória para a previdência?
Q2_2._1	Sim
Q2_2._2	Não
Q2_3	No mês anterior a começar a dirigir com o Uber, você fez alguma contribuição obrigatória para um sistema de saúde?
Q2_3._1	Sim
Q2_3._2	Não
Q2_4	Quantos empregos você tinha no mês anterior a ingressar no Uber?
Q2_4.Codes	Códigos
Q2_4.Codes._1	Nenhum
Q2_4.Codes._2	NS/NR
Q2_5	E em que setor você trabalhava em sua ocupação principal?
Q2_5._1	Agricultura, silvicultura e pesca
Q2_5._2	Energia e água
Q2_5._3	Manufatura e construção
Q2_5._4	Serviços governamentais
Q2_5._5	Turismo, hotelaria e restaurantes
Q2_5._6	Transportes
Q2_5._7	Comunicações
Q2_5._8	Bancário e financeiro

Variable	Pergunta
Q2_5._9	Educação e saúde
Q2_5._10	Outros serviços
Q2_6	Como você descreveria sua ocupação principal antes do Uber? Selecione a resposta mais relevante na lista a seguir.
Q2_6._1	Um emprego que você deixou voluntariamente
Q2_6._2	Um emprego que você foi forçado a deixar, mas não voluntariamente
Q2_6._3	Um emprego que deixou de existir
Q2_6._4	Continuo a trabalhar no mesmo emprego
Q2_7	Pensando em quando você não trabalhava com o Uber, qual era sua renda média mensal individual de todas as fontes?
Q2_8	Pensando no último mês antes de você começar a trabalhar com o Uber, você recebeu alguma renda não relacionada ao trabalho? (Por exemplo, subsídios do governo, bolsas de estudo, etc.)
Q2_8._1	Sim
Q2_8._2	Não
Q2_8._3	NS/NR
Q2_9	Pensando no último mês antes de começar a trabalhar com o Uber, qual era sua renda individual de todos os tipos de trabalho?
Q2_10	Pensando no último mês antes de começar a trabalhar com o Uber, qual era sua renda individual de todas as fontes não relacionadas a trabalho? (Por exemplo, subsídios do governo, bolsas de estudo, etc.)
Q2_11	Em algum momento antes de começar a trabalhar com o Uber, você já havia dirigido algum dos veículos/serviços a seguir como forma de trabalho? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q2_11._1	Táxi
Q2_11._2	Motorista particular
Q2_11._3	Ônibus público
Q2_11._4	Micro-ônibus
Q2_11._5	Ônibus escolar
Q2_11._6	Serviço de entregas (exceto passageiros)
Q2_11._7	Serviços de corridas (exceto Uber)
Q2_11._8	Nenhuma das opções acima

Variable	Pergunta
GRID_Q2_12	Pensando em sua experiência de dirigir um táxi em comparação com sua experiência trabalhando com o Uber, até que ponto você concorda ou não com as afirmações a seguir?
GRID_Q2_12._1	Tenho muito orgulho de trabalhar com o Uber
GRID_Q2_12._2	Os clientes que conheço via Uber são mais respeitosos
GRID_Q2_12._3	Meus ganhos com o Uber são mais estáveis
GRID_Q2_12._4	Trabalhar com o Uber proporcionou mais independência e dignidade
GRID_Q2_12._5	Ganho mais dinheiro com o Uber
GRID_Q2_12:Q2_12._1	Concordo plenamente
GRID_Q2_12:Q2_12._2	Concordo parcialmente
GRID_Q2_12:Q2_12._3	Não concordo nem discordo
GRID_Q2_12:Q2_12._4	Discordo parcialmente
GRID_Q2_12:Q2_12._5	Discordo totalmente
QINFO_2	Obrigado. As próximas perguntas abordarão sua vida profissional atual dirigindo com o Uber.
Q3_1	Quais das opções a seguir se aplicam a você no momento, além de trabalhar com o Uber? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q3_1._1	Empregado em tempo integral
Q3_1._2	Empregado em tempo parcial
Q3_1._3	Autônomo
Q3_1._4	Estudante
Q3_1._5	Desempregado e procurando emprego
Q3_1._6	Doença crônica ou invalidez
Q3_1._7	Pai/Mãe, do lar
Q3_1._8	Aposentado
Q3_1._9	Nenhuma das opções acima, dirigir com o Uber é minha única ocupação
Q3_1._10	Outro
Q3_2	Que tipo de trabalho você faz em sua outra ocupação principal? Selecione apenas uma resposta.
Q3_2._1	Funcionário do setor público (governo federal, estadual ou municipal)
Q3_2._2	Funcionário em uma empresa estatal
Q3_2._3	Funcionário do setor privado
Q3_2._4	Serviço doméstico (residindo com a família para a qual o serviço é prestado)
Q3_2._5	Serviço doméstico (sem residir com a família para a qual o serviço é prestado)
Q3_2._6	Funcionário das forças armadas

Variable	Pergunta
Q3_2._7	Membro da família sem fonte de renda
Q3_2._8	Autônomo
Q3_2._9	NS/NA
Q3_3	E em que setor você trabalha em sua ocupação principal?
Q3_3._1	Agricultura, silvicultura e pesca
Q3_3._2	Energia e água
Q3_3._3	Manufatura e construção
Q3_3._4	Serviços governamentais
Q3_3._5	Turismo, hotelaria e restaurantes
Q3_3._6	Transportes
Q3_3._7	Comunicações
Q3_3._8	Bancário e financeiro
Q3_3._9	Educação e saúde
Q3_3._10	Outros serviços
Q3_4	Você procurou trabalho assalariado em tempo integral nas últimas quatro semanas?
Q3_4._1	Sim
Q3_4._2	Não
Q3_4._3	NS/NR
Q3_5	Pensando no último mês, qual foi sua renda individual de todos os tipos de trabalho, sem incluir o trabalho com o Uber?
Q3_5._99	Eu não tinha fonte de renda
Q3_6	Pensando no último mês, qual foi sua renda individual total de todas as fontes não relacionadas a trabalho? (Por exemplo, subsídios do governo, bolsas de estudo, etc.)
Q3_6._99	Eu não tinha fonte de renda
Q3_7	No último mês, qual foi a renda total gerada por você dirigindo com o Uber após descontar a comissão/tarifa de serviço do Uber, mas incluindo custos/despesas como combustível?
Q3_7.Codes._1	NS/NR
Q3_8	Você obtém alguma renda no momento usando outras plataformas de compartilhamento de corridas como o Uber? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q3_8._1	Cabify
Q3_8._2	99
Q3_8._3	Wappa
Q3_8._4	Lady Driver
Q3_8._5	PUL
Q3_8._6	Waze Carpool
Q3_8._7	Blacklane

Variable	Pergunta
Q3_8._29	Outra (especifique)
Q3_8._30	Não, não uso outras plataformas diferentes do Uber
Q3_9	Quem é o proprietário do veículo que você usa para dirigir com o Uber?
Q3_9._1	Eu
Q3_9._2	Cônjuge
Q3_9._3	Pais
Q3_9._4	Empregador
Q3_9._5	Locadora
Q3_9._6	Outra (especifique)
Q3_9._7	NS/NR
Q3_10	Qual foi a renda gerada por essas plataformas de corridas alternativas durante o último mês?
Q3_10.Codes._1	Não uso outras plataformas diferentes do Uber
Q3_11	Se você recebesse a oferta de um emprego assalariado em tempo integral que fornecesse renda igual à que você obtém no momento de todos os seus empregos, você pararia de dirigir com o Uber?
Q3_11._1	Sim
Q3_11._2	Não
Q3_11._3	NS/NR
Q3_12	Qual seria o salário mensal mínimo que um emprego assalariado em tempo integral alternativo teria que oferecer para que você parasse de dirigir com o Uber?
Q3_12.Codes._1	Eu não pararia de dirigir com o Uber
Q3_12.Codes._2	NS/NR
Q3_13	Você contribuiu para algum sistema de previdência no último mês?
Q3_13._1	Sim
Q3_13._2	Não
Q3_13._3	NS/NR
Q3_14	Você mencionou que contribuiu para um sistema de previdência no último mês. Para qual sistema de previdência você contribuiu? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q3_14._8	Sistema geral de seguridade social
Q3_14._9	Plano voluntário de previdência individual
Q3_14._13	Outra (especifique)
Q3_14._14	NS/NR
Q3_15	Você é membro de algum sistema de seguro de saúde?
Q3_15._1	Sim
Q3_15._2	Não

Variable	Pergunta
Q3_15._3	NS/NR
Q3_16	De que tipo de sistema de saúde você é membro?
Q3_16._1	Public healthcare delivery
Q3_16._9	Sistema nacional de saúde – < >Sistema Único de Saúde</ >, SUS
Q3_16._10	Planos/seguros de saúde privados
Q3_16._11	Hospitais/médicos privados
Q3_16._16	Outra (especifique)
Q3_16._17	NS/NR
Q3_17	Você possui seguro para os riscos relacionados à operação do veículo que você usa para dirigir com o Uber? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q3_17._1	Seguro de vida
Q3_17._2	Seguro de responsabilidade/acidentes
Q3_17._3	Outra (especifique)
Q3_17._4	NS/NR
GRID_Q4_1	Pensando em quando você decidiu começar a dirigir com o Uber, indique se cada opção a seguir teve impacto significativo ou secundário sobre sua decisão de dirigir com o Uber, ou ainda se ela não teve impacto algum:
GRID_Q4_1:Q4_1._1	Impacto significativo
GRID_Q4_1:Q4_1._2	Impacto pequeno
GRID_Q4_1:Q4_1._3	Nenhum impacto
GRID_Q4_2	Agora que você já dirigiu com o Uber, indique até que ponto essas expectativas foram atendidas, excedidas ou não atendidas.
GRID_Q4_2:Q4_2._1	Expectativas não atendidas
GRID_Q4_2:Q4_2._2	Expectativas atendidas
GRID_Q4_2:Q4_2._3	Expectativas excedidas
Q4_3	Qual das afirmações abaixo melhor explica como você preferiria dirigir com o Uber? Selecione apenas uma resposta.
Q4_3._1	Planejo continuar dirigindo com o Uber no futuro próximo
Q4_3._2	Planejo dirigir até algo melhor surgir
Q4_3._3	Planejo dirigir até conseguir ganhar uma determinada quantidade de dinheiro
Q4_3._4	Planejo parar em breve
Q4_3._5	NS/NR
Q4_4	Que aspectos profissionais fariam você aceitar outro emprego e parar de dirigir com o Uber? Selecione as duas opções mais importantes para você.
Q4_4._1	Ganhar mais

Variable	Pergunta
Q4_4._2	Ter mais benefícios (pensão e saúde)
Q4_4._3	Ter mais reconhecimento
Q4_4._4	Maior orgulho do meu trabalho
Q4_4._5	Ter um trabalho intelectualmente mais exigente
Q4_4._6	Trabalhar em minha área de especialidade
Q4_4._7	Outra (especifique)
QDISPLAY	Obrigado – temos apenas mais algumas perguntas para você! Nesta última seção, gostaríamos de fazer algumas perguntas sobre suas práticas financeiras atuais e futuras.
Q5_1	Quem é o titular da conta bancária na qual você recebe seus pagamentos do Uber? Selecione todas as opções aplicáveis.
Q5_1._1	Eu
Q5_1._2	Outro membro direto da família
Q5_1._3	Empregador
Q5_1._4	Outra (especifique)
Q5_1._5	NS/NR
Q5_2	Você abriu a conta bancária especificamente para receber pagamentos do Uber?
Q5_2._1	Sim
Q5_2._2	Não
Q5_2._3	NS
Q5_3	Você tinha um smartphone com acesso à Internet antes de ingressar no Uber?
Q5_3._1	Sim
Q5_3._2	Não
Q5_3._3	NS
Q5_4	Quais dos instrumentos financeiros a seguir você possui?
Q5_4._1	Conta corrente
Q5_4._2	Conta poupança
Q5_4._3	Cartão de crédito fornecido pelo banco
Q5_4._4	Cartão de crédito não fornecido pelo banco
Q5_4._5	Nenhuma das opções acima
Q5_4._6	NS/NR
Q5_5	Suponha que você perdesse sua renda e tivesse que sobreviver somente com suas economias ou coisas que você poderia vender. Por quanto tempo você poderia cobrir TODAS as suas necessidades básicas, como alimentação, habitação e transporte?
Q5_5._1	Menos de uma semana
Q5_5._2	Entre uma semana e um mês

Variable	Pergunta
Q5_5._3	Entre 1 e 3 meses
Q5_5._4	Entre 4 e 6 meses
Q5_5._5	Mais de seis
Q5_5._6	NS/NA
Q5_6	Você deve dinheiro para uma instituição financeira ou pessoa? Isso poderia ser dinheiro que você deve por coisas como um empréstimo ou outros tipos de débito.
Q5_6._1	Sim
Q5_6._2	Não
Q5_6._3	NS/NR
Q5_7	Fazer os pagamentos para quitar a quantia que você deve torna muito difícil, um pouco difícil ou nada difícil pagar pelas outras coisas de que você precisa?
Q5_7._1	Muito difícil
Q5_7._2	Um pouco difícil
Q5_7._3	Nada difícil
Q5_7._4	Não tenho que fazer pagamentos pela quantia que devo
Q5_7._5	NS/NR
GRID_Q5_8	Até que ponto você concorda ou não com as afirmações a seguir?
GRID_Q5_8._1	Tenho confiança nas instituições financeiras/bancos do meu país
GRID_Q5_8._2	Estou confiante de que posso superar quaisquer problemas financeiros que poderia vir a enfrentar
GRID_Q5_8._3	Se eu tivesse uma emergência financeira hoje, como uma emergência médica, teria o dinheiro para pagar por ela
GRID_Q5_8:Q5_8._1	Concordo plenamente
GRID_Q5_8:Q5_8._2	Concordo parcialmente
GRID_Q5_8:Q5_8._3	Não concordo nem discordo
GRID_Q5_8:Q5_8._4	Discordo parcialmente
GRID_Q5_8:Q5_8._5	Discordo totalmente
Q5_9	Ao atingir a idade de aposentadoria, você planeja:
Q5_9._1	Parar de trabalhar mais ou menos imediatamente
Q5_9._2	Continuar a trabalhar enquanto a saúde permitir
Q5_9._3	Reduzir o número de horas trabalhadas
Q5_9._4	Continuar trabalhando como autônomo
Q5_9._5	Já estou aposentado e parei de trabalhar
Q5_9._6	Já estou aposentado e reduzi o número de horas trabalhadas
Q5_9._7	Nunca pararei de trabalhar
Q5_9._8	NS/NR

Variable	Pergunta
Q5_10	O quanto você pensou em como financiar sua vida na terceira idade?
Q5_10._1	Muito
Q5_10._2	Mais ou menos
Q5_10._3	Pouco
Q5_10._4	Não pensei nada sobre isso
Q5_10._5	NS/NR
Q5_11	Você adotou alguma medida concreta em relação a financiar sua vida na terceira idade?
Q5_11._1	Não
Q5_11._2	Sim
Q5_11._3	NS/NR
Q5_12	Que medidas você adotou?
Q5_12._1	Dinheiro guardado em uma conta bancária
Q5_12._2	Dinheiro guardado em casa
Q5_12._3	Comprei uma casa/propriedade
Q5_12._4	Contribuições para um esquema de previdência
Q5_12._5	Abri um negócio
Q5_12._6	Outra (especifique)
Q5_12._7	NS/NR
Q5_13	Quando decidir parar de trabalhar, como você imagina que irá se sustentar?
Q5_13._1	Pensão pública
Q5_13._2	Economias pessoais
Q5_13._3	Pensão privada
Q5_13._4	Ajuda dos membros da família
Q5_13._5	Ajuda de amigos ou vizinhos
Q5_13._6	Renda do aluguel de propriedades
Q5_13._7	Renda de um negócio
Q5_13._8	Seguro de vida
Q5_13._9	Ajuda do estado (incluindo programas sociais)
Q5_13._10	Não pensei sobre isso
Q5_13._11	Outra (especifique)
Q5_13._12	NS/NR
Q5_14	Você ou algum membro da sua família possui economias em algum dos formatos a seguir?
Q5_14._1	Economias pessoais
Q5_14._2	Em dinheiro (em casa ou associações de poupança)
Q5_14._3	Em dinheiro em uma conta-poupança (banco)
Q5_14._4	Em dinheiro em uma conta-poupança (união de crédito)
Q5_14._5	Certificados de depósito, fundos mútuos, ações, letras
Q5_14._6	Economias em um fundo de pensão

Variable	Pergunta
Q5_14._7	Terra
Q5_14._8	Outras economias (especifique)
Q5_14._9	Nenhuma das opções acima
Q5_14._10	NS/NR
Q5_15	Quais são seus principais motivos para economizar?
Q5_15._1	Abrir um negócio
Q5_15._2	Comprar uma casa, um apartamento ou um terreno
Q5_15._3	Financiar o estudo dos meus filhos
Q5_15._4	Pagar dívidas
Q5_15._5	Poder arcar com emergências ou outros eventos inesperados
Q5_15._6	Acumular fundos para a aposentadoria
Q5_15._7	Viajar
Q5_15._8	Fazer compras importantes (carro, móveis, etc.)
Q5_15._9	Para uma herança
Q5_15._10	Outra (especifique)
Q5_15._11	NS/NA
Q5_16	Se você tivesse uma opção fácil para guardar automaticamente parte da sua renda do Uber em uma conta-poupança, você usaria essa opção?
Q5_16._1	Sim
Q5_16._2	Não
Q5_16._3	NS/NR
Q5_17	Se você tivesse uma opção automática para salvar parte da renda que você obtém com cada corrida do Uber, que percentual você gostaria de guardar?
Q5_17._1	Nada
Q5_17._2	2%
Q5_17._3	5%
Q5_17._4	10%
QDISPLAYLAST	Obrigado. Essas eram todas as perguntas que tínhamos para você. Obrigado por reservar parte do seu tempo para participar desta pesquisa e responder às perguntas.

b. Chile

Variable	Pregunta
Q1_1	Indique la cantidad total de personas que viven en su hogar (incluido usted)
Q1_2	¿Cuál es el último nivel de educación que obtuvo?
Q1_2.H7	Basic Education or less
Q1_2.H7._26	No formal education
Q1_2.H7._27	Incomplete Basic Education (grades 1° to 8°)
Q1_2.H7._28	Complete Basic Education (grades 1° to 8°)
Q1_2.H8	Secondary to Higher Technical Education
Q1_2.H8._29	Incomplete Technical Upper Secondary Education
Q1_2.H8._30	Incomplete General Upper Secondary Education
Q1_2.H8._31	Complete Technical Upper Secondary Education
Q1_2.H8._32	Complete General Upper Secondary Education
Q1_2.H8._33	Incomplete Higher Technical Education
Q1_2.H8._34	Complete Higher Technical Education
Q1_2.H9	University to Postgraduate
Q1_2.H9._35	Incomplete University
Q1_2.H9._36	Complete University
Q1_2.H9._37	Incomplete Postgraduate
Q1_2.H9._38	Incomplete Technical Tertiary
Q1_2.H9._39	Complete Technical Tertiary
Q1_2.H9._40	Complete Postgraduate
Q1_3	Especialización/Asignatura (si corresponde)
Q1_4	Indique su estado civil.
Q1_4._1	Soltero(a)
Q1_4._2	Concubinato
Q1_4._3	Casado(a)
Q1_4._4	Divorciado(a)
Q1_4._5	Viudo(a)
Q1_4._6	Separado(a)
Q1_4._7	No sé/No corresponde
Q1_5	¿Qué parte de los costos totales del hogar cubre usted todos los meses?
Q1_5._1	Todos
Q1_5._2	Casi todos
Q1_5._3	La mitad
Q1_5._4	Menos de la mitad
Q1_5._5	Ninguno
Q1_5._6	No sé/No corresponde
Q1_6	¿Nació en este país?
Q1_6._1	Sí

Variable	Pregunta
Q1_6._2	No
Q1_7	¿Vivió en esta ciudad durante más de 5 años?
Q1_7._1	Sí
Q1_7._2	No
QINFO_1	Gracias. Ahora le haremos algunas preguntas relacionadas con su vida laboral antes de conducir con Uber. ¿Cuál era su situación laboral el mes antes de comenzar a conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q2_1	
Q2_1._1	Con empleo de tiempo completo
Q2_1._2	Con empleo de tiempo parcial
Q2_1._3	Independiente
Q2_1._4	Estudiante
Q2_1._5	Sin empleo, pero buscando trabajo
Q2_1._6	Sin empleo, pero no buscando trabajo
Q2_1._7	Enfermedad o discapacidad de larga duración
Q2_1._8	Madre o padre a tiempo completo, me ocupó de la casa
Q2_1._9	Jubilado
Q2_1._10	Otro
Q2_2	El mes antes de comenzar a conducir con Uber, ¿contribuía a un esquema de pensión obligatorio?
Q2_2._1	Sí
Q2_2._2	No
Q2_3	El mes antes de comenzar a conducir con Uber, ¿contribuía a un sistema de salud obligatorio?
Q2_3._1	Sí
Q2_3._2	No
Q2_4	¿Cuántos empleos tenía el mes antes de comenzar a trabajar con Uber?
Q2_4.Codes	Códigos
Q2_4.Codes._1	Ninguno
Q2_4.Codes._2	No sé/No corresponde
Q2_5	Y, ¿en qué sector estuvo trabajando en su empleo principal?
Q2_5._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q2_5._2	Energía y agua
Q2_5._3	Fabricación y construcción
Q2_5._4	Administración pública
Q2_5._5	Turismo, hotelería y restaurantes
Q2_5._6	Transporte
Q2_5._7	Comunicación
Q2_5._8	Industria bancaria y financiera

Variable	Pregunta
Q2_5_9 Q2_5_10	Educación y salud Otros servicios
Q2_6 Q2_6_1	¿Cómo describiría su empleo principal anterior a Uber? Seleccione la respuesta más relevante en la siguiente lista. Un trabajo que abandonó voluntariamente
Q2_6_2 Q2_6_3 Q2_6_4	Un trabajo que tuvo que abandonar pero no voluntariamente Un trabajo que dejó de existir Conservo ese trabajo
Q2_7	Al pensar en el período previo a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos mensuales promedio individuales provenientes de todas las fuentes?
Q2_8 Q2_8_1 Q2_8_2 Q2_8_3	Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿recibió algún ingreso no relacionado con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.) Sí No No sé/No corresponde
Q2_9	Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de todos los tipos de trabajos?
Q2_10	Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.)
Q2_11 Q2_11_1 Q2_11_2 Q2_11_3 Q2_11_4 Q2_11_5 Q2_11_6 Q2_11_7 Q2_11_8	En algún momento antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿condujo alguna vez alguno de los siguientes vehículos/prestó alguno de los siguientes servicios para el trabajo? Seleccione todas las opciones que correspondan. Taxi Chofer privado Bus público Minibús Bus escolar Servicio de entrega (sin pasajeros) Servicios de taxi (no Uber) Ninguna de las opciones anteriores

Variable	Pregunta
GRID_Q2_12 GRID_Q2_12._1 GRID_Q2_12._2 GRID_Q2_12._3	Al pensar en su experiencia al conducir un taxi comparado con su experiencia al trabajar con Uber, ¿en qué medida está de acuerdo o no está de acuerdo con las siguientes afirmaciones? Siento mayor orgullo de trabajar con Uber Los clientes que encuentro por Uber son más respetuosos Mis ingresos con Uber son más estables
GRID_Q2_12._4 GRID_Q2_12._5 GRID_Q2_12:Q2_12._1 GRID_Q2_12:Q2_12._2 GRID_Q2_12:Q2_12._3 GRID_Q2_12:Q2_12._4 GRID_Q2_12:Q2_12._5	Trabajar con Uber me brindó más independencia y dignidad Gano más dinero con Uber Totalmente de acuerdo Algo de acuerdo Ni de acuerdo ni en desacuerdo Algo en desacuerdo Totalmente en desacuerdo
QINFO_2	Gracias. Las siguientes preguntas se relacionan con su vida laboral actual mientras conduce con Uber.
Q3_1 Q3_1._1 Q3_1._2 Q3_1._3 Q3_1._4 Q3_1._5 Q3_1._6 Q3_1._7 Q3_1._8 Q3_1._9 Q3_1._10	¿Cuáles de las siguientes afirmaciones se aplican a usted actualmente, aparte de su trabajo con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan. Con empleo de tiempo completo Con empleo de tiempo parcial Independiente Estudiante Sin empleo, pero buscando trabajo Enfermedad o discapacidad de larga duración Madre o padre, me ocupo de la casa Jubilado Ninguna de las opciones anteriores, conducir con Uber es mi única ocupación Otro
Q3_2 Q3_2._1 Q3_2._2 Q3_2._3 Q3_2._4 Q3_2._5 Q3_2._6 Q3_2._7	¿Qué tipo de trabajo realiza en su otro empleo principal? Seleccione una respuesta solamente. Empleado del sector público (gobierno central o municipal) Empleado en una empresa pública Empleado del sector privado Servicio doméstico (vivo con la familia para quien presto el servicio) Servicio doméstico (no vivo con la familia para quien presto el servicio) Empleado militar Miembro familiar no remunerado

Variable	Pregunta
Q3_2._8	Independiente
Q3_2._9	No sé/No recuerdo
Q3_3	Y, ¿en qué sector está trabajando en su empleo principal?
Q3_3._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q3_3._2	Energía y agua
Q3_3._3	Fabricación y construcción
Q3_3._4	Administración pública
Q3_3._5	Turismo, hotelería y restaurantes
Q3_3._6	Transporte
Q3_3._7	Comunicación
Q3_3._8	Industria bancaria y financiera
Q3_3._9	Educación y salud
Q3_3._10	Otros servicios
Q3_4	¿Ha buscado un empleo de tiempo completo asalariado en las últimas cuatro semanas?
Q3_4._1	Sí
Q3_4._2	No
Q3_4._3	No sé/No corresponde
Q3_5	Al pensar en el último mes, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de todos los tipos de trabajos, excluido su trabajo con Uber?
Q3_5._99	No tenía fuente de ingresos
Q3_6	Al pensar en el último mes, ¿cuáles eran sus ingresos individuales totales provenientes de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.)
Q3_6._99	No tenía fuente de ingresos
Q3_7	En el último mes, ¿cuáles fueron los ingresos totales que generó al conducir con Uber, después de la tarifa de servicio/comisión de Uber pero antes de los costos/gastos como combustible?
Q3_7.Codes._1	No sé/No corresponde
Q3_8	¿Actualmente gana dinero utilizando otras plataformas de transporte compartido como Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_8._8	Easy Taxi
Q3_8._9	Beat
Q3_8._10	Cabify
Q3_8._11	InDriver
Q3_8._29	Otra opción (especifique)
Q3_8._30	No, no uso otra plataforma que no sea Uber

Variable	Pregunta
Q3_9	¿Quién es el dueño del vehículo que usa para conducir con Uber?
Q3_9._1	Yo
Q3_9._2	Cónyuge/Esposo(a)
Q3_9._3	Padres
Q3_9._4	Empleador
Q3_9._5	Agencia de alquiler
Q3_9._6	Otra opción (especifique)
Q3_9._7	No sé/No corresponde
Q3_10	¿Cuáles fueron los ingresos que generó a partir de estas plataformas de taxi alternativas durante el mes pasado?
Q3_10.Codes._1	No uso otra plataforma que no sea Uber
Q3_11	Si le ofrecieran un empleo de tiempo completo asalariado que le proporcionara un ingreso igual al que actualmente obtiene con todos sus empleos, ¿dejaría de conducir con Uber?
Q3_11._1	Sí
Q3_11._2	No
Q3_11._3	No sé/No corresponde
Q3_12	¿Cuál es el salario mínimo mensual que debería ofrecerle un empleo de tiempo completo asalariado alternativo para que deje de conducir con Uber?
Q3_12.Codes._1	No dejaría de conducir con Uber
Q3_12.Codes._2	No sé/No corresponde
Q3_13	¿Contribuyó a un sistema de pensión en el último mes?
Q3_13._1	Sí
Q3_13._2	No
Q3_13._3	No sé/No corresponde
Q3_14	Mencionó que contribuyó a un sistema de pensión en el último mes. ¿A qué sistema de pensión contribuyó? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_14._5	Mandatory pension contribution: Individual Account System, AFP
Q3_14._6	Special pension regime contribution (Capredena, Dipreca, and others)
Q3_14._7	Voluntary pension plan
Q3_14._13	Otra opción (especifique)
Q3_14._14	No sé/No corresponde
Q3_15	¿Actualmente está afiliado a un sistema de seguro de salud?
Q3_15._1	Sí
Q3_15._2	No

Variable	Pregunta
Q3_15._3	No sé/No corresponde
Q3_16	¿A qué tipo de sistema de salud está afiliado?
Q3_16._1	Public healthcare delivery
Q3_16._7	State-funded National Health Fund - Fondo Nacional de Salud (FONASA)
Q3_16._8	Private coverage schemes Las Instituciones de Salud Previsional (ISAPRE)
Q3_16._16	Otra opción (especifique)
Q3_16._17	No sé/No corresponde
Q3_17	¿Tiene seguro contra riesgos relacionados con la operación del vehículo que usa para conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_17._1	Seguro de vida
Q3_17._2	Seguro contra terceros/accidentes
Q3_17._3	Otra opción (especifique)
Q3_17._4	No sé/No corresponde
GRID_Q4_1	Al recordar el momento en el que decidió comenzar a conducir con Uber, indique si fue un motivo importante o secundario el que lo hizo tomar la decisión de conducir con Uber, o si no tuvo ningún impacto en usted:
GRID_Q4_1:Q4_1._1	Impacto significativo
GRID_Q4_1:Q4_1._2	Impacto menor
GRID_Q4_1:Q4_1._3	Ningún impacto
GRID_Q4_2	Ahora que ha conducido con Uber, indique hasta qué punto se cumplieron, superaron o no se cumplieron estas expectativas.
GRID_Q4_2:Q4_2._1	No se cumplieron las expectativas
GRID_Q4_2:Q4_2._2	Se cumplieron las expectativas
GRID_Q4_2:Q4_2._3	Se superaron las expectativas
Q4_3	¿Cuál de las siguientes afirmaciones explica mejor cómo preferiría conducir con Uber? Seleccione una respuesta solamente.
Q4_3._1	Planear conducir con Uber en un futuro previsible
Q4_3._2	Planear conducir hasta que surja algo mejor
Q4_3._3	Planear conducir hasta que obtenga una cierta cantidad de dinero
Q4_3._4	Planear abandonar pronto
Q4_3._5	No sé/No corresponde
Q4_4	¿Qué aspectos del empleo lo harían aceptar otro empleo y dejar de conducir con Uber? Seleccione los dos más importantes para usted.
Q4_4._1	Obtener más ingresos

Variable	Pregunta
Q4_4._2	Tener mejores beneficios (pensión y salud)
Q4_4._3	Tener más reconocimiento
Q4_4._4	Mayor orgullo en mi trabajo
Q4_4._5	Tener un empleo de mayor exigencia intelectual
Q4_4._6	Trabajar en mi área de especialización
Q4_4._7	Otra opción (especifique)
QDISPLAY	<p>Gracias, solo quedan algunas preguntas más por responder. En esta última sección, nos gustaría hacerle algunas preguntas sobre sus prácticas financieras actuales y futuras.</p> <p>¿Quién es el propietario/usuario autorizado de la cuenta bancaria en la que recibe los pagos de Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.</p>
Q5_1	Yo
Q5_1._1	Miembro familiar directo
Q5_1._2	Empleador
Q5_1._3	Otra opción (especifique)
Q5_1._4	No sé/No corresponde
Q5_1._5	<p>¿Abrió la cuenta bancaria específicamente para recibir los pagos de Uber?</p>
Q5_2	Sí
Q5_2._1	No
Q5_2._2	No sé
Q5_2._3	<p>¿Disponía de un teléfono inteligente con acceso a Internet antes de unirse a Uber?</p>
Q5_3	Sí
Q5_3._1	No
Q5_3._2	No sé
Q5_3._3	<p>¿Cuál de los siguientes instrumentos financieros posee?</p>
Q5_4	Cuenta corriente
Q5_4._1	Cuenta de ahorro
Q5_4._2	Tarjeta de crédito proporcionada por el banco
Q5_4._3	Tarjeta de crédito no proporcionada por el banco
Q5_4._4	Ninguna de las opciones anteriores
Q5_4._5	No sé/No corresponde
Q5_4._6	<p>Supongamos que perdió su fuente de ingresos y tenía que sobrevivir solamente con sus ahorros o cosas que podía vender. ¿Cuánto tiempo sería capaz de cubrir TODAS las necesidades básicas, como alimento, alojamiento y transporte?</p>
Q5_5	Menos de una semana
Q5_5._1	Entre una semana y un mes
Q5_5._2	

Variable	Pregunta
Q5_5_3	Entre un mes y 3 meses
Q5_5_4	Entre 4 meses y 6 meses
Q5_5_5	Más de seis meses
Q5_5_6	No sé/No recuerdo
Q5_6	¿Personalmente adeuda dinero a una institución financiera o a una persona? Podría ser dinero que adeuda por un préstamo u otros tipos de deuda.
Q5_6_1	Sí
Q5_6_2	No
Q5_6_3	No sé/No corresponde
Q5_7	¿La realización de pagos para devolver el dinero que adeuda hace que le resulte muy difícil, algo difícil o para nada difícil pagar otras cosas que necesita?
Q5_7_1	Muy difícil
Q5_7_2	Algo difícil
Q5_7_3	Para nada difícil
Q5_7_4	No tengo que realizar pagos por el dinero que adeudo
Q5_7_5	No sé/No corresponde
GRID_Q5_8	¿En qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes afirmaciones?
GRID_Q5_8_1	Confío en las instituciones financieras y los bancos de mi país
GRID_Q5_8_2	Tengo fe de que puedo superar cualquier problema financiero que pueda tener
GRID_Q5_8_3	Si tuviese una emergencia financiera hoy, como una emergencia médica, tendría el dinero para pagarla
GRID_Q5_8:Q5_8_1	Totalmente de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8_2	Algo de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8_3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8_4	Algo en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8_5	Totalmente en desacuerdo
Q5_9	Al llegar a la edad jubilatoria, planea:
Q5_9_1	Dejar de trabajar más o menos de inmediato
Q5_9_2	Seguir trabajando siempre y cuando mi salud me lo permita
Q5_9_3	Reducir las horas trabajadas
Q5_9_4	Seguir trabajando en forma independiente
Q5_9_5	Ya jubilado y sin trabajar
Q5_9_6	Ya jubilado y con horario de trabajo reducido
Q5_9_7	Nunca dejaré de trabajar
Q5_9_8	No sé/No corresponde
Q5_10	¿Cuánto ha pensado sobre cómo financiar su vida en la vejez?

Variable	Pregunta
Q5_10._1	Mucho
Q5_10._2	Algo
Q5_10._3	Un poco
Q5_10._4	No he pensado en eso para nada
Q5_10._5	No sé/No corresponde
Q5_11	¿Tomó medidas concretas sobre cómo financiar su vida en la vejez?
Q5_11._1	No
Q5_11._2	Sí
Q5_11._3	No sé/No corresponde
Q5_12	¿Qué medidas tomó?
Q5_12._1	Ahorré dinero en una cuenta bancaria
Q5_12._2	Ahorré dinero en el hogar
Q5_12._3	Compré una casa/tierra
Q5_12._4	Realicé contribuciones a un esquema de pensión
Q5_12._5	Inicié un negocio
Q5_12._6	Otra opción (especifique)
Q5_12._7	No sé/No corresponde
Q5_13	Una vez que haya dejado de trabajar, ¿cómo imagina financiarse?
Q5_13._1	Pensión pública
Q5_13._2	Ahorros personales
Q5_13._3	Pensión privada
Q5_13._4	Ayuda de miembros de la familia
Q5_13._5	Ayuda de amigos o vecinos
Q5_13._6	Ingresos provenientes del alquiler de propiedades
Q5_13._7	Ingresos provenientes de un negocio
Q5_13._8	Seguro de vida
Q5_13._9	Ayuda del estado (incluido programas sociales)
Q5_13._10	No he pensado en eso
Q5_13._11	Otra opción (especifique)
Q5_13._12	No sé/No corresponde
Q5_14	Usted o alguno de los miembros de la familia tiene ahorros en la forma actual:
Q5_14._1	Ahorros personales
Q5_14._2	En efectivo (en el hogar o en asociaciones de ahorros)
Q5_14._3	En efectivo en una cuenta de ahorros (banco)
Q5_14._4	En efectivo en una cuenta de ahorros (sindicato)
Q5_14._5	Certificados de depósito, fondos común de inversión, acciones, bonos
Q5_14._6	Ahorros en una caja de jubilaciones
Q5_14._7	Tierra

Variable	Pregunta
Q5_14._8	Otros ahorros (especifique)
Q5_14._9	Ninguna de las opciones anteriores
Q5_14._10	No sé/No corresponde
Q5_15	¿Cuáles son sus principales motivos para ahorrar?
Q5_15._1	Iniciar un negocio
Q5_15._2	Comprar una casa, un departamento o un terreno
Q5_15._3	Financiar la educación de mis hijos
Q5_15._4	Pagar las deudas
Q5_15._5	Poder hacer frente a las emergencias u otros eventos inesperados
Q5_15._6	Acumular fondos para cuando me jubile
Q5_15._7	Viajar
Q5_15._8	Realizar compras importantes (carro, muebles, etc.)
Q5_15._9	Para una herencia
Q5_15._10	Otra opción (especifique)
Q5_15._11	No sé/No recuerdo
Q5_16	Si tuviese una opción sencilla de ahorrar automáticamente parte de los ingresos de Uber en una cuenta de ahorros, ¿usaría esa opción?
Q5_16._1	Sí
Q5_16._2	No
Q5_16._3	No sé/No corresponde
Q5_17	Si tuviese una opción automática para ahorrar una parte de los ingresos que obtiene con cada viaje con Uber, ¿cuál es la parte, en porcentaje, que le gustaría ahorrar?
Q5_17._1	Nada
Q5_17._2	2%
Q5_17._3	5%
Q5_17._4	10%
QDISPLAYLAST	Gracias, esas son todas las preguntas que tenemos por hoy. Gracias por tomarse el tiempo de participar en esta encuesta y responder las preguntas.

c. Colombia

Variable	Pregunta
Q1_1	Indique la cantidad total de personas que viven en su hogar (incluido usted)
Q1_2	¿Cuál es el último nivel de educación que obtuvo?
Q1_2.H4._13	Ninguna educación formal
Q1_2.H4._14	Educación básica incompleta (1° a 5° grado)
Q1_2.H4._15	Educación básica completa (1° a 5° grado)
Q1_2.H4._16	Educación secundaria inferior incompleta (6° a 9° grado)
Q1_2.H4._17	Educación secundaria inferior completa (6° a 9° grado)
Q1_2.H5	Educación secundaria superior a educación técnica/tecnológica superior
Q1_2.H5._18	Educación secundaria superior incompleta (10° a 11° grado)
Q1_2.H5._19	Educación secundaria superior completa (10° a 11° grado)
Q1_2.H5._20	Educación técnica/tecnológica superior incompleta
Q1_2.H5._21	Educación técnica/tecnológica superior completa
Q1_2.H6	Educación universitaria a título de posgrado
Q1_2.H6._22	Estudios universitarios incompletos
Q1_2.H6._23	Estudios universitarios completos
Q1_2.H6._24	Posgrado incompleto
Q1_2.H6._25	Posgrado completo
Q1_3	Especialización/Asignatura (si corresponde)
Q1_4	Indique su estado civil.
Q1_4._1	Soltero(a)
Q1_4._2	Concubinato
Q1_4._3	Casado(a)
Q1_4._4	Divorciado(a)
Q1_4._5	Viudo(a)
Q1_4._6	Separado(a)
Q1_4._7	No sé/No corresponde
Q1_5	¿Qué parte de los costos totales del hogar cubre usted todos los meses?
Q1_5._1	Todos
Q1_5._2	Casi todos
Q1_5._3	La mitad
Q1_5._4	Menos de la mitad
Q1_5._5	Ninguno
Q1_5._6	No sé/No corresponde
Q1_6	¿Nació en este país?
Q1_6._1	Sí
Q1_6._2	No

Variable	Pregunta
Q1_7	¿Vivió en esta ciudad durante más de 5 años?
Q1_7._1	Sí
Q1_7._2	No
QINFO_1	Gracias. Ahora le haremos algunas preguntas relacionadas con su vida laboral antes de conducir con Uber.
Q2_1	¿Cuál era su situación laboral el mes antes de que comience a conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q2_1._1	Con empleo de tiempo completo
Q2_1._2	Con empleo de tiempo parcial
Q2_1._3	Independiente
Q2_1._4	Estudiante
Q2_1._5	Sin empleo, pero buscando trabajo
Q2_1._6	Sin empleo, pero no buscando trabajo
Q2_1._7	Enfermedad o discapacidad de larga duración
Q2_1._8	Madre o padre a tiempo completo, me ocupo de la casa
Q2_1._9	Jubilado
Q2_1._10	Otro
Q2_2	El mes antes de que comience a conducir con Uber, ¿contribuía a un esquema de pensión obligatorio?
Q2_2._1	Sí
Q2_2._2	No
Q2_3	El mes antes de que comience a conducir con Uber, ¿contribuía a un sistema de salud obligatorio?
Q2_3._1	Sí
Q2_3._2	No
Q2_4	¿Cuántos empleos tenía el mes antes de comenzar a trabajar con Uber?
Q2_4.Codes	Códigos
Q2_4.Codes._1	Ninguno
Q2_4.Codes._2	No sé/No corresponde
Q2_5	Y, ¿en qué sector estuvo trabajando en su empleo principal?
Q2_5._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q2_5._2	Energía y agua
Q2_5._3	Fabricación y construcción
Q2_5._4	Administración pública
Q2_5._5	Turismo, hotelería y restaurantes
Q2_5._6	Transporte
Q2_5._7	Comunicación
Q2_5._8	Industria bancaria y financiera
Q2_5._9	Educación y salud

Variable	Pregunta
Q2_5._10 Q2_6	Otros servicios ¿Cómo describiría su empleo principal anterior a Uber? Seleccione la respuesta más relevante en la siguiente lista.
Q2_6._1 Q2_6._2	Un trabajo que abandonó voluntariamente Un trabajo que tuvo que abandonar pero no voluntariamente
Q2_6._3 Q2_6._4 Q2_7	Un trabajo que dejó de existir Conservo ese trabajo Al pensar en el período previo a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos mensuales promedio individuales provenientes de todas las fuentes?
Q2_8	Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿recibió algún ingreso no relacionado con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.)
Q2_8._1 Q2_8._2 Q2_8._3 Q2_9	Sí No No sé/No corresponde Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de todos los tipos de trabajos?
Q2_10	Al pensar en el último mes antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.)
Q2_11	En algún momento antes de comenzar a trabajar con Uber, ¿condujo alguna vez alguno de los siguientes vehículos/prestó alguno de los siguientes servicios para el trabajo? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q2_11._1 Q2_11._2 Q2_11._3 Q2_11._4 Q2_11._5 Q2_11._6 Q2_11._7 Q2_11._8	Taxi Chofer privado Bus público Minibús Bus escolar Servicio de entrega (sin pasajeros) Servicios de taxi (no Uber) Ninguna de las opciones anteriores

Variable	Pregunta
GRID_Q2_12	Al pensar en su experiencia al conducir un taxi comparado con su experiencia al trabajar con Uber, ¿en qué medida está de acuerdo o no está de acuerdo con las siguientes afirmaciones?
GRID_Q2_12._1	Siento mayor orgullo de trabajar con Uber
GRID_Q2_12._2	Los clientes que encuentro por Uber son más respetuosos
GRID_Q2_12._3	Mis ingresos con Uber son más estables
GRID_Q2_12._4	Trabajar con Uber me brindó más independencia y dignidad
GRID_Q2_12._5	Gano más dinero con Uber
GRID_Q2_12:Q2_12._1	Totalmente de acuerdo
GRID_Q2_12:Q2_12._2	Algo de acuerdo
GRID_Q2_12:Q2_12._3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
GRID_Q2_12:Q2_12._4	Algo en desacuerdo
GRID_Q2_12:Q2_12._5	Totalmente en desacuerdo
QINFO_2	Gracias. Las siguientes preguntas se relacionan con su vida laboral actual mientras conduce con Uber.
Q3_1	¿Cuáles de las siguientes afirmaciones se aplican a usted actualmente, aparte de su trabajo con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_1._1	Con empleo de tiempo completo
Q3_1._2	Con empleo de tiempo parcial
Q3_1._3	Independiente
Q3_1._4	Estudiante
Q3_1._5	Sin empleo, pero buscando trabajo
Q3_1._6	Enfermedad o discapacidad de larga duración
Q3_1._7	Madre o padre, me ocupo de la casa
Q3_1._8	Jubilado
Q3_1._9	Ninguna de las opciones anteriores, conducir con Uber es mi única ocupación
Q3_1._10	Otro
Q3_2	¿Qué tipo de trabajo realiza en su otro empleo principal? Seleccione una respuesta solamente.
Q3_2._1	Empleado del sector público (gobierno central o municipal)
Q3_2._2	Empleado en una empresa pública
Q3_2._3	Empleado del sector privado
Q3_2._4	Servicio doméstico (vivo con la familia para quien presto el servicio)
Q3_2._5	Servicio doméstico (no vivo con la familia para quien presto el servicio)
Q3_2._6	Empleado militar
Q3_2._7	Miembro familiar no remunerado

Variable	Pregunta
Q3_2._8	Independiente
Q3_2._9	No sé/No recuerdo
Q3_3	Y, ¿en qué sector está trabajando en su empleo principal?
Q3_3._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q3_3._2	Energía y agua
Q3_3._3	Fabricación y construcción
Q3_3._4	Administración pública
Q3_3._5	Turismo, hotelería y restaurantes
Q3_3._6	Transporte
Q3_3._7	Comunicación
Q3_3._8	Industria bancaria y financiera
Q3_3._9	Educación y salud
Q3_3._10	Otros servicios
Q3_4	¿Ha buscado un empleo de tiempo completo asalariado en las últimas cuatro semanas?
Q3_4._1	Sí
Q3_4._2	No
Q3_4._3	No sé/No corresponde
Q3_5	Al pensar en el último mes, ¿cuáles eran sus ingresos individuales provenientes de todos los tipos de trabajos, excluido su trabajo con Uber?
Q3_5._99	No tenía fuente de ingresos
Q3_6	Al pensar en el último mes, ¿cuáles eran sus ingresos individuales totales provenientes de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios del estado, becas, etc.)
Q3_6._99	No tenía fuente de ingresos
Q3_7	En el último mes, ¿cuáles fueron los ingresos totales que generó al conducir con Uber, después de la tarifa de servicio/comisión de Uber pero antes de los costos/gastos como combustible?
Q3_7.Codes._1	No sé/No corresponde
Q3_8	¿Actualmente gana dinero utilizando otras plataformas de transporte compartido como Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_8._12	Cabify
Q3_8._13	EasyTaxi
Q3_8._14	Tappsi
Q3_8._15	Taxis Libres
Q3_8._16	Movip
Q3_8._17	Mi Águila
Q3_8._29	Otra opción (especifique)

Variable	Pregunta
Q3_8._30 Q3_9 Q3_9._1 Q3_9._2 Q3_9._3 Q3_9._4 Q3_9._5 Q3_9._6 Q3_9._7 Q3_10	No, no uso otra plataforma que no sea Uber ¿Quién es el dueño del vehículo que usa para conducir con Uber? Yo Cónyuge/Esposo(a) Padres Empleador Agencia de alquiler Otra opción (especifique) No sé/No corresponde ¿Cuáles fueron los ingresos que generó a partir de estas plataformas de taxi alternativas durante el mes pasado?
Q3_10.Codes._1 Q3_11 Q3_11._1 Q3_11._2 Q3_11._3 Q3_12	No uso otra plataforma que no sea Uber Si le ofrecieran un empleo de tiempo completo asalariado que le proporcionara un ingreso igual al que actualmente obtiene con todos sus empleos, ¿dejaría de conducir con Uber? Sí No No sé/No corresponde ¿Cuál es el salario mínimo mensual que debería ofrecerle un empleo de tiempo completo asalariado alternativo para que deje de conducir con Uber?
Q3_12.Codes._1 Q3_12.Codes._2 Q3_13 Q3_13._1 Q3_13._2 Q3_13._3 Q3_14	No dejaría de conducir con Uber No sé/No corresponde ¿Contribuyó a un sistema de pensión en el último mes? Sí No No sé/No corresponde Mencionó que contribuyó a un sistema de pensión en el último mes. ¿A qué sistema de pensión contribuyó? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_14._10 Q3_14._11 Q3_14._12 Q3_14._13 Q3_14._14	Sistema de pensión general (Colpensiones o un Fondo de pensión privado -AFP- contribuciones obligatorias*) sin ahorros voluntarios Sistema de pensión general (Colpensiones o un Fondo de pensión privado -AFP- contribuciones obligatorias o voluntarias*) sin ahorros voluntarios Beneficios Económicos Periódicos (BEPS) Otra opción (especifique) No sé/No corresponde

Variable	Pregunta
Q3_15 Q3_15._1 Q3_15._2 Q3_15._3 Q3_16	¿Actualmente está afiliado a un sistema de seguro de salud? Sí No No sé/No corresponde ¿A qué tipo de sistema de salud está afiliado?
Q3_16._12 Q3_16._13 Q3_16._14 Q3_16._15 Q3_16._16 Q3_16._17 Q3_17 Q3_17._1 Q3_17._2 Q3_17._3 Q3_17._4 GRID_Q4_1 GRID_Q4_1:Q4_1._1 GRID_Q4_1:Q4_1._2 GRID_Q4_1:Q4_1._3 GRID_Q4_2 GRID_Q4_2:Q4_2._1 GRID_Q4_2:Q4_2._2 GRID_Q4_2:Q4_2._3 Q4_3 Q4_3._1 Q4_3._2 Q4_3._3	Régimen contributivo, como contribuidor o beneficiario, sin Medicina prepaga Régimen contributivo, como contribuidor o beneficiario, incluido Medicina prepaga Régimen subsidiado o SISBEN Régimen especial, como fuerzas militares, Ecopetrol, universidades públicas, etc. Otra opción (especifique) No sé/No corresponde ¿Tiene seguro contra riesgos relacionados con la operación del vehículo que usa para conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan. Seguro de vida Seguro contra terceros/accidentes Otra opción (especifique) No sé/No corresponde Al recordar el momento en el que decidió comenzar a conducir con Uber, indique si fue un motivo importante o secundario el que lo hizo tomar la decisión de conducir con Uber, o si no tuvo ningún impacto en usted: Impacto significativo Impacto menor Ningún impacto Ahora que ha conducido con Uber, indique hasta qué punto se cumplieron, superaron o no se cumplieron estas expectativas. No se cumplieron las expectativas Se cumplieron las expectativas Se superaron las expectativas ¿Cuál de las siguientes afirmaciones explica mejor cómo preferiría conducir con Uber? Seleccione una respuesta solamente. Planear conducir con Uber en un futuro previsible Planear conducir hasta que surja algo mejor Planear conducir hasta que obtenga una cierta cantidad de dinero

Variable	Pregunta
Q4_3._4	Planear abandonar pronto
Q4_3._5	No sé/No corresponde
Q4_4	¿Qué aspectos del empleo lo harían aceptar otro empleo y dejar de conducir con Uber? Seleccione los dos más importantes para usted.
Q4_4._1	Obtener más ingresos
Q4_4._2	Tener mejores beneficios (pensión y salud)
Q4_4._3	Tener más reconocimiento
Q4_4._4	Mayor orgullo en mi trabajo
Q4_4._5	Tener un empleo de mayor exigencia intelectual
Q4_4._6	Trabajar en mi área de especialización
Q4_4._7	Otra opción (especifique)
QDISPLAY	Gracias, solo quedan algunas preguntas más por responder. En esta última sección, nos gustaría hacerle algunas preguntas sobre sus prácticas financieras actuales y futuras.
Q5_1	¿Quién es el propietario/usuario autorizado de la cuenta bancaria en la que recibe los pagos de Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q5_1._1	Yo
Q5_1._2	Miembro familiar directo
Q5_1._3	Empleador
Q5_1._4	Otra opción (especifique)
Q5_1._5	No sé/No corresponde
Q5_2	¿Abrió la cuenta bancaria específicamente para recibir los pagos de Uber?
Q5_2._1	Sí
Q5_2._2	No
Q5_2._3	No sé
Q5_3	¿Disponía de un teléfono inteligente con acceso a Internet antes de unirse a Uber?
Q5_3._1	Sí
Q5_3._2	No
Q5_3._3	No sé
Q5_4	¿Cuál de los siguientes instrumentos financieros posee?
Q5_4._1	Cuenta corriente
Q5_4._2	Cuenta de ahorro
Q5_4._3	Tarjeta de crédito proporcionada por el banco
Q5_4._4	Tarjeta de crédito no proporcionada por el banco
Q5_4._5	Ninguna de las opciones anteriores
Q5_4._6	No sé/No corresponde

Variable	Pregunta
Q5_5	Supongamos que perdió su fuente de ingresos y tenía que sobrevivir solamente con sus ahorros o cosas que podía vender. ¿Cuánto tiempo sería capaz de cubrir TODAS las necesidades básicas, como alimento, alojamiento y transporte?
Q5_5._1	Menos de una semana
Q5_5._2	Entre una semana y un mes
Q5_5._3	Entre un mes y 3 meses
Q5_5._4	Entre 4 meses y 6 meses
Q5_5._5	Más de seis meses
Q5_5._6	No sé/No recuerdo
Q5_6	¿Personalmente adeuda dinero a una institución financiera o a una persona? Podría ser dinero que adeuda por un préstamo u otros tipos de deuda.
Q5_6._1	Sí
Q5_6._2	No
Q5_6._3	No sé/No corresponde
Q5_7	¿La realización de pagos para devolver el dinero que adeuda hace que le resulte muy difícil, algo difícil o para nada difícil pagar otras cosas que necesita?
Q5_7._1	Muy difícil
Q5_7._2	Algo difícil
Q5_7._3	Para nada difícil
Q5_7._4	No tengo que realizar pagos por el dinero que adeudo
Q5_7._5	No sé/No corresponde
GRID_Q5_8	¿En qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes afirmaciones?
GRID_Q5_8._1	Confío en las instituciones financieras y los bancos de mi país
GRID_Q5_8._2	Tengo fe de que puedo superar cualquier problema financiero que pueda tener
GRID_Q5_8._3	Si tuviese una emergencia financiera hoy, como una emergencia médica, tendría el dinero para pagarla
GRID_Q5_8:Q5_8._1	Totalmente de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._2	Algo de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._4	Algo en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._5	Totalmente en desacuerdo
Q5_9	Al llegar a la edad jubilatoria, planea:
Q5_9._1	Dejar de trabajar más o menos de inmediato
Q5_9._2	Seguir trabajando siempre y cuando mi salud me lo permita
Q5_9._3	Reducir las horas trabajadas

Variable	Pregunta
Q5_9._4	Seguir trabajando en forma independiente
Q5_9._5	Ya jubilado y sin trabajar
Q5_9._6	Ya jubilado y con horario de trabajo reducido
Q5_9._7	Nunca dejaré de trabajar
Q5_9._8	No sé/No corresponde
Q5_10	¿Cuánto ha pensado sobre cómo financiar su vida en la vejez?
Q5_10._1	Mucho
Q5_10._2	Algo
Q5_10._3	Un poco
Q5_10._4	No he pensado en eso para nada
Q5_10._5	No sé/No corresponde
Q5_11	¿Tomó medidas concretas sobre cómo financiar su vida en la vejez?
Q5_11._1	No
Q5_11._2	Sí
Q5_11._3	No sé/No corresponde
Q5_12	¿Qué medidas tomó?
Q5_12._1	Ahorré dinero en una cuenta bancaria
Q5_12._2	Ahorré dinero en el hogar
Q5_12._3	Compré una casa/tierra
Q5_12._4	Realicé contribuciones a un esquema de pensión
Q5_12._5	Inicié un negocio
Q5_12._6	Otra opción (especifique)
Q5_12._7	No sé/No corresponde
Q5_13	Una vez que haya dejado de trabajar, ¿cómo imagina financiarse?
Q5_13._1	Pensión pública
Q5_13._2	Ahorros personales
Q5_13._3	Pensión privada
Q5_13._4	Ayuda de miembros de la familia
Q5_13._5	Ayuda de amigos o vecinos
Q5_13._6	Ingresos provenientes del alquiler de propiedades
Q5_13._7	Ingresos provenientes de un negocio
Q5_13._8	Seguro de vida
Q5_13._9	Ayuda del estado (incluido programas sociales)
Q5_13._10	No he pensado en eso
Q5_13._11	Otra opción (especifique)
Q5_13._12	No sé/No corresponde
Q5_14	Usted o alguno de los miembros de la familia tiene ahorros en la forma actual:
Q5_14._1	Ahorros personales

Variable	Pregunta
Q5_14._2	En efectivo (en el hogar o en asociaciones de ahorros)
Q5_14._3	En efectivo en una cuenta de ahorros (banco)
Q5_14._4	En efectivo en una cuenta de ahorros (sindicato)
Q5_14._5	Certificados de depósito, fondos común de inversión, acciones, bonos
Q5_14._6	Ahorros en una caja de jubilaciones
Q5_14._7	Tierra
Q5_14._8	Otros ahorros (especifique)
Q5_14._9	Ninguna de las opciones anteriores
Q5_14._10	No sé/No corresponde
Q5_15	¿Cuáles son sus principales motivos para ahorrar?
Q5_15._1	Iniciar un negocio
Q5_15._2	Comprar una casa, un departamento o un terreno
Q5_15._3	Financiar la educación de mis hijos
Q5_15._4	Pagar las deudas
Q5_15._5	Poder hacer frente a las emergencias u otros eventos inesperados
Q5_15._6	Acumular fondos para cuando me jubile
Q5_15._7	Viajar
Q5_15._8	Realizar compras importantes (carro, muebles, etc.)
Q5_15._9	Para una herencia
Q5_15._10	Otra opción (especifique)
Q5_15._11	No sé/No recuerdo
Q5_16	Si tuviese una opción sencilla de ahorrar automáticamente parte de los ingresos de Uber en una cuenta de ahorros, ¿usaría esa opción?
Q5_16._1	Sí
Q5_16._2	No
Q5_16._3	No sé/No corresponde
Q5_17	Si tuviese una opción automática para ahorrar una parte de los ingresos que obtiene con cada viaje con Uber, ¿cuál es la parte, en porcentaje, que le gustaría ahorrar?
Q5_17._1	Nada
Q5_17._2	2%
Q5_17._3	5%
Q5_17._4	10%
QDISPLAYLAST	Gracias, esas son todas las preguntas que tenemos por hoy. Gracias por tomarse el tiempo de participar en esta encuesta y responder las preguntas.

d. México

Variable	Pregunta
Q1_1	Indique el número total de personas que viven en su hogar (además de usted).
Q1_2	¿Cuál fue el nivel educativo más alto que completó?
Q1_2.H10	Escuela primaria o menos
Q1_2.H10._41	Sin educación formal
Q1_2.H10._42	Primaria sin terminar
Q1_2.H10._43	Primaria completa
Q1_2.H11	Educación secundaria
Q1_2.H11._44	Primer ciclo de educación secundaria incompleto
Q1_2.H11._45	Primer ciclo de educación secundaria completo
Q1_2.H11._46	Carrera comercial incompleta
Q1_2.H11._47	Carrera técnica incompleta
Q1_2.H11._48	Carrera comercial completa
Q1_2.H11._49	Carrera técnica completa
Q1_2.H11._50	Educación secundaria superior incompleta PREPARATORIA
Q1_2.H11._51	Educación secundaria superior completa
Q1_2.H12	Título universitario a posgrado
Q1_2.H12._52	Universidad incompleta
Q1_2.H12._53	Universidad/Licenciatura completa
Q1_2.H12._54	Maestría (incompleta/completa)
Q1_2.H12._55	Doctorado (incompleto/completo)
Q1_3	Especialización / Materia (si corresponde)
Q1_4	Indique su estado civil.
Q1_4._1	Soltero(a)
Q1_4._2	Conviviente
Q1_4._3	Casado(a)
Q1_4._4	Divorciado(a)
Q1_4._5	Viudo(a)
Q1_4._6	Separado
Q1_4._7	NS/NC
Q1_5	¿Cuántos de los costos totales de su hogar cubre usted mismo(a)?
Q1_5._1	Todos
Q1_5._2	Casi todos
Q1_5._3	Aproximadamente la mitad
Q1_5._4	Menos de la mitad
Q1_5._5	Ninguno
Q1_5._6	NS/NC
Q1_6	¿Nació en este país?
Q1_6._1	Sí

Q1_6._2	No
Q1_7	¿Lleva viviendo en esta ciudad más de 5 años?
Q1_7._1	Sí
Q1_7._2	No
QINFO_1	Gracias. Ahora le haremos algunas preguntas relacionadas con su vida laboral antes de conducir con Uber
Q2_1	¿Cuál fue su situación laboral durante el mes anterior al comenzar a conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q2_1._1	Con empleo a tiempo completo
Q2_1._2	Con empleo a tiempo parcial
Q2_1._3	Trabajador(a) autónomo(a)
Q2_1._4	Estudiante
Q2_1._5	Sin empleo, y buscando trabajo
Q2_1._6	Sin empleo, y no busco trabajo
Q2_1._7	Enfermedad a largo plazo o discapacidad
Q2_1._8	Padre a tiempo completo, encargado de la casa
Q2_1._9	Jubilado(a)
Q2_1._10	Otra
Q2_2	El mes antes de comenzar a conducir con Uber, ¿contribuyó a un plan de pensiones obligatorio?
Q2_2._1	Sí
Q2_2._2	No
Q2_3	El mes antes de comenzar a conducir con Uber, ¿contribuyó a un sistema de salud obligatorio?
Q2_3._1	Sí
Q2_3._2	No
Q2_4	¿Cuántos trabajos tuvo el mes antes de unirse a Uber?
Q2_4.Codes	Códigos
Q2_4.Codes._1	Ninguno
Q2_4.Codes._2	NS/NC
Q2_5	¿A qué industria pertenecía su trabajo principal?
Q2_5._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q2_5._2	Energía y agua
Q2_5._3	Fabricación y construcción
Q2_5._4	Servicios públicos
Q2_5._5	Turismo, hoteles y restaurantes
Q2_5._6	Transporte
Q2_5._7	Comunicación
Q2_5._8	Banca y finanzas
Q2_5._9	Educación y salud
Q2_5._10	Otros servicios

Q2_6	¿Cómo describiría su trabajo principal antes de Uber? Seleccione la respuesta más relevante de la siguiente lista.
Q2_6._1	Un trabajo que dejó voluntariamente
Q2_6._2	Un trabajo que tuvo que dejar pero no voluntariamente
Q2_6._3	Un trabajo que dejó de existir
Q2_6._4	Continúo con el trabajo
Q2_7	Teniendo en cuenta del tiempo antes de trabajar con Uber, ¿cuál era su ingreso promedio individual mensual proveniente de todas las fuentes?
Q2_8	Teniendo en cuenta del último mes antes de trabajar con Uber, ¿recibió algún ingreso no relacionado con el trabajo? (por ejemplo, subsidios estatales, becas, etc.)
Q2_8._1	Sí
Q2_8._2	No
Q2_8._3	NS/NC
Q2_9	Teniendo en cuenta del último mes antes de trabajar con Uber, ¿cuál era su ingreso individual proveniente de todos los tipos de trabajo?
Q2_10	Teniendo en cuenta del último mes antes de trabajar con Uber, ¿cuál era su ingreso individual proveniente de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios estatales, becas, etc.)
Q2_11	Antes de trabajar con Uber, ¿alguna vez condujo alguno de los siguientes vehículos/servicios por el trabajo? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q2_11._1	Taxi
Q2_11._2	Chófer privado
Q2_11._3	Autobús público
Q2_11._4	Microbús
Q2_11._5	Autobús escolar
Q2_11._6	Servicio de entrega (no de pasajero)
Q2_11._7	Servicios de taxis (no Uber)
Q2_11._8	Ninguna de las opciones
GRID_Q2_12	Teniendo en cuenta su experiencia conduciendo taxis en comparación con su experiencia trabajando con Uber, en qué medida está de acuerdo con la siguiente afirmación?
GRID_Q2_12._1	Me enorgullece más trabajar con Uber.
GRID_Q2_12._2	Los clientes que conozco a través de Uber son más respetuosos.
GRID_Q2_12._3	Mis ganancias a través de Uber son más estables.
GRID_Q2_12._4	Trabajar con Uber me ha dado más independencia y dignidad.
GRID_Q2_12._5	Hago más dinero con Uber.
GRID_Q2_12:Q2_12._1	Totalmente de acuerdo

GRID_Q2_12:Q2_12._2	Algo de acuerdo.
GRID_Q2_12:Q2_12._3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo.
GRID_Q2_12:Q2_12._4	Algo en desacuerdo.
GRID_Q2_12:Q2_12._5	Totalmente en desacuerdo
QINFO_2	Gracias. Las siguientes preguntas corresponden a su vida laboral actual mientras conduce con Uber.
Q3_1	¿Cuáles de las siguientes situaciones se aplican a usted aparte de su trabajo con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_1._1	Con empleo a tiempo completo
Q3_1._2	Con empleo a tiempo parcial
Q3_1._3	Trabajador(a) autónomo(a)
Q3_1._4	Estudiante
Q3_1._5	Sin empleo y buscando trabajo
Q3_1._6	Enfermedad a largo plazo o discapacidad
Q3_1._7	Padre, encargado de la casa
Q3_1._8	Jubilado(a)
Q3_1._9	Ninguna de las opciones, conducir con Uber es mi única ocupación.
Q3_1._10	Otra
Q3_2	¿Qué tipo de trabajo realiza en su otro trabajo principal? Seleccione una sola respuesta.
Q3_2._1	Empleado del sector público (gobierno central o municipal)
Q3_2._2	Empleado en una empresa pública
Q3_2._3	Empleado del sector privado
Q3_2._4	Servicio doméstico (vivo en el hogar donde presto mis servicios)
Q3_2._5	Servicio doméstico (no vivo en el hogar donde presto mis servicios)
Q3_2._6	Empleado militar
Q3_2._7	Familiar no remunerado
Q3_2._8	Trabajador(a) autónomo(a)
Q3_2._9	NS/NC
Q3_3	¿A qué industria pertenece su trabajo principal?
Q3_3._1	Agricultura, silvicultura y pesca
Q3_3._2	Energía y agua
Q3_3._3	Fabricación y construcción
Q3_3._4	Servicios públicos
Q3_3._5	Turismo, hoteles y restaurantes
Q3_3._6	Transporte
Q3_3._7	Comunicación
Q3_3._8	Banca y finanzas
Q3_3._9	Educación y salud
Q3_3._10	Otros servicios

Q3_4	¿Buscó trabajo remunerado a tiempo completo en las últimas cuatro semanas?
Q3_4._1	Sí
Q3_4._2	No
Q3_4._3	NS/NC
Q3_5	Teniendo en cuenta del último mes, ¿cuál fue su ingreso individual proveniente de todos los tipos de trabajo, sin incluir su trabajo con Uber?
Q3_5._99	No tuve ninguna fuente de ingresos
Q3_6	Teniendo en cuenta del último mes, ¿cuál fue su ingreso individual total proveniente de fuentes no relacionadas con el trabajo? (por ejemplo, subsidios estatales, becas, etc.)
Q3_6._99	No tuve ninguna fuente de ingresos
Q3_7	En el último mes, ¿cuál fue el ingreso total por conducir con Uber, después del cargo administrativo/comisión de Uber pero antes de los costos/gastos como combustible?
Q3_7.Codes._1	NS/NC
Q3_8	¿Actualmente gana dinero con otras plataformas de uso compartido de vehículos, como Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_8._18	Yaxi
Q3_8._19	Siggo
Q3_8._20	Laudrive
Q3_8._21	Citydrive
Q3_8._22	InDriver
Q3_8._23	Pronto
Q3_8._24	Mi Jaime
Q3_8._25	Cabify
Q3_8._26	Easy
Q3_8._27	Didi
Q3_8._28	Taxify
Q3_8._29	Otro (por favor especifique)
Q3_8._30	No, no utilizo ninguna plataforma aparte de Uber.
Q3_9	¿Quién es el propietario del vehículo que utiliza para conducir con Uber?
Q3_9._1	Yo mismo
Q3_9._2	Cónyuge
Q3_9._3	Padres
Q3_9._4	Empleador
Q3_9._5	Agencia de alquiler
Q3_9._6	Otro (por favor especifique)
Q3_9._7	NS/NC

Q3_10	¿Cuál fue el ingreso generado desde estas plataformas de servicios de taxis alternativos durante el último mes?
Q3_10.Codes._1	No utilizo ninguna plataforma aparte de Uber.
Q3_11	Si le ofrecieran un trabajo remunerado a tiempo completo que proporcionara un ingreso equivalente al que actualmente obtiene de todos sus trabajos, ¿dejaría de conducir con Uber?
Q3_11._1	Sí
Q3_11._2	No
Q3_11._3	NS/NC
Q3_12	¿Cuál es el salario mensual mínimo que debería proporcionar un trabajo remunerado a tiempo completo alternativo para que deje de conducir con Uber?
Q3_12.Codes._1	No dejaría de conducir con Uber
Q3_12.Codes._2	NS/NC
Q3_13	¿Contribuyó a un sistema de pensión en el último mes?
Q3_13._1	Sí
Q3_13._2	No
Q3_13._3	NS/NC
Q3_14	Mencionó que contribuyó a un sistema de pensión en el último mes. ¿A qué sistema de pensión contribuyó? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_14._1	Pensiones sociales estatales o federales
Q3_14._2	AFORE (Las Administradoras de Fondos para el Retiro)
Q3_14._3	Pensión a través del empleador o de la universidad
Q3_14._4	Plan de pensiones individual voluntario
Q3_14._5	Mandatory pension contribution: Individual Account System, AFP
Q3_14._6	Special pension regime contribution (Capredena, Dipreca, and others)
Q3_14._7	Voluntary pension plan
Q3_14._13	Otro (por favor especifique)
Q3_14._14	NS/NC
Q3_15	¿Actualmente está afiliado a un sistema de seguro de salud?
Q3_15._1	Sí
Q3_15._2	No
Q3_15._3	NS/NC
Q3_16	¿A qué tipo de sistema de salud está afiliado?
Q3_16._1	Prestación de asistencia médica pública
Q3_16._2	Programas operadores por el Instituto Mexicano del Seguro Social o IMSS
Q3_16._3	Programas operados por el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado o ISSSTE
Q3_16._4	Seguro Popular

Q3_16._5	Organizaciones privadas
Q3_16._6	Hospitales/médicos privados
Q3_16._7	State-funded National Health Fund - Fondo Nacional de Salud (FONASA)
Q3_16._16	Otro (por favor especifique)
Q3_16._17	NS/NC
Q3_17	¿Tiene seguro para riesgos relacionados con el uso del vehículo que utiliza para conducir con Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q3_17._1	Seguro de vida
Q3_17._2	Seguro contra accidentes/de responsabilidad civil
Q3_17._3	Otro (por favor especifique)
Q3_17._4	NS/NC
GRID_Q4_1	Teniendo en cuenta del momento en que decidió conducir con Uber, indique si fue un motivo importante o menor su decisión de conducir con Uber o si no tuvo ningún impacto:
GRID_Q4_1:Q4_1._1	Mayor impacto
GRID_Q4_1:Q4_1._2	Menor impacto
GRID_Q4_1:Q4_1._3	No tiene ningún impacto
GRID_Q4_2	Ahora que condujo con Uber, indique en qué medida se cumplieron, se superaron o no se cumplieron estas expectativas.
GRID_Q4_2:Q4_2._1	No cumplió con mis expectativas
GRID_Q4_2:Q4_2._2	Cumplió con mis expectativas
GRID_Q4_2:Q4_2._3	Superó mis expectativas
Q4_3	¿Cuál de las siguientes afirmaciones explica mejor el modo en que preferiría conducir con Uber? Seleccione solo una respuesta.
Q4_3._1	Planifico conducir con Uber en el futuro cercano
Q4_3._2	Planifico conducir hasta que aparezca algo mejor
Q4_3._3	Planifico conducir hasta que obtenga una determinada cantidad de dinero
Q4_3._4	Planifica dejar de hacerlo pronto
Q4_3._5	NS/NC
Q4_4	¿Qué aspectos del empleo lo influenciaría a aceptar otro trabajo y dejar de conducir con Uber? Seleccione las dos opciones principales que sean más importantes para usted.
Q4_4._1	Obtener más dinero
Q4_4._2	Tener mejores beneficios (pensión y salud)
Q4_4._3	Tener más reconocimiento
Q4_4._4	Sentirme más orgulloso en mi trabajo
Q4_4._5	Tener un trabajo más intelectualmente exigente
Q4_4._6	Trabajar en mi área de especialización
Q4_4._7	Otro (por favor especifique)

QDISPLAY	¡Gracias! Solo algunas preguntas más para responder! Ahora en esta última sección, queremos hacerle algunas preguntas sobre sus prácticas financieras actuales y futuras.
Q5_1	¿Quién es el propietario/usuario autorizado de la cuenta bancaria en la que recibe sus pagos de Uber? Seleccione todas las opciones que correspondan.
Q5_1._1	Yo mismo
Q5_1._2	Familiar directo
Q5_1._3	Empleador
Q5_1._4	Otro (por favor especifique)
Q5_1._5	NS/NC
Q5_2	¿Abrió la cuenta bancaria específicamente para recibir los pagos de Uber?
Q5_2._1	Sí
Q5_2._2	No
Q5_2._3	NS
Q5_3	¿Tenía un teléfono inteligente con acceso a internet antes de unirse a Uber?
Q5_3._1	Sí
Q5_3._2	No
Q5_3._3	NS
Q5_4	¿Cuáles de los siguientes instrumentos financieros posee?
Q5_4._1	Cuenta corriente
Q5_4._2	Cuenta de ahorro
Q5_4._3	Tarjeta de crédito provista por el banco
Q5_4._4	Tarjeta de crédito no provista por el banco
Q5_4._5	Ninguna de estas opciones
Q5_4._6	NS/NC
Q5_5	Suponga que pierde sus ingresos y tiene que sobrevivir solo con sus ahorros o cosas que pueda vender. ¿Cuánto tiempo podría cubrir TODAS sus necesidades básicas, como alimentos, vivienda y transporte?
Q5_5._1	Menos de una semana
Q5_5._2	Entre una semana y un mes
Q5_5._3	Entre un mes y 3 meses
Q5_5._4	Entre 4 y 6 meses
Q5_5._5	Más de seis meses
Q5_5._6	NS/NC
Q5_6	¿Adeuda personalmente dinero a una institución financiera o a una persona? Podría ser dinero que adeuda por cosas como un préstamo u otros tipos de deuda.
Q5_6._1	Sí
Q5_6._2	No
Q5_6._3	NS/NC

Q5_7	¿Cuándo realiza los pagos para devolver el dinero adeudado, es muy difícil, tanto difícil o fácil de pagar por otras cosas que necesita?
Q5_7._1	Muy difícil
Q5_7._2	Algo difícil
Q5_7._3	Fácil
Q5_7._4	No debo realizar pagos por el dinero que adeudo
Q5_7._5	NS/NC
GRID_Q5_8	¿En qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes afirmaciones?
GRID_Q5_8._1	Tengo confianza en las instituciones financieras/bancos en mi país
GRID_Q5_8._2	Confío en que puedo solucionar cualquier problema financiero que puede surgir
GRID_Q5_8._3	Si tuviese una emergencia financiera hoy, como una emergencia médica, tendría el dinero para pagarla.
GRID_Q5_8:Q5_8._1	Totalmente de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._2	Algo de acuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._4	Algo en desacuerdo
GRID_Q5_8:Q5_8._5	Totalmente en desacuerdo
Q5_9	Cuando alcance la edad de jubilación, planifica:
Q5_9._1	Dejar de trabajar casi inmediatamente
Q5_9._2	Continuar trabajando mientras lo permita la salud
Q5_9._3	Reducir las horas trabajadas
Q5_9._4	Continuar trabajar de manera autónomo
Q5_9._5	Jubilado y no trabajo actualmente
Q5_9._6	Jubilado y reduce las horas trabajadas
Q5_9._7	Nunca dejaré de trabajar
Q5_9._8	NS/NC
Q5_10	¿Con qué frecuencia ha pensado de cómo financiar su vida en la vejez?
Q5_10._1	Con mucho frecuencia
Q5_10._2	Mas o menos
Q5_10._3	Un poco
Q5_10._4	No lo he pensado
Q5_10._5	NS/NC
Q5_11	¿Ha tomado etapas concretas para el financiamiento de su vida en la vejez?
Q5_11._1	No
Q5_11._2	Sí
Q5_11._3	NS/NC
Q5_12	¿Qué acciones ha tomado?
Q5_12._1	Dinero ahorrado en una cuenta bancaria
Q5_12._2	Dinero ahorrado en casa

Q5_12._3	Comprar una casa/tierra
Q5_12._4	Contribuciones a un plan de pensiones
Q5_12._5	Empezó un nuevo negocio
Q5_12._6	Otro (especifique)
Q5_12._7	NS/NC
Q5_13	Una vez que deje de trabajar, ¿cómo imagina que se financiará?
Q5_13._1	Pensión pública
Q5_13._2	Ahorros personales
Q5_13._3	Pensión privada
Q5_13._4	Ayuda de familiares
Q5_13._5	Ayuda de amigos o de vecinos
Q5_13._6	Ingresos provenientes de propiedades alquiladas
Q5_13._7	Ingresos provenientes de un negocio
Q5_13._8	Seguro de vida
Q5_13._9	Ayuda del estado (incluidos los programas sociales)
Q5_13._10	No lo he pensado
Q5_13._11	Otro (especifique)
Q5_13._12	NS/NC
Q5_14	¿Usted o algún integrante de su familia tiene ahorros en la forma actual?
Q5_14._1	Ahorros personales
Q5_14._2	En efectivo (en el hogar o en asociaciones de ahorros)
Q5_14._3	En efectivo en una cuenta de ahorros (banco)
Q5_14._4	En efectivo en una cuenta de ahorros (cooperativa de crédito)
Q5_14._5	Certificados de depósito, fondos comunes de inversión, acciones, bonos
Q5_14._6	Ahorros en un fondo de pensión
Q5_14._7	Tierra
Q5_14._8	Otros ahorros (especifique)
Q5_14._9	Ninguna de las opciones
Q5_14._10	NS/NC
Q5_15	¿Cuáles son sus principales motivos para ahorrar?
Q5_15._1	Empezar un nuevo negocio
Q5_15._2	Comprar una casa, departamento o tierra
Q5_15._3	Financiar la educación de mis hijos
Q5_15._4	Pagar las deudas
Q5_15._5	Poder lidiar con emergencias u otros hechos inesperados
Q5_15._6	Acumular fondos para mi jubilación
Q5_15._7	Viajar
Q5_15._8	Realizar compras importantes (auto, muebles, etc.)
Q5_15._9	Una herencia
Q5_15._10	Otro (especifique)

Q5_15._11	NS/NC
Q5_16	Si tuviera una opción fácil de ahorrar automáticamente parte de sus ingresos de Uber en una cuenta de ahorros, ¿aprovecharía esa opción?
Q5_16._1	Sí
Q5_16._2	No
Q5_16._3	NS/NC
Q5_17	Si tuviera una opción automática para ahorrar una parte de sus ingresos que obtiene con cada viaje de Uber, ¿cuál sería la parte, en porcentaje, que desearía ahorrar?
Q5_17._1	Nada
Q5_17._2	2%
Q5_17._3	5%
Q5_17._4	10%
QDISPLAYLAST	Gracias, estas son todas las preguntas que tenemos para usted. Muchas gracias por dedicar su tiempo para completar esta encuesta y para responder a las preguntas.