

Economía de plataformas

Un aporte para dimensionar su
contribución económica

Bernardo Díaz de Astarloa
Agustina Lacunza
Paula Szenkman

Programa de Desarrollo Económico
Noviembre 2024



Este documento constituye el documento final del proyecto "Economía de plataformas: un aporte para dimensionar su contribución económica", realizado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC). Su objetivo es aportar evidencia sobre la dimensión de la economía de plataformas y su interrelación en el entramado productivo argentino, a fin de informar el debate público, y contribuir a generar las condiciones políticas, técnicas e institucionales para el diseño de alternativas modernas e inteligentes que permitan potenciar la industria de plataformas, su creación de oportunidades económicas y laborales.

El documento presenta una caracterización de los trabajadores de plataformas de reparto y de movilidad, y de los comercios aliados. Estima su contribución a la actividad económica, al empleo, a los ingresos y a la productividad a través de las plataformas digitales. Asimismo aporta evidencia original sobre la actividad ya que es el primero en Argentina que combina fuentes de datos primarias: la realización de encuestas representativas a nivel nacional e información administrativa de empresas del sector.

Resumen ejecutivo

La irrupción de las plataformas digitales ha cambiado la forma de comprar y vender bienes y servicios, y, cada vez más, el comercio minorista se desarrolla a través de estos canales. Su penetración en distintas industrias impulsa transformaciones en la organización de las cadenas de valor, los modelos de gestión de las organizaciones y la organización del trabajo. Constituyen una rama importante de la economía del conocimiento y, al impactar mediante el desarrollo de tecnologías y la reducción de los costos de transacción, tienen el potencial de introducir mejoras transversales de productividad a empresas de diversas industrias y servicios.

Sin embargo, la información pública disponible no permite dimensionar su alcance en la economía y su impacto en la productividad. Pero dado que su incorporación reedita discusiones tanto positivas como normativas sobre la estructura económica, las formas de empleo, la protección social, el impacto urbano y el modelo regulatorio, es relevante comprender y dimensionar su participación en la economía, el mercado laboral y el entramado productivo. En particular, entender cómo este tipo de plataformas produce impactos sobre los costos de transacción y la productividad y provocan transformaciones y disrupciones en el funcionamiento de mercados asociados al comercio minorista, particularmente el mercado de trabajo.

Es crucial dimensionar no sólo la población de trabajadores a los que alcanzan las plataformas, sino también caracterizar su comportamiento y el de los otros actores que utilizan sus servicios, como los comercios y los consumidores. Esto es fundamental para entender cuál podría ser el impacto de cambios regulatorios sobre el funcionamiento del mercado de trabajo y sobre la actividad de las plataformas y sus impactos.

No obstante, existen desafíos importantes que dificultan esta caracterización. Especialmente, la ausencia de un criterio único para delimitar estas actividades en las estadísticas nacionales, la falta de criterios establecidos sobre la localización geográfica de la actividad e incluso la definición vaga del tipo provisión de servicios a las que dan lugar estas nuevas formas de organización. Así, no es posible analizarlas a través de las estadísticas oficiales como sucede con el resto de las actividades productivas. Esto tiene implicancias no menores para el diseño e implementación de políticas públicas, políticas tributarias y regulaciones laborales, entre otras.

Para atender este desafío, con este trabajo CIPPEC contribuye a la generación de evidencia para informar un debate público que apunte a generar las condiciones políticas, técnicas e institucionales para el diseño de alternativas regulatorias modernas e inteligentes que permitan tanto cuidar las condiciones de competencia en la economía, los derechos laborales y el espacio urbano, a la vez que se potencian las oportunidades generadas por la nueva industria de plataformas. Este trabajo busca profundizar el conocimiento acerca de la actividad de las plataformas de movilidad y reparto y su contribución a la economía argentina para informar la discusión sobre reformas regulatorias y, en caso de que estas avancen, proveer estadísticas e indicadores precisos que guíen su diseño.

Este trabajo basa su análisis en tres fuentes de información complementarias. Primero, datos administrativos proporcionados por tres principales empresas de plataformas en Argentina, que ofrecen información detallada sobre los trabajadores en todo el país, incluyendo horas trabajadas, ingresos, antigüedad, género, provincia de operación y contribuciones fiscales. Segundo, una encuesta realizada por CIPPEC a más de 12.300 trabajadores de plataformas durante 2023, lo que permitió una muestra amplia y representativa. Además, se examina el impacto de las plataformas de reparto en la productividad del comercio minorista y el comportamiento de los comerciantes, con otra encuesta realizada por CIPPEC en 2023 en colaboración con las empresas de plataformas, lo que constituye un enfoque novedoso en Argentina. Tercero, entrevistas en profundidad semi-estructuradas realizadas a las empresas de plataformas y comercios aliados. Como resultado, este documento caracteriza la actividad de los trabajadores de plataformas, incluyendo los patrones de horas trabajadas, generación de ingresos y transiciones laborales, superando algunas de las limitaciones de trabajos previos en aspectos clave.

Resultados principales



ECONOMÍA DE PLATAFORMAS EN ARGENTINA

Principales resultados de plataformas de movilidad y reparto - 2022

TRABAJADORES DE PLATAFORMAS



Modalidad

44% realiza otra actividad además de plataformas



Ingresos



79% percibió un ingreso por hora mayor al promedio de los asalariados no registrados



32% percibió un ingreso por hora mayor al promedio del sector privado

Horas de trabajo



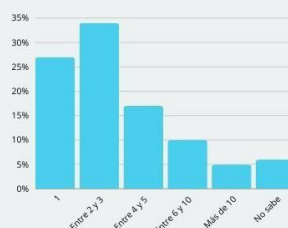
Las personas que alcanzaron un ingreso similar al promedio mensual del sector privado formal, trabajaron 140hs por mes en plataformas

Las personas que alcanzaron un ingreso mensual similar al salario mínimo, trabajaron 80hs por mes en plataformas

COMERCIOS - PLATAFORMAS DE REPARTO

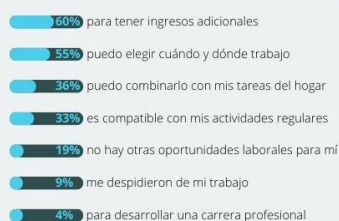


Tamaño por cantidad de empleados

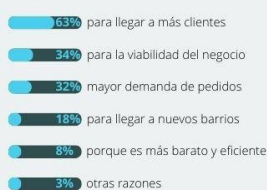


RAZONES PARA PARTICIPAR EN PLATAFORMAS

Trabajadores de plataformas



Comercios



Fuente: CIPPEC en base a datos administrativos de empresas de plataformas y encuestas realizadas

Índice

Resumen ejecutivo	2
Resultados principales	4
1. Introducción	10
2. Datos	16
3. Caracterización de los trabajadores de plataformas	18
3.1. Cantidad de trabajadores y distribución geográfica	18
3.2. Perfil sociodemográfico	20
3.3. Motivación para unirse a plataformas	23
3.4. El trabajo en plataformas en argentina	25
4. Los comercios aliados	44
4.1. Características de los comercios	44
4.2. Uso de plataformas	46
5. Contribución a la actividad económica, el empleo, los ingresos y la productividad	48
5.1. Contribuciones a través del mercado de trabajo	49
5.1.1. Empleo e ingresos	49
5.1.2. Transiciones laborales y formalización	51
5.2. Contribución a través de la actividad de los comercios	52
5.2.1. gastos de consumo	52
5.2.2. Ventas, empleo, prácticas empresariales y productividad	53
5.3. Impacto en la recaudación	55
6. Conclusiones	58
Anexo	61
1. Encuestas a trabajadores y comercios	61
2. Comparación de la información muestral y la poblacional	83
3. Pautas de entrevistas en profundidad	85
4. Ocupaciones y sectores considerados para comparar con la eph	87
5. Regresiones	89
6. Tratamiento y limpieza de bases de datos	91
Bibliografía	92

Índice de gráficos, tablas y mapas

Gráfico 1. Cantidad de trabajadores de plataformas seleccionadas de movilidad y reparto, por mes, 2022 (miles de personas).	19
Gráfico 2. Razones para participar en plataformas.	24
Gráfico 3. Razones para participar en plataformas, por género.	24
Gráfico 4. Distribución de horas trabajadas por mes por trabajadores de plataformas seleccionadas, por tipo de plataforma. Argentina, ene-2022 a abr-2023.	27
Gráfico 5. Diferencias en las horas trabajadas por mes promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado caba-pba, por provincia.	29
Gráfico 6. Distribución de horas trabajadas según actividades además de plataformas	31
Gráfico 7. Distribución del ingreso por hora de los trabajadores de plataformas, por tipo de plataforma.	31
Gráfico 8. Diferencias en el ingreso por hora promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado caba-pba, por provincia.	34
Gráfico 9. Diferencias en el ingreso por hora y horas trabajadas por mes promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado caba-pba, por provincia.	35
Gráfico 10. Ingreso mensual de trabajadores de plataformas y salario privado formal, argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.	37
Gráfico 11. Histograma de horas trabajadas al mes por trabajadores de plataformas según su nivel de ingreso mensual promedio. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.	37
Gráfico 12. Histograma del ingreso mensual promedio de trabajadores de plataformas, por cantidad de horas trabajadas al mes. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.	38
Gráfico 13. Ingreso mensual de trabajadores de plataformas a tiempo completo y salario privado formal, argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.	39

Gráfico 14. Trabajadores de plataformas a tiempo completo con ingresos mensuales por encima de diferentes remuneraciones de referencia. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.	39
Gráfico 15. Distribución de cantidad de meses que los trabajadores utilizan las plataformas (%).	41
Gráfico 16. Altas y bajas de trabajadores de plataformas (%).	41
Gráfico 17. Tasa de supervivencia de los trabajadores de plataformas (%).	42
Gráfico 18. Distribución de cambios porcentuales en las horas trabajadas por trabajadores de plataformas de un mes a otro.	43
Gráfico 19. Distribución de cambios porcentuales en el ingreso mensual de trabajadores de plataformas de un mes a otro.	43
Gráfico 20. Distribución por tipo de comercios	44
Gráfico 21. Tamaño de comercios por cantidad de empleados	45
Gráfico 22. Tamaño de comercios por facturación, ventas anuales en millones de pesos	46
Gráfico 23. Razones de uso de plataformas de comercio	47
 Mapa 1. Trabajadores de plataformas por provincia, en miles, con y sin pba y caba.	 20
 Tabla 1. Características sociodemográficas de los trabajadores de plataformas, argentina, 2022.	 21
Tabla 2. Distribución de horas trabajadas por trabajadores de plataformas seleccionadas, argentina, ene-2022 a abr-2023.	28
Tabla 3. Distribución de horas trabajadas e ingresos por hora de trabajadores de plataformas seleccionadas en provincias seleccionadas, argentina, ene-2022 a abr-2023.	29
Tabla 4. Contribución de plataformas seleccionadas de movilidad y reparto al empleo y los ingresos de las personas trabajadoras, argentina, 2022.	50

Tabla 5. Cambios en procesos, prácticas e inversiones en comercios aliados, en porcentaje, argentina, 2022.	54
Tabla 6. Recaudación por tipo de impuesto sobre empresas de plataformas seleccionadas, en 2022	57
Tabla 7. Formulario a trabajadores.	61
Tabla 8. Formulario a comercios.	73
Tabla 9. Diferencia en la distribución por provincia entre la población y la muestra.	83
Tabla 10. Diferencia en la distribución por edad entre la población y la muestra.	84
Tabla 11. Diferencia en la distribución por género entre la población y la muestra.	84
Tabla 12. Resultados del modelo para la determinación del ingreso horario	89
Tabla 13. Resultados del modelo para la determinación de las horas trabajadas	90

1. Introducción

La irrupción de las plataformas digitales ha cambiado la forma de comprar y vender bienes y servicios y, cada vez más, el comercio minorista se desarrolla a través de estos canales. Desde su aparición en Argentina hace casi una década, la actividad de las plataformas no ha dejado de crecer, especialmente a partir de la pandemia del COVID-19.

La penetración de las plataformas en distintos sectores de actividad económica impulsa transformaciones en la organización de las cadenas de valor, los modelos de gestión de las organizaciones y la organización del trabajo. Estas transformaciones reeditan discusiones tanto positivas como normativas sobre la estructura económica, las formas de empleo y protección social, el diseño urbano y el modelo regulatorio. En este contexto, es relevante comprender y dimensionar cómo estas impactan en los costos de transacción y la productividad y provocan transformaciones y disrupciones en el funcionamiento de mercados asociados al comercio minorista, particularmente el mercado de trabajo.

Este estudio se enfoca en la actividad de las plataformas digitales de movilidad y reparto "basadas en la localización" en Argentina, caracterizadas por la realización de tareas de manera local y mediante aplicaciones que las asignan a individuos en un área geográfica específica¹. A través de la introducción de tecnologías digitales, estas plataformas facilitan la intermediación entre vendedores y compradores de bienes y servicios, reduciendo los costos de búsqueda. Además, facilitan el uso de medios de pago electrónicos y otras herramientas digitales para posicionar la oferta de bienes y servicios en línea. En el caso de las plataformas de reparto, la integración de la venta de bienes con un servicio de intermediación de servicios de reparto como propuesta de valor es un aspecto saliente del modelo de negocios que diferencia a este tipo de plataformas de otras plataformas de comercio electrónico.

Bajo este modelo, las plataformas ofrecen un esquema para que trabajadores coordinen y ofrezcan servicios de movilidad y reparto a los usuarios en acuerdos flexibles como trabajadores independientes registrados. Esto ofrece a las personas una

¹ Esta categorización está tomada de Berg et al. (2018). Además de las plataformas de movilidad (o transporte) y reparto, otros tipos de plataformas basadas en la localización no contempladas en este estudio son las de hospedaje (como Airbnb), servicios domésticos (como Zolvers) y las de resolución de tareas simples (o *microtasking*, como Wyder).

oportunidad para participar en la fuerza laboral con bajos costos y bajas barreras de entrada, y de manera diferente de la modalidad de empleo tradicional de tiempo completo. Si bien esta flexibilidad puede ser ventajosa para los trabajadores que buscan equilibrar múltiples actividades, acomodar compromisos personales o adaptarse a condiciones económicas cambiantes, las relaciones laborales asociadas a la actividad de las plataformas también generan desafíos e interrogantes en torno a la seguridad laboral, los beneficios sociales y los derechos laborales.

Estos desafíos han motivado la discusión sobre la necesidad de introducir cambios a la regulación laboral o nuevas disposiciones para regular la actividad de este tipo de plataformas. Por ejemplo, España, Italia, Portugal, el estado de California en Estados Unidos y Chile han aprobado leyes o regímenes específicos para los trabajadores de plataformas de movilidad y reparto (Garavaglia, 2022; Azuara et al., 2022). Argentina no ha sido ajena a estas discusiones. Madariaga et al. (2019) destacan que podrían debatirse algunos aspectos de la Ley de Contrato de Trabajo para asegurar derechos y beneficios mínimos. López Mourello (2020) argumenta que debería otorgarse a los trabajadores un "estatus adecuado" (comillas agregadas) y adaptar los mecanismos de protección social. Goldin (2020) considera necesario regular el trabajo al servicio de plataformas, incluyendo aspectos vinculados a regímenes de derechos mínimos y negociación colectiva. En el ámbito parlamentario, desde 2018 se han presentado diversos proyectos de ley para regular el trabajo asociado a las plataformas de reparto, incluyendo un proyecto para crear un estatuto específico para trabajadores de plataformas y la propuesta de creación de un registro nacional para trabajadores de plataformas en aplicaciones (Garavaglia, 2022; Martínez, 2023). Asimismo, en 2023 el Senado de la provincia de Buenos Aires dio media sanción a un proyecto de ley que crea un registro único para trabajadores de plataformas en aplicaciones y los vehículos que utilizan, y otorga facultades al poder ejecutivo para "controlar las condiciones del servicio y el efectivo cumplimiento de las normas, derechos y obligaciones que conlleva esta actividad" (Cámara de senadores de la provincia de Buenos Aires, 2023).

Detrás de estas iniciativas, y más allá del potencial disruptivo de las plataformas, un punto central es dimensionar la población de trabajadores a los que alcanzarían las reformas y caracterizar su comportamiento y el de los otros actores que utilizan las plataformas, como los comercios en el caso de las plataformas de entregas o las empresas que contratan servicios de transporte para sus empleados con las plataformas de movilidad. No solo para entender cuál podría ser el impacto de cambios regulatorios sobre el funcionamiento del mercado de trabajo, sino también sobre la actividad de las plataformas y sus efectos sobre otros

aspectos de la economía, como los costos de transacción, las prácticas de las empresas que las utilizan, la productividad o la recaudación.

Sin embargo, la naturaleza del trabajo en plataformas, esporádica, eventual, con contratos flexibles y multiplicidad de perfiles de uso hace que sea difícil medirlo y caracterizarlo de manera precisa. Diversos estudios basados en encuestas han intentado caracterizar el trabajo en plataformas de movilidad y reparto en Argentina, las motivaciones de los trabajadores para proveer ese tipo de servicios y sus condiciones laborales (Madariaga et al., 2019; Beccaria et al., 2021; Garavaglia, 2022; Filippetto et al., 2023). Estos esfuerzos, no obstante, estuvieron basados exclusivamente en encuestas, con algunas limitaciones metodológicas, muestras pequeñas y sin representatividad para el total del país, reflejando parcialmente la actividad en la Ciudad de Buenos Aires o su área metropolitana y, en algunos casos, durante el periodo de la pandemia de COVID-19, especialmente atípico. Así, en comparación con la caracterización del empleo formal en relación de dependencia, se sabe relativamente poco sobre cuánto trabajan los trabajadores de plataformas, cuánto ganan y cómo se distribuyen algunas variables clave entre grupos de edad, género o provincias dentro del país. Además, los estudios disponibles suelen enfocarse en los trabajadores, dejando de lado a las empresas que utilizan las plataformas, un segmento fundamental a través del cual se canalizan algunos de los impactos de la innovación asociada a estos modelos de negocios y sin el cual un análisis de la actividad de plataformas de movilidad y reparto queda incompleto.

Este trabajo mejora y precisa el conocimiento acerca de la actividad de las plataformas de movilidad y reparto y su contribución a la economía argentina a partir del uso de registros administrativos facilitados por empresas de plataformas, y su combinación con encuestas a gran escala representativas de la actividad en todo el país. A partir de estos datos, caracteriza la actividad de los trabajadores, incluyendo los patrones de horas trabajadas, generación de ingresos y transiciones laborales, así como el impacto que el uso de plataformas de reparto tiene en el comportamiento de los comercios que las utilizan. Hasta donde alcanza nuestro conocimiento, esta es la primera vez que un estudio caracteriza la actividad de plataformas en Argentina a partir de datos administrativos.

Una de las contribuciones del trabajo radica en sus aspectos metodológicos, que apuntan a superar algunas de las limitaciones de estudios previos. En primer lugar, una parte importante del análisis se basa en datos administrativos de tres principales empresas de plataformas que operan en Argentina, con

información sobre la actividad en todo el país. Esto permite un examen preciso y robusto de la participación de los trabajadores, incluyendo horas trabajadas, ingresos percibidos y antigüedad y permanencia en la plataforma, además de información sobre la edad, el género y la provincia en donde operan. Los datos administrativos también permiten estimar la contribución de las plataformas de movilidad y reparto a la recaudación, por ejemplo, a través del régimen simplificado para pequeños contribuyentes, o monotributo.

En segundo lugar, CIPPEC realizó una encuesta a trabajadores de plataformas enviada en colaboración con las empresas que las operan. Esto permitió acceder a una población precisamente identificada como usuaria de plataformas de más de 200.000 personas en todo el país entre junio y noviembre de 2023². Un total de 12.360 personas respondieron la encuesta (una tasa de respuesta de 5%). Así, el tamaño y la cobertura de la muestra son mayores a los de esfuerzos previos realizados en Argentina (Madariaga et al., 2019; Beccaria et al., 2020; Garavaglia, 2022; Filipetto et al., 2023). Además, la encuesta se implementó en un contexto de relativa normalidad, fuera de una emergencia como fue la de la pandemia de COVID-19. Contar con datos sobre la población de trabajadores de plataformas provista por las empresas también permite analizar el grado de representatividad de la muestra, en particular fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Una tercera contribución del trabajo es el análisis de la actividad de los comercios que ofrecen bienes y servicios a través de las plataformas de reparto a partir de una encuesta a comercios realizada en 2023 por CIPPEC junto a las empresas de plataformas. Este permite arrojar luz sobre el impacto de las plataformas en la productividad del comercio minorista y el comportamiento de los comerciantes al comenzar a operar a través de plataformas. Este enfoque sigue la iniciativa de estudios similares realizados en Colombia y Perú (Arbeláez et al. 2021; Instituto Peruano de Economía, 2021). No hay antecedentes de este tipo de análisis para plataformas de reparto en Argentina.

Los resultados muestran una gran diversidad de arreglos y esquemas bajo los cuales las personas trabajan a través de plataformas de movilidad y reparto, con rasgos que las diferencian marcadamente de un empleo bajo relación de dependencia tradicional en Argentina. Estos pueden informar la discusión sobre la necesidad de impulsar reformas regulatorias y, en caso de que

² Otros análisis de plataformas digitales basados en encuestas intentan identificar a los trabajadores de plataformas a través de preguntas a los encuestados sobre su uso de plataformas, sin saber de antemano si estos trabajan efectivamente o no utilizándolas (Madariaga et al., 2019; Beccaria et al., 2020; Garavaglia, 2022; Filipetto et al., 2023).

estas avancen, proveer estadísticas e indicadores precisos que guíen su diseño.

En general, los patrones de horas trabajadas e ingresos sugieren que estas actividades son de tiempo parcial, para complementar ingresos y con gran flexibilidad para entrar y salir de ellas, e incluso ajustar la cantidad de horas trabajadas mes a mes. En 2022, el 90% de los trabajadores de las plataformas consideradas en este estudio se conectaron menos horas al mes que lo que implica un trabajo a tiempo completo y casi la mitad lo hizo 40 horas o menos al mes. Durante 2022, casi el 35% de los trabajadores duplicó o más las horas de conexión de un mes a otro, mientras que el 15% se conectó la mitad de las horas o menos que el mes anterior. Incluso entre los que trabajaron durante 12 meses corridos en una misma plataforma, más de la mitad cambió sus horas de conexión en un 25% o más de un mes a otro.

Los perfiles de ingresos también exhiben una amplia variabilidad. Mientras que el ingreso por hora de conexión promedio de los trabajadores de plataformas fue 17% más bajo que el ingreso por hora del sector privado en 2022, un tercio de los trabajadores de plataformas percibió un ingreso por hora de conexión mayor a este. Más generalmente, hay diferencias sustanciales en el ingreso por hora de los trabajadores de plataformas dependiendo de sus características, la cantidad de horas que trabajan, la provincia en la que operan y el tipo de plataforma. Por ejemplo, aquellos en plataformas de movilidad tienden a tener un ingreso por hora de conexión mayor al de los de plataformas de entregas, aunque se observa bastante superposición en las distribuciones de ingreso horario. En línea con los hallazgos de otros estudios para Argentina y otros países dentro y fuera de la región, también se observa una brecha de género en el ingreso de los trabajadores de plataformas. Las mujeres ganan 5,6% menos, controlando por varios factores que pueden afectar el comportamiento de varones y mujeres.

El estudio también arroja luz sobre el impacto positivo de las plataformas de entregas en la productividad y las prácticas de los comercios que las utilizan. El 50% de los comercios encuestados declaró haber aumentado sus ventas como resultado de habilitar una plataforma de entrega y, entre estos, al menos el 75% dio indicios de haber aumentado su productividad laboral. También hay evidencia de mejoras en el empaque y el proceso de recibir y preparar pedidos, así como de adopción de tecnologías digitales, como el uso de medios de pago electrónicos o software de gestión.

Las estimaciones de la contribución de las plataformas a la economía sugieren que las nuevas modalidades laborales y comerciales que ofrecen pueden tener impactos significativos en el agregado, incluyendo en la formalidad y la recaudación

tributaria. En 2022, solo las tres plataformas que participaron del estudio habrían explicado el 0,6% de los puestos de trabajo del sector privado formal y el 10% de los inscriptos en el monotributo, aportando entre el 1,4% y el 3,3% a la recaudación del régimen. Además, habrían representado casi el 1% del gasto de los consumidores en servicios de movilidad, alimentos y bebidas y comidas fuera del hogar. Teniendo en cuenta su contribución a otros impuestos, como el impuesto al valor agregado, el impuesto a las ganancias, contribuciones patronales o ingresos brutos, en total habrían sido responsables de entre el 0,35% y el 0,37% de la recaudación total de la AFIP en 2022.

El resto del documento se organiza de la siguiente manera. La próxima sección describe las fuentes de datos utilizadas. La sección 3 caracteriza a los trabajadores de plataformas combinando todas las fuentes de información disponibles. La sección 4 presenta una caracterización similar para los comercios aliados. La sección 5 analiza cualitativa y cuantitativamente la contribución de las plataformas a la economía argentina a través de su participación en el empleo y en los ingresos, los efectos en la productividad y el impacto en la recaudación. Por último, la sección 6 concluye con los principales resultados del estudio y algunas reflexiones a tener en cuenta para una discusión pública informada.

2. Datos

El estudio utiliza tres fuentes primarias de información para caracterizar la actividad de las plataformas de movilidad y reparto a domicilio y estimar su contribución económica: registros administrativos de las empresas, encuestas autoadministradas y entrevistas en profundidad.

En primer lugar, CIPPEC accedió a datos provenientes de registros administrativos anonimizados a nivel de trabajadores individuales provistos por tres empresas de plataformas de movilidad y reparto que operan en Argentina. La información corresponde a 12 meses corridos de actividad entre enero de 2022 y abril de 2023, con frecuencia mensual (el período varía según la empresa). Para dos de las empresas los datos corresponden a la población de trabajadores activos en todo el país³; para la restante, los datos corresponden a una muestra aleatoria del 4,6% de la población de trabajadores⁴. Las bases de datos permiten seguir a cada trabajador en el tiempo e incluyen información sobre sus horas trabajadas, sus ingresos, su fecha de nacimiento, la provincia donde operan, su género y el tipo de vehículo que manejan⁵. Asimismo, para las plataformas de reparto, el estudio contó con información administrativa sobre la cantidad de comercios que venden a través de ellas ("comercios aliados" de ahora en más), su localización y el total de ventas realizadas a través de las plataformas a nivel agregado.

La segunda fuente de información proviene de dos encuestas autoadministradas en línea, una dirigida a trabajadores de plataformas y otra a responsables de comercios aliados⁶. Ambas encuestas las llevó a cabo CIPPEC entre julio y agosto de 2023⁷. La encuesta a trabajadores recogió información sociodemográfica, características de su situación laboral antes y después de comenzar a trabajar con plataformas y características de las tareas realizadas para las plataformas, como el lugar en el que trabajan con ellas, el tipo de servicios prestados, la cantidad de plataformas en las que trabajan, la cantidad de horas trabajadas, el tipo de vehículo utilizado y su antigüedad en la prestación de este tipo de servicios, entre otras. La encuesta a los comercios aliados recogió información sobre la actividad económica que realizan (por ejemplo, comidas preparadas, almacén o mercado, kiosco, farmacia, entre otras), sus ventas, la cantidad de empleados, el uso que hacen de las plataformas y sobre los cambios experimentados en el negocio a partir de haber comenzado a utilizarlas, como cambios en las ventas y la cantidad de empleados, adopción de nuevos métodos de pago, formalización, mejoras de procesos o adopción de tecnología, entre otros.

Las encuestas fueron enviadas a toda la población de trabajadores de plataformas y comercios aliados activos⁸ de las tres empresas de todas las ciudades de Argentina en donde operaban en 2023. La encuesta a trabajadores se envió a través de cada aplicación de plataforma, especificando que la encuesta era anónima, realizada por CIPPEC y que las empresas no tendrían acceso a las respuestas. Un total de 12.360 personas respondieron esa encuesta (una tasa de respuesta de 5%). Si bien el muestreo no fue probabilístico, la posibilidad de contar con las características de la población objetivo permite evaluar la cobertura y el balance de la muestra, lo que, más allá de su tamaño de muestra, constituye una ventaja en comparación a relevamientos de estudios

³ Un trabajador activo se define como una persona que prestó servicios a través de la plataforma al menos una vez durante el período de referencia.

⁴ Los resultados presentados debajo que se derivan de los datos administrativos están ponderados para tener en cuenta esta diferencia.

⁵ El Anexo incluye un detalle de la limpieza y el tratamiento de los datos administrativos.

⁶ El formulario y sus respuestas fueron gestionadas por CIPPEC y no se permitió a las empresas de plataformas acceder a los datos. Este procedimiento fue comunicado a la población a encuestar. CIPPEC cuenta con protocolos internos de manejo de datos personales y adhiere a códigos de ética de investigación que fueron utilizados como guía durante el levantamiento de datos con el fin de preservar la privacidad e integridad de las personas que formaron parte del estudio, así como de la información de las empresas involucradas.

⁷ Ver detalle en Anexo.

⁸ Comercios aliados activos refiere a los comercios que hubieran vendido sus productos en las plataformas al menos una vez en el año anterior a la realización de la encuesta y que mantuvieran vigente su contrato al momento de contestarla.

previos⁹. Como se muestra en el anexo, la muestra está relativamente bien balanceada, aunque con subrepresentación de personas de entre 18 y 24 años y personas localizadas en la Ciudad de Buenos Aires y en la Provincia de Buenos Aires.

En el caso de los comercios aliados, la encuesta se envió por correo electrónico o WhatsApp al contacto de cada comercio que poseen las empresas de plataformas de reparto para fines de gestión administrativa (no de gestión de envíos). En todos los casos, se sugirió que quien respondiera el formulario fuera una persona familiarizada con los detalles del negocio y su actividad en la plataforma. Respondieron la encuesta 330 comercios¹⁰. La sección 4 describe la distribución de respuestas de los comercios entre provincias, tipos de comercio y otras variables relevantes.

La tercera fuente de información consistió en 6 entrevistas en profundidad realizadas a empresas de plataformas y comercios aliados. El objetivo de las entrevistas fue comprender aspectos cualitativos de la actividad de las plataformas, su modelo de negocio y su impacto.

⁹ En estudios previos, el tamaño de muestra ha sido significativamente menor y la cobertura limitada a la Ciudad de Buenos Aires o su área metropolitana. Madariaga et al. (2019) trabajaron con 603 casos; Beccaria et al. (2020), con 301 repartidores de plataformas en el AMBA en 2019 y 129 casos en 2020; Garavaglia (2022), con 823 trabajadores de plataformas localizadas del AMBA; y Filipetto et al. (2023), con 1.050 casos correspondientes a tres ocupaciones de plataforma en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

¹⁰ Por cuestiones de confidencialidad, no puede divulgarse la tasa de respuesta de la encuesta a comercios aliados.

3. Caracterización de los trabajadores de plataformas

Esta sección describe las principales características de los trabajadores de plataformas y su distribución geográfica, a partir de la combinación de los datos administrativos y la encuesta a trabajadores. Estas características son relevantes para comprender el mercado de trabajo asociado a este tipo de plataformas y poder informar una discusión pública sobre políticas públicas basada en evidencia. Si bien se cuenta con datos para algunos meses de 2023 para algunas de las plataformas, la caracterización está limitada, en general, al año 2022, que es el período con mayor cobertura de datos. Para un conjunto de características, los trabajadores de plataformas se comparan con trabajadores en sectores comparables y con el promedio de la fuerza de trabajo a partir de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) y otras fuentes de datos.

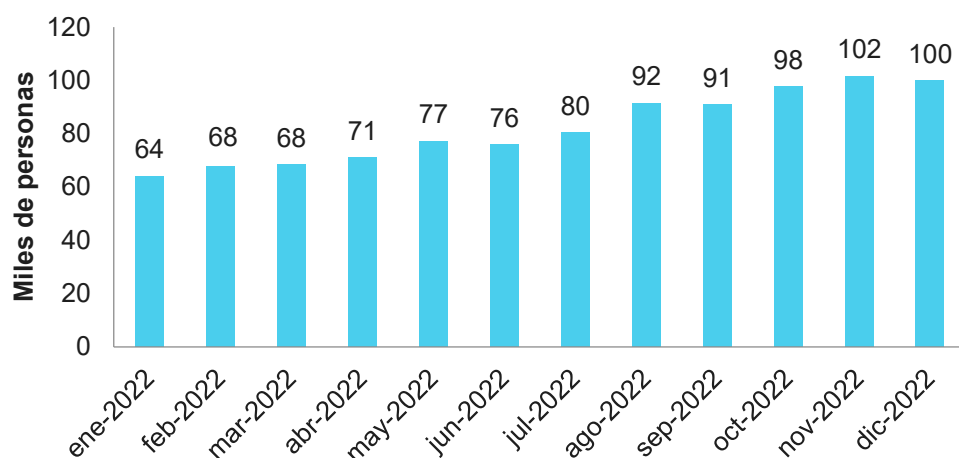
3.1. Cantidad de trabajadores y distribución geográfica

En el año 2022, aproximadamente 82.000 personas trabajaron en plataformas de movilidad y reparto por mes y 236.000 personas lo hicieron al menos una vez en el año (Gráfico 1)¹¹. Cerca del 11% de las personas que trabajaron en plataformas alguna vez en el año lo hizo para más de una plataforma, según resultados de la encuesta. Para dimensionar la magnitud del empleo en estas tres plataformas, en 2022, las actividades de servicios de transporte automotor de pasajeros, servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías y servicios de correos, actividades comparables a las que realizan los trabajadores en estas plataformas, registraron 186.400 empleos formales¹². Por su parte, el empleo mensual en estas plataformas es similar al registrado por el conjunto de actividades de consultores en informática y suministros de programas de informática, procesamiento de datos y servicios relacionados con bases de datos, un subconjunto de la industria del software, que ascendió a 86.000 trabajadores formales por mes en 2022. Más adelante, en la sección 5, se estima la contribución de las plataformas al empleo agregado y las horas trabajadas.

¹¹ Estos valores consideran una sola vez a las personas que presentaron servicios en más de una plataforma. La corrección de estos totales fue posible al combinar los datos administrativos y los recabados en las encuestas a trabajadores, donde estos indicaron si trabajaban con más de una plataforma.

¹² Corresponde al empleo privado registrado reportado por el Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS) para las actividades 6022, 6350 y 6410 de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIIU) Rev. 3, a 4 dígitos.

Gráfico 1. Cantidad de trabajadores de plataformas seleccionadas de movilidad y reparto por mes, 2022 (miles de personas).



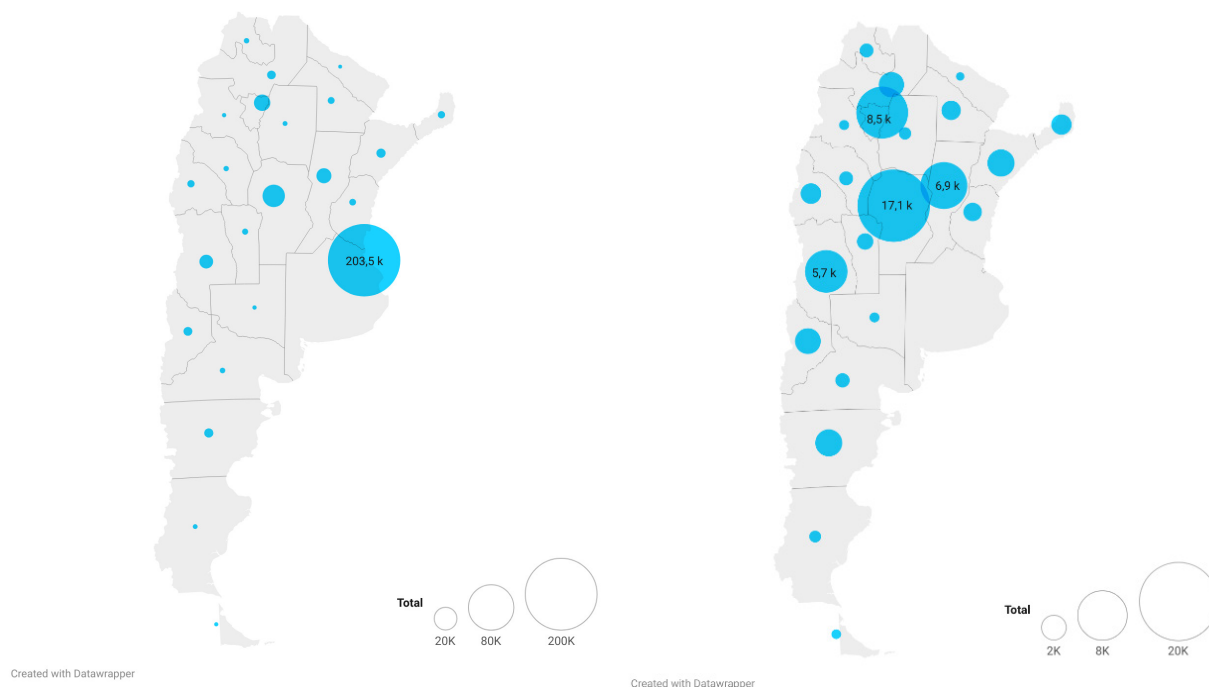
Nota: la cantidad de trabajadores está ajustada para considerar aquellas personas que declararon prestar servicios en más de una plataforma.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos de empresas de plataformas y encuestas a trabajadores.

La provincia de Buenos Aires (PBA) y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) concentraron casi el 80% de los trabajadores en 2022, seguidas por Córdoba (6,6%), Tucumán (3,3%), Santa Fe (2,7%) y Mendoza (2,2%) (Mapa 1). Aunque los datos administrativos no permiten distinguir a la CABA del resto del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y del resto de la PBA, la encuesta a trabajadores brinda información sobre esta distribución¹³. Combinando los datos administrativos con las encuestas, los resultados sugieren que en 2022 el 20,1% de las personas trabajó en la CABA, el 52,6% en el resto del AMBA y el 7,1% en el resto de la PBA. Dentro de la CABA, las principales comunas en donde operaron los trabajadores fueron la 15 (Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas, con 13% del total de CABA), la 1 (Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución, con 12%) y la 3 (Balvanera y San Cristóbal, con 11%). Dentro del resto del AMBA, los partidos de La Matanza, Avellaneda y Quilmes son los que más trabajadores concentraron.

¹³ El AMBA incluye a la CABA y 40 partidos de la PBA. Ocupa un territorio de aproximadamente 3.800 kilómetros cuadrados y es el área geográfica más poblada del país, con el 35% de la población nacional. Para el caso de la CABA, la encuesta también preguntó sobre la comuna en la que las personas trabajan con plataformas.

Mapa 1. Trabajadores de plataformas por provincia, en miles, con y sin PBA y CABA.



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos de empresas de plataformas y encuestas a trabajadores.

3.2. Perfil sociodemográfico

Los trabajadores de plataformas en Argentina tienden a ser varones, de entre 18 y 34 años y con algún nivel de educación secundaria. La Tabla 1 presenta las características demográficas de los trabajadores de plataformas (primera columna), junto a las de la fuerza de trabajo (segunda columna) y a las de los trabajadores clasificados en ocupaciones de conductores, choferes y repartidores (tercera columna)¹⁴.

¹⁴ Las características de la fuerza de trabajo y del grupo de trabajadores en ocupaciones comparables se obtuvieron de la EPH, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). El apéndice detalla las categorías de ocupaciones de la EPH consideradas para conformar este último grupo. Los trabajadores dentro de este grupo pueden o no trabajar a través de plataformas.

Tabla 1. Características sociodemográficas de los trabajadores de plataformas, Argentina, 2022.

Variable	Trabajadores de plataformas - Encuestas o datos administrativos (%)	Fuerza de trabajo - EPH (%)	Sectores afines - EPH (%)
Edad			
18-24*	18,1	11,3	6,2
25-34	39,3	14,8	20,3
35-44	23,7	13,5	23,8
45-64	17,8	11,9	26,8
65+	1,1	10,0	18,3
Género femenino*	10,9	52,2	10,3
Nivel educativo			
Secundario incompleto o menos	33,6	49,2	44,2
Secundario completo	36,6	20,3	38,5
Terciario o superior no universitario	9,6	10,1	7,3
Universitario	6,0	14,9	9,8
Postgrado	0,6	0,7	0,1
Nacionalidad extranjera	11,5	3,1	3,2
Venezuela	6,7	-	-
Otros países de América Latina	3,2	-	-
Otros países fuera de América Latina	1,6	-	-
Estudiantes	16,8	30,4	3,1
Observaciones	12.360	198.097	2.097

Notas: *Las estadísticas de edad y género se obtuvieron de registros administrativos. Los sectores y ocupaciones afines son seleccionados de la EPH y están detallados en el Anexo.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos de empresas de plataformas, encuestas a trabajadores de plataformas e INDEC (EPH).

Los trabajadores de plataformas tienden a ser más jóvenes que la fuerza de trabajo y que el conjunto de conductores, choferes y repartidores. El 57,4% de los trabajadores de plataformas tiene entre 18 y 34 años, mientras que en la fuerza de trabajo y entre los conductores, choferes y repartidores este grupo de edad representa el 26,1% y 26,5%, respectivamente. En cambio, entre estos últimos, la participación de los mayores de 65 años es 10% y 18,3%, respectivamente, comparado con apenas 1% entre los trabajadores de plataformas. Estos promedios esconden diferencias significativas en la distribución de edad de los trabajadores entre las plataformas de movilidad y las de reparto, ya que los primeros tienden a ser mayores que los últimos. Por ejemplo, la proporción de personas de entre 18 y 24 años entre los trabajadores de movilidad es alrededor de 20 puntos porcentuales menor que entre los de reparto y la de personas de entre 45 y 64 años es aproximadamente 25 puntos porcentuales mayor. Esto resulta en que la proporción de trabajadores de plataformas de movilidad de entre 35 y 64 años es mayor que la que se observa en los sectores afines incluidos en la EPH. Entre los mayores de 64 años no hay diferencias sustantivas en los resultados.

Las diferencias en la estructura de edad de los trabajadores de plataformas y las del resto de la fuerza de trabajo, incluyendo los sectores afines, sugieren que las plataformas ofrecen oportunidades y modalidades de trabajo más accesibles para grupos demográficos específicos. Por ejemplo, condicional a realizar tareas de reparto, puede que los jóvenes prefieran más las plataformas si estas permiten mayor flexibilidad y libertad para elegir dónde y cuándo trabajar,

como sugieren las motivaciones identificadas por los trabajadores presentadas más adelante. También podría ocurrir que existan barreras de entrada para jóvenes en ocupaciones tradicionales como, por ejemplo, choferes de taxis, que no están presentes en las modalidades de plataformas. Entre los mayores de 64 años, condicional a prestar servicios de movilidad, la menor familiaridad con la tecnología y el entorno digital puede inducir una preferencia por las modalidades tradicionales frente a las de plataformas.

Las mujeres representan el 10,9% de los trabajadores de plataformas. Esta proporción es significativamente inferior a la de mujeres que participan de la fuerza laboral en general (52,2%), pero similar a la de mujeres en el grupo de conductores, choferes y repartidores del total de la economía (10,3%). Además, se observan diferencias según el tipo de actividad y las mujeres participan tres veces más en las plataformas de reparto que en las de movilidad (15% y 5%, respectivamente). La baja participación de las mujeres en actividades de transporte y reparto es un rasgo global que excede a Argentina. Por ejemplo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) reporta un 19% de mujeres empleadas como conductoras de transporte y un 13% ocupadas como mensajeras, repartidoras de paquetes o maleteras en 2023¹⁵.

Solo 11,5% de los trabajadores son extranjeros, según indicaron en las respuestas a la encuesta. Entre estos, más del 50% son venezolanos y solo un 14% son de países de fuera de la región de América Latina y el Caribe (ALC). La preponderancia de extranjeros es un rasgo fundamentalmente de la CABA: el porcentaje de personas extranjeras es de 35% mientras que en el resto del AMBA este porcentaje es 10% y en el resto del país es apenas 4%. Estos resultados son similares al controlar por atributos de los trabajadores como la edad o el género y contrastan con los de estudios anteriores que parecieran sobreestimar la participación de los inmigrantes¹⁶. Por ejemplo, Madariaga et al. (2019) sugieren un porcentaje de inmigrantes de más de 60% entre trabajadores de reparto para 2018, Beccaria et al. (2020) reportan un 66% de inmigrantes en una muestra de 369 trabajadores de plataformas de reparto para 2019-2020, y los resultados en Garavaglia (2022) implican un promedio de 39% de inmigrantes en una muestra de 787 trabajadores de reparto y movilidad en 2021¹⁷. Una limitación de estos estudios es que están basados en muestras relativamente pequeñas enfocadas en el AMBA y recogidas a través de grupos en redes sociales y con el método de bola de nieve, lo cual puede sufrir sesgos de selección. Estas diferencias en los resultados resaltan la importancia de considerar las diferencias regionales para evitar arribar a conclusiones significativamente sesgadas al extrapolar resultados de encuestas basadas en la CABA o el AMBA a todo el país.

Más allá de los problemas metodológicos, la participación de los inmigrantes pudo haber cambiado después de la pandemia de COVID-19 y con la evolución del ciclo económico desde 2018. Si bien no se cuenta con información detallada previa a 2022 para este estudio, en las entrevistas en profundidad con las empresas de plataformas estas indicaron que, efectivamente, sus registros sugieren que la proporción de inmigrantes muestra una tendencia decreciente en los últimos años y especialmente luego de la pandemia, tanto por una menor cantidad de inmigrantes como por una mayor cantidad de nativos argentinos trabajando en plataformas. Sin embargo, dada la distribución geográfica de trabajadores y la composición de inmigrantes por regiones, sus estimaciones internas sugieren un porcentaje de inmigrantes previo a la pandemia no mayor al 50% en el AMBA.

¹⁵ A partir de una muestra de 57 países (OIT, 2023). Estas ocupaciones corresponden a los códigos 5112 y 9621, respectivamente, de la Clasificación Internacional Estándar de Ocupaciones (ISCO-08).

¹⁶ La estimación de un modelo lineal de la probabilidad de ser extranjero como función de su localización, controlando por edad, género y la cantidad de hijos, arroja que residir en la CABA está asociado a un 32% más de probabilidad de ser extranjero que en el resto del interior del país y residir en el resto del AMBA a un 7% más de probabilidad.

¹⁷ El resultado de Garavaglia (2022) presentado aquí surge del promedio ponderado del porcentaje de extranjeros reportado para cada plataforma utilizando como ponderadores las participaciones de cada plataforma en la muestra.

Más de un tercio de los trabajadores de plataformas tiene un nivel educativo de hasta secundario completo y el 16% tiene algún tipo de educación superior. Estos porcentajes son similares al del conjunto de conductores, choferes y repartidores (39% y 17%, respectivamente), mientras que en la fuerza de trabajo el 20% tiene secundario completo y el 26% tiene estudios superiores. No obstante, la proporción de trabajadores con título universitario o superior crece significativamente entre los extranjeros. Mientras que entre los argentinos esta es 4%, entre los extranjeros alcanza el 30%. Este resultado está determinado casi totalmente por los trabajadores venezolanos, entre quienes la proporción con título universitario o superior es 81%. Los estudiantes representan 17% del total, comparado con apenas un 3% entre conductores, choferes y repartidores, lo cual podría explicarse por la mayor versatilidad de las plataformas para combinarse con tareas estudiantiles.

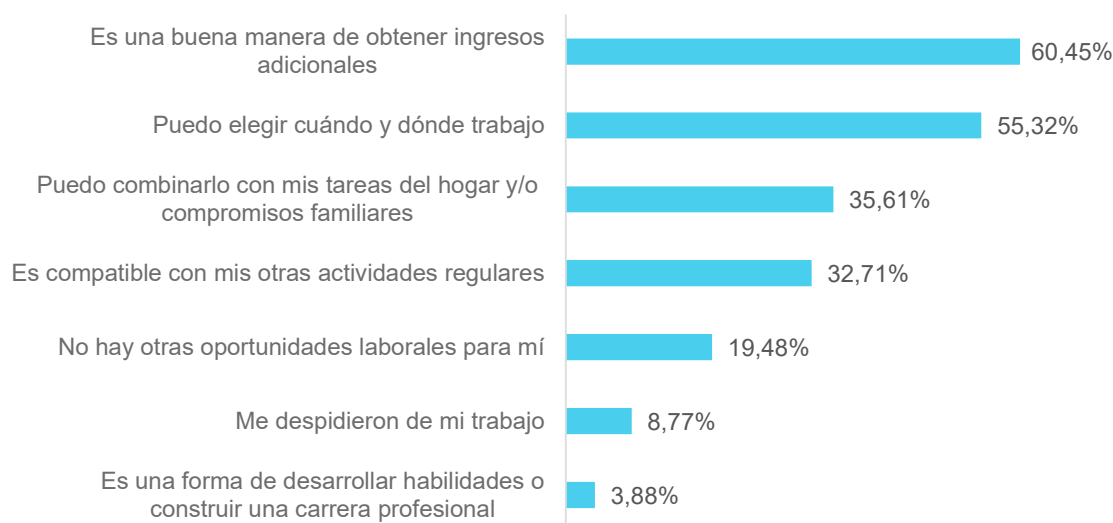
Los resultados que caracterizan el perfil de los trabajadores de plataformas en Argentina pueden compararse con los de estudios similares realizados en Colombia, Perú y países de la Unión Europea (UE). Los trabajadores en Argentina tienen una edad similar a los de Colombia, pero son mayores a los de Perú (Arbeláez et al., 2021; Instituto Peruano de Economía, 2021). En comparación con países de la UE, Argentina muestra un menor porcentaje de trabajadores más jóvenes, de entre 18 y 24 años (EIGE, 2021). Hay un mayor porcentaje de mujeres en Argentina que en Colombia (9%) y Perú (6% para reparto y 3% para movilidad), pero significativamente menos mujeres que en países de la UE (donde el porcentaje se ubica entre 30% y 60%, dependiendo del país). Con respecto al nivel educativo, en Argentina el promedio es mayor que en Colombia, aunque Colombia muestra un mayor porcentaje de graduados universitarios, y algo similar ocurre en Perú. La UE, por otro lado, muestra niveles significativamente más altos, con una proporción de trabajadores de plataformas con educación terciaria completa de entre 40% y 50%. Argentina también muestra un mayor porcentaje de estudiantes que la UE (17% contra entre 4% y 6%). En cuanto a inmigrantes, entre los trabajadores de Argentina hay un menor porcentaje que entre los de Colombia (22%) y los de Perú (11% entre los de plataformas de movilidad y 55% entre los trabajadores de plataformas de reparto). La proporción de inmigrantes es similar a la de la UE en su conjunto, aunque la UE exhibe variaciones significativas entre países, desde 2% entre las mujeres en Polonia hasta más de 20% en los Países Bajos. En esta dimensión, Argentina parecería ser similar a Finlandia, Eslovenia o Eslovaquia. En cuanto a España, el porcentaje de inmigrantes difiere según la encuesta. El Instituto Europeo para la Equidad de Género (2021) reporta alrededor de 13% en plataformas en general, mientras que Afi (2020) reporta 72% de personas nacidas fuera de España en plataformas de reparto.

3.3. Motivación para unirse a plataformas

La principal motivación para comenzar a prestar servicios a través de plataformas fue la de complementar ingresos, de acuerdo con el 60% de los encuestados. La flexibilidad para elegir dónde y cuándo trabajar fue la segunda razón más elegida, con el 55%, y la compatibilidad con otras actividades, incluyendo las tareas del hogar, fue identificada por un 35%. Un 20% indicó que la razón para trabajar en plataformas fue la falta de oportunidades laborales y sólo un 9% indicó haber comenzado a prestar servicios a través de una plataforma por haberse quedado sin trabajo (Gráfico 2).

Las mujeres son más propensas que los hombres a identificar la compatibilidad con tareas de cuidado y hogar como una razón para comenzar a trabajar a través de plataformas. El 49% de las mujeres identificó esta opción, comparado con el 34% de los varones (Gráfico 3). Las mujeres también son menos propensas a identificar la posibilidad de generar ingresos adicionales (54% vs. 61%). Por otro lado, la compatibilidad con tareas de cuidado y hogar es una razón más frecuente entre los inmigrantes que entre los nativos argentinos (41% vs. 35%).

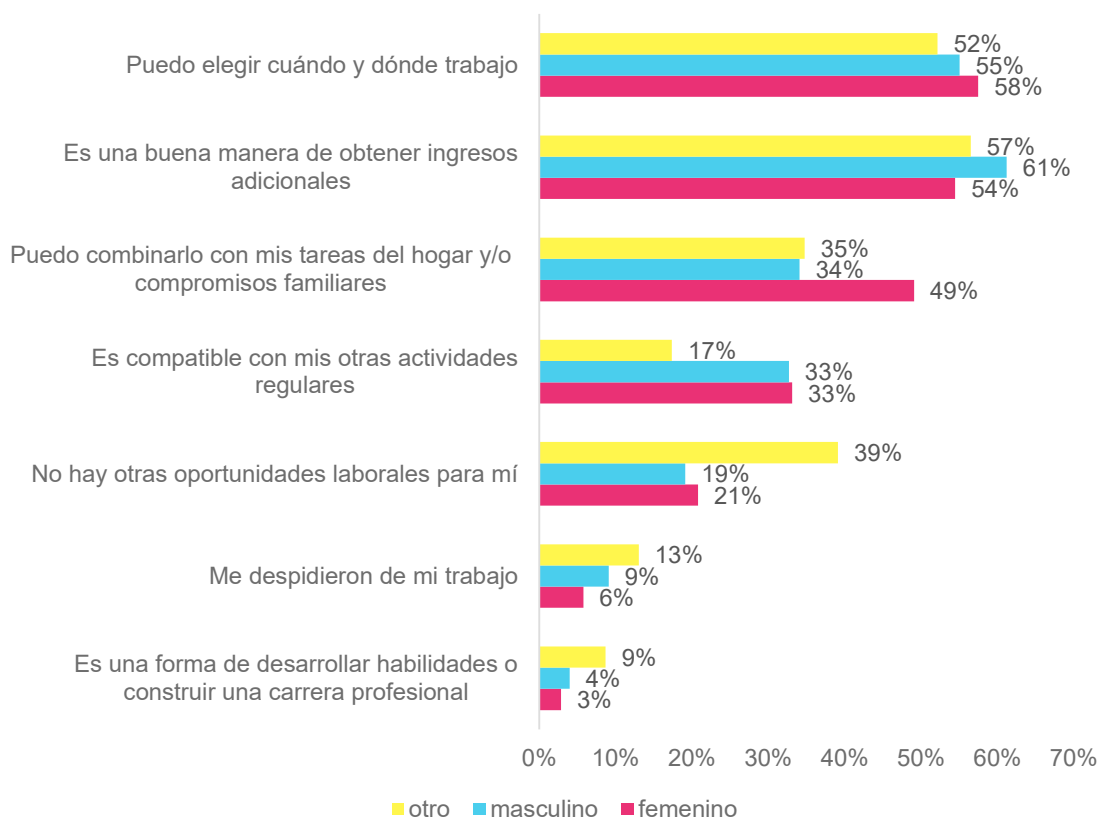
Gráfico 2. Razones para participar en plataformas.



Nota: Pregunta en la encuesta: "Piense en las razones por las que decidió prestar servicios a través de plataformas online. ¿Cuál de los siguientes factores fue el más importante para usted para tomar esa decisión? Seleccione hasta 3 factores más importantes."

Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas

Gráfico 3. Razones para participar en plataformas, por género.



Nota: Pregunta en la encuesta: "Piense en las razones por las que decidió prestar servicios a través de plataformas online. ¿Cuál de los siguientes factores fue el más importante para usted para tomar esa decisión? Seleccione hasta 3 factores más importantes."

Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas

Las motivaciones para trabajar en plataformas en Argentina se parecen más a las documentadas para EE.UU. y algunos países de la UE que a las de otros países de América Latina. En general, las motivaciones para unirse a la economía de plataformas varían según el tipo de tarea realizada y del nivel de ingresos del país. Por ejemplo, Berg et al. (2018) muestran que en la India los trabajadores tienden a depender de las plataformas como fuente de ingreso principal, mientras que los trabajadores estadounidenses lo consideran como ingreso secundario. Para EE.UU., Hall y Krueger (2018) encuentran que la mayoría de los conductores de Uber tenían empleo a tiempo completo antes de unirse a la plataforma y que lo hicieron debido a su deseo de tener flexibilidad y la necesidad de regular las fluctuaciones en sus ingresos, y Koustas (2019) concluye que la angustia financiera debido a impactos externos es una de las razones para comenzar trabajos en la economía de plataformas, especialmente brindando servicios en el sector de movilidad a través de Uber o Lyft. Shokoohyar (2018) analiza una base de datos de reseñas en línea de conductores de Uber y Lyft y encuentra que la flexibilidad laboral, el equilibrio entre la vida y el trabajo y la posibilidad de conocer gente nueva son los principales factores que atraen a los conductores a trabajar en esas plataformas. En la UE, generar ingresos adicionales es la principal razón (alrededor del 40% de los trabajadores), seguida de la flexibilidad (entre el 35% y el 40% dependiendo del género) (EIGE, 2021). Aleksynska et al. (2019) encuentran que, en Ucrania, la mayor proporción de trabajadores de plataformas se dedicaba a esta labor para complementar sus ingresos. En Colombia, en cambio, Arbeláez et al. (2021) reportan que el 52% de las personas que eligen prestar servicios en plataformas lo hace porque no tiene otras oportunidades laborales y el 38% lo hace por la independencia y la flexibilidad. En Perú, el 37% señala la independencia, el 26% la necesidad económica y el 16% la falta de oportunidades de trabajo (Instituto Peruano de Economía, 2021).

3.4. El trabajo en plataformas en Argentina

En esta sección se presentan los resultados de los datos administrativos provistos por las empresas de plataformas sobre horas trabajadas e ingresos, que permiten caracterizar con más detalle la actividad de los trabajadores en las plataformas. Cuando es relevante, se presentan resultados de modelos lineales de regresión para la determinación de la cantidad de horas trabajadas y el ingreso. En estas regresiones, excepto que se indique de otra manera, se incluyen controles por género, edad, vehículo, la plataforma, la antigüedad en la plataforma (en meses y horas trabajadas), la provincia de residencia, el mes del año y las horas trabajadas para el caso de las regresiones del nivel de ingreso.

Horas trabajadas e ingresos

Las horas trabajadas corresponden a las horas en las que una persona estuvo conectada y disponible para recibir pedidos o viajes ("horas de conexión", como se las suele denominar en la industria). Al interpretar estas cifras, debe tenerse en cuenta que las horas de conexión probablemente sobreestiman la cantidad de horas que un trabajador estuvo "efectivamente" trabajando, ya que los trabajadores pueden tener más de una aplicación de plataformas prendida al mismo tiempo o pueden estar realizando otras tareas no vinculadas a su actividad de plataformas mientras la aplicación está encendida¹⁸. Utilizar solo las horas en las que los trabajadores se encuentran

¹⁸ Uber (2021) ha debatido este punto en relación a las regulaciones sobre salario mínimo para trabajadores de plataformas. Si bien en otras modalidades de empleo más tradicionales los trabajadores no pueden, estrictamente, estar cumpliendo horas para dos trabajos diferentes, podría hacerse un argumento similar sobre las horas efectivamente trabajadas en comparación a las horas "cumplidas" en el lugar de trabajo

realizando tareas también podría presentar problemas, ya que las modalidades del trabajo de plataformas que se consideran en este trabajo implican necesariamente que los trabajadores deben estar conectados esperando pedidos. Lamentablemente, los datos utilizados para este estudio no incluyen la cantidad de horas realizando tareas como porcentaje de las horas de conexión ni la cantidad de tiempo promedio que tarda un trabajador en recibir una tarea.

Por otro lado, la medida de horas de conexión es consistente con la utilizada para el cálculo de horas trabajadas en el Sistema de Cuentas Nacionales (INDEC, 2020), que comprende horas directas, el tiempo dedicado al desempeño de las tareas y obligaciones de un puesto de trabajo en cualquier localidad (independientemente del tiempo convenido en el contrato entre el empleador y el empleado), horas conexas, el tiempo de guardia, viajes de trabajo, capacitación y otras actividades, y tiempo de inactividad, entre otros¹⁹. En cuanto al ingreso horario, este resulta de dividir el ingreso total de cada trabajador durante el mes, incluyendo propinas, premios y otros beneficios, por el total de horas de conexión durante ese mes²⁰.

El Gráfico 4 presenta la distribución de horas trabajadas por mes de los trabajadores de plataformas, distinguiendo por tipo de plataforma, y la Tabla 2 presenta la distribución de trabajadores en distintos rangos de horas trabajadas por mes y su correspondiente nivel de ingreso por hora trabajada²¹. Esta incluye el promedio ponderado del ingreso por hora de cada trabajador dentro de cada celda, donde los ponderadores vienen dados por la proporción de horas trabajadas de cada trabajador en el total de cada celda.

En promedio, la mayoría de los trabajadores de plataformas trabaja menos horas por mes que lo que implica un trabajo a tiempo completo y casi la mitad trabaja 40 horas o menos al mes. Como puede verse en el Gráfico 4, la distribución de horas trabajadas cubre un amplio rango y muestra una asimetría marcadamente positiva. El 90% trabaja menos de 160 horas al mes (el equivalente a trabajar una jornada laboral completa de 8 horas durante 20 días) y el 45% trabaja 40 horas por mes o menos²². Estos resultados complementan los de la encuesta a trabajadores, según los cuales el 44% de los trabajadores realiza otra actividad además de su trabajo de plataformas, y son consistentes con la motivación de complementar ingresos y otras tareas. Entre los que realizan otra actividad laboral, el 47% indicó que tenía otro empleo en relación de dependencia (a tiempo completo o parcial) y el 53% restante que tenía otro empleo independiente²³. El Gráfico 4 también muestra que, si bien los trabajadores de movilidad tienden a trabajar menos horas por mes que los de reparto, las diferencias entre ambos tipos de plataformas no son significativas excepto en los percentiles más altos de la distribución. Las personas que más horas trabajan por mes lo hacen entre un 20% y un 30% más en las de reparto que en las de movilidad. Sólo en el 0,07% de los casos se observan patrones que implican 14 horas o más de conexión por día, que es la cantidad de horas límite que ha impuesto XX.

Los patrones de horas trabajadas varían significativamente entre personas de diferentes grupos de edad y género. Como se observa en la Tabla 2, las mujeres y los jóvenes de entre 18 y 24 años

(v.gr., tiempo dedicado al almuerzo, pausas, tiempos muertos, salidas a realizar tareas personales).

¹⁹ La metodología para el cálculo de horas trabajadas aplicada en el Sistema de Cuentas Nacionales está en concordancia con la OIT y recomienda las horas trabajadas como indicador del insumo mano de obra. Quedan excluidos de esta medida todos los tipos de licencia (anuales, feriados, licencia por enfermedad, licencia parental, deberes cívicos y otros); tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo si no se realiza algún trabajo productivo y enseñanza que no sea capacitación.

²⁰ Las propinas contempladas para este resultado son las que los usuarios realizan a través de las plataformas ya que no es posible obtener información de las propinas en efectivo que los usuarios dan por fuera de la plataforma.

²¹ El ingreso por hora está expresado en pesos de diciembre de 2022.

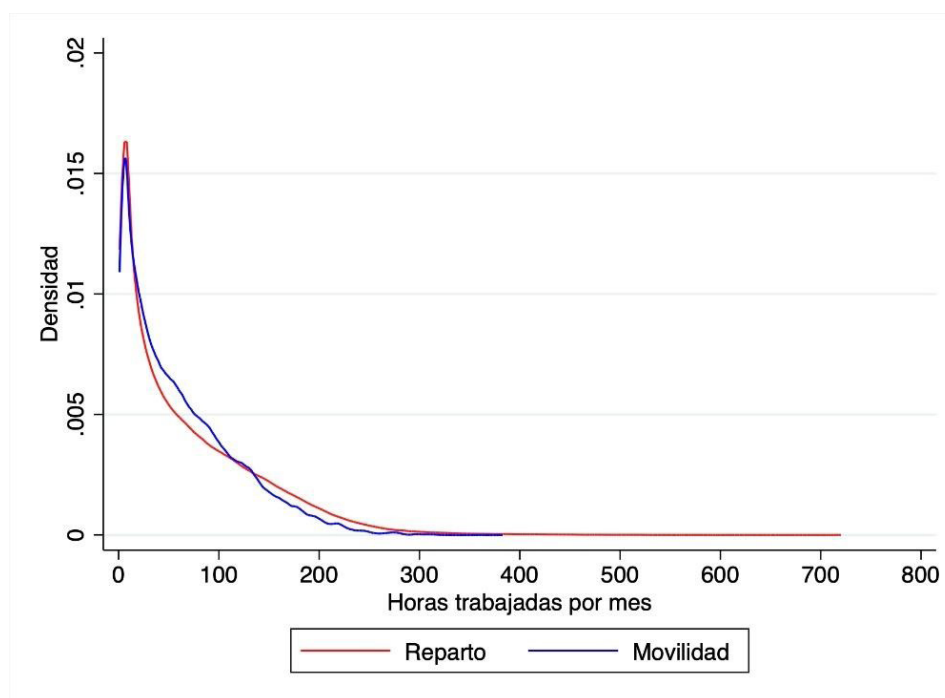
²² La mediana de la distribución es 48 horas por mes.

²³ El 48% indicó que no realizaba otra actividad y el 8% restante estaba jubilado o buscando trabajo.

tienden a trabajar menos horas que el promedio y la preferencia por trabajar más horas tiende a aumentar con la edad. Por ejemplo, el 54% de las mujeres trabaja menos de 40 horas, comparado con el 46% de los varones, y el 26% trabaja más de 80 horas, comparado con el 33% de los varones. Más generalmente, una regresión de las horas trabajadas como función del género y otros controles arroja que las mujeres trabajan un 16% menos horas por mes que los varones, en promedio. Esto podría explicarse si hay diferencias en los hábitos de trabajo debido a la flexibilidad con la que cuentan las mujeres para elegir los horarios en los cuales trabajar o diferencias entre varones y mujeres en las preferencias por trabajar en ciertas franjas horarias. Por ejemplo, Cook et al. (2021), con datos de Uber para Estados Unidos, muestran que los varones tienden a trabajar más en horarios nocturnos y las mujeres más durante los fines de semana. Si estos patrones se combinan con restricciones horarias para las mujeres por estar más dedicadas a tareas de cuidado durante el día o durante el fin de semana, entonces las mujeres pueden terminar teniendo menos horas disponibles en las cuales prefieren trabajar.

El 52% de los jóvenes de entre 18 y 24 años trabaja menos de 40 horas por mes, 7 puntos porcentuales por encima del promedio y 20 puntos porcentuales por encima del segmento de entre 55 y 64 años. Una regresión de la cantidad de horas trabajadas como función de la edad y el resto de los controles indica que tener un año más está asociado a un 1,4% más de horas trabajadas por mes. La menor intensidad de horas trabajadas entre los más jóvenes puede explicarse por una mayor presencia de estudiantes en este grupo en comparación a los otros, aunque el estado civil y el tamaño del hogar también podrían influenciar este comportamiento.

Gráfico 4. Distribución de horas de conexión por mes por trabajadores de plataformas seleccionadas, por tipo de plataforma. Argentina, ene-2022 a abr-2023.



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos provistos por empresas de plataformas.

Tabla 2. Distribución de horas trabajadas por trabajadores de plataformas seleccionadas, Argentina, ene-2022 a abr-2023.

	Horas trabajadas por mes									
	0-40		41-80		81-120		121-160		160+	
	Porcentaje de trabajadores (%) e ingreso por hora (\$)									
	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$
Promedio	45	962	21	1.130	15	1.136	9	1.091	10	880
Grupo de edad										
18-24	52	638	21	769	13	768	8	786	7	657
25-34	46	884	21	1.008	14	956	9	923	10	759
35-44	45	1.170	22	1.319	14	1.292	9	1.171	10	904
45-54	39	1.274	21	1.429	17	1.471	11	1.413	11	1.161
55-64	32	1.280	22	1.507	20	1.588	14	1.612	11	1.389
65+	37	1.409	24	1.530	22	1.567	11	1.581	6	1.474
Género										
Femenino	54	698	20	798	12	830	7	804	7	599
Masculino	46	1.045	22	1.228	15	1.238	9	1.192	9	947
Otro	33	580	20	700	17	733	14	762	16	767

Nota: se consideran las horas que un trabajador de plataformas tiene prendida su aplicación.
 Esta magnitud es mayor o igual a la cantidad de horas durante las cuales se está realizando un traslado o una entrega.
 Los ingresos están expresados en pesos de diciembre de 2022.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos provistos por empresas de plataformas.

A nivel de las provincias los patrones de horas trabajadas son menos claros. La Tabla 3 replica la Tabla 2 pero distinguiendo las cinco provincias con más trabajadores de plataformas, que concentraron el 94% del total en el período considerado. En todas las provincias al menos el 35% de los trabajadores trabajó menos de 40 horas mensuales a través de las plataformas, con un máximo de 50% en Córdoba. En Mendoza y Tucumán hay una tendencia a que los trabajadores trabajen más horas. En estas dos provincias, el 40% de los trabajadores de plataformas trabajó más de 80 horas al mes, mientras que en otras provincias este porcentaje está entre el 28% y el 32%, y alrededor del 9% trabajó más que una jornada laboral completa, comparado con el 5% y 6% en las otras provincias. Al realizar estas comparaciones, debe tenerse en cuenta que diferencias entre provincias en la composición de trabajadores por edad, género, el tipo de plataforma o el vehículo con el que trabajan podrían inducir diferencias en las horas trabajadas. Incluyendo todos los controles y tomando como referencia al complejo CABA más PBA, se observa que Entre Ríos y Salta son las provincias donde los trabajadores trabajan más horas por mes (alrededor de 25% más que en CABA y PBA) y La Pampa y Tierra del Fuego aquellas que registran la menor cantidad, con 26% y 18% menos que en CABA y PBA, respectivamente (Gráfico 5).

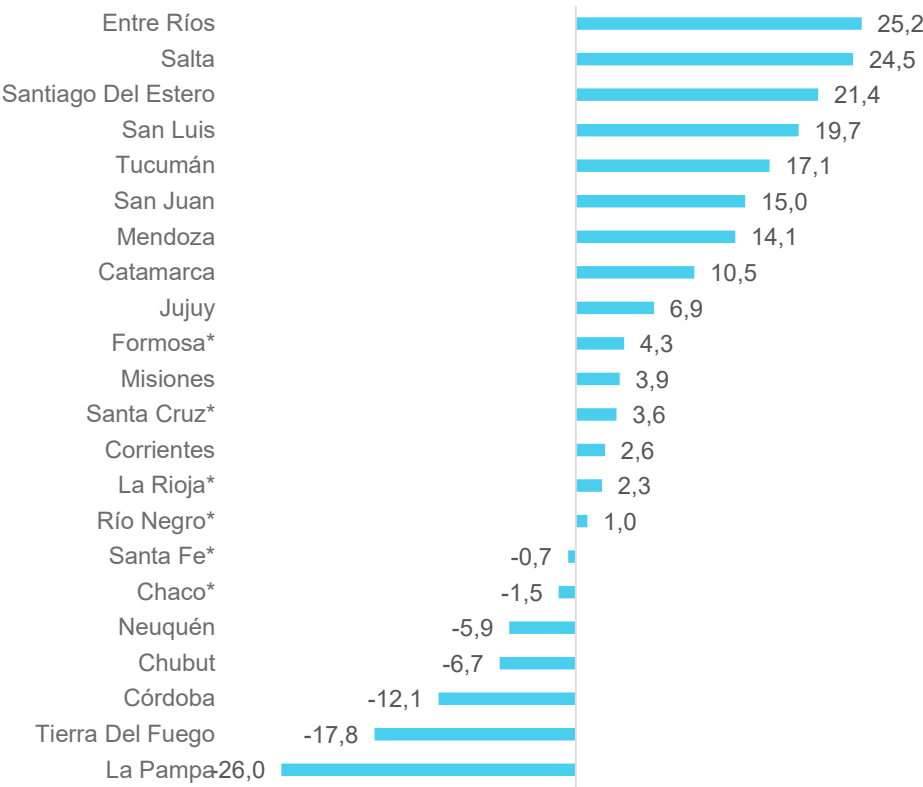
Tabla 3. Distribución de horas de conexión e ingresos por hora de trabajadores de plataformas seleccionadas en provincias seleccionadas, Argentina, ene-2022 a abr-2023.

	Horas de conexión por mes									
	0-40		41-80		81-120		121-160		160+	
	Porcentaje de trabajadores (%) e ingreso por hora (\$)									
	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$
Provincia										
Buenos Aires	46	1.001	21	1.186	14	1.207	9	1.157	9	921
Córdoba	51	879	21	1.014	13	913	8	900	8	774
Mendoza	33	698	24	916	17	941	13	958	13	954
Santa Fe	45	577	23	726	15	712	10	862	7	655
Tucumán	41	1.005	20	1.072	16	1.041	11	954	12	754

Nota: se consideran las horas que un trabajador de plataformas tiene prendida su aplicación. Esta magnitud es mayor o igual a las horas en las que se realiza un traslado o una entrega. Los ingresos están expresados en pesos de diciembre de 2022.

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos administrativos provistos por empresas de plataformas.

Gráfico 5. Diferencias en las horas de conexión por mes promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado CABA-PBA, por provincia.



Nota: diferencias porcentuales relativas al conjunto de CABA y PBA. * indica que la estimación de la diferencia no es estadísticamente significativa a niveles convencionales.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa.

Aquellas personas que declaran tener otro empleo a tiempo completo o tiempo parcial tienden a trabajar menos horas por semana que aquellas que no realizan otras actividades o

son independientes. Según los resultados de la encuesta, entre los trabajadores de plataformas que además tienen un empleo en relación de dependencia a tiempo completo, el 59% reportó trabajar menos de 80 horas por mes en plataformas, comparado con el 49% entre los que tienen un empleo en relación de dependencia a tiempo parcial, el 31% entre los independientes (autónomos, monotributistas o sin registrar) y el 20% entre los que no realizan otra actividad laboral. En cambio, entre estos últimos el 54% declaró trabajar 140 horas o más por mes comparado con el 39% entre los independientes, 22% entre los que tienen un empleo en relación de dependencia a tiempo parcial y 16% entre los que tienen un empleo en relación de dependencia a tiempo completo (Gráfico 6).

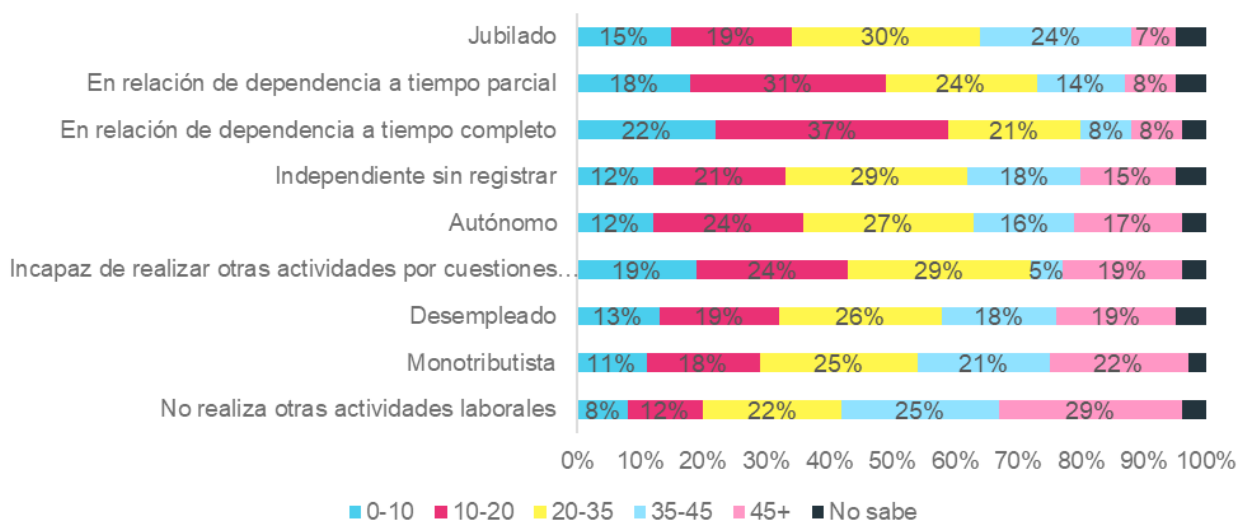
Las diferencias entre los resultados derivados de los datos administrativos y los derivados de la encuesta subrayan la importancia de combinar fuentes de datos para caracterizar el trabajo en plataformas. Estudios previos para Argentina han sugerido una mayor cantidad de horas dedicadas al trabajo de plataformas, especialmente de reparto, de entre 40 y 50 horas semanales (Madariaga et al., 2019; Beccaria et al., 2020). Los resultados de la encuesta a trabajadores realizada para este estudio también indican una mayor cantidad de horas trabajadas, aunque menor a la de estudios anteriores. El 12% de las personas que contestaron la encuesta reportó trabajar hasta 10 horas semanales y el 44% entre 20 y 45 horas semanales. Como se describe más arriba, los datos administrativos indican que esta situación no es la norma entre los trabajadores de las plataformas consideradas en este estudio. Sólo 10% de los trabajadores trabajaron 40 horas por semana o más, con una incidencia levemente mayor en algunos grupos demográficos o en algunas provincias. Este contraste entre los resultados de las encuestas y los del análisis de datos administrativos puede deberse a una combinación de factores y subraya la importancia de combinar fuentes de datos al estudiar este tipo de ocupaciones. Aunque la encuesta realizada para este estudio comprende una muestra mayor que las realizadas hasta ahora en Argentina, y parece representar relativamente bien la distribución regional, por edad y género, el balance no es perfecto. En particular, los jóvenes y las mujeres, que tienden a trabajar menos horas, están subrepresentados en la muestra. Además, podría ser que las personas que se autoseleccionaron para participar de la encuesta, un 5% del total, sean aquellas que trabajan más horas, por cuestiones no observables. Incluso si los dos problemas anteriores no estuvieran presentes, hay evidencia de que las personas tienden a sobre declarar las horas trabajadas en las encuestas de hogares, especialmente las que corresponden a sus segundos empleos²⁴. También podrían declarar las horas trabajadas durante la semana en la que más trabajaron y no el promedio de horas por semana o sin tener en cuenta que no trabajaron todas las semanas del mes.

Existen diferencias sustanciales en el ingreso por hora de los trabajadores de plataformas dependiendo de sus características, la cantidad de horas que trabajan, la provincia en la que operan y el tipo de plataforma. La Tabla 2 muestra que el ingreso por hora de las categorías de trabajadores de plataformas incluidas allí cubre un amplio rango, desde \$638 para las personas de entre 18 y 24 años que trabajan menos de 40 horas semanales hasta \$1.612 para los de entre 55 y 64 años que trabajan entre 120 y 160 horas semanales. Algo similar puede observarse en la Tabla 3. Para tener una visión más completa, el Gráfico 7 muestra toda la distribución del ingreso por hora para cada tipo de plataforma. Además de confirmar el amplio rango de valores que puede tomar el ingreso por hora, es evidente que la distribución del ingreso horario de los trabajadores de movilidad se ubica a la derecha de la de los de reparto, lo que implica que los trabajadores de movilidad tienden a ganar significativamente más por hora que los de reparto, en promedio²⁵. Así y todo, hay un grado sustancial de superposición entre ambas distribuciones.

²⁴ Ver Stewart y Frazis (2019) para Estados Unidos, Williams (2004) para el Reino Unido y Bonke (2005) para Dinamarca.

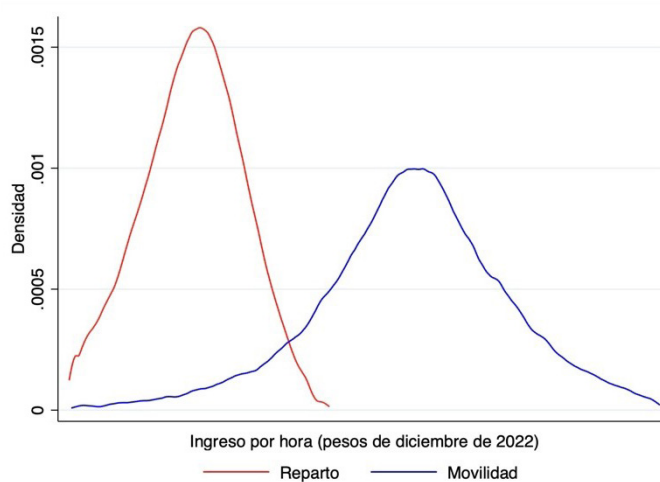
²⁵ Los valores cercanos a cero se corresponden a casos anómalos de trabajadores que realizan una sola o muy pocas tareas al mes.

Gráfico 6. Distribución de horas trabajadas según actividades además de plataformas



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas.

Gráfico 7. Distribución del ingreso por hora de los trabajadores de plataformas, por tipo de plataforma.



Nota: el ingreso por hora está expresado en pesos de diciembre de 2022. El eje horizontal está oculto por cuestiones de confidencialidad. Se excluyen aquellas observaciones que superan el percentil 99 de la distribución de cada tipo de plataforma.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

La edad tiene un efecto menor en las diferencias de ingreso por hora entre los trabajadores de plataformas. La Tabla 2 muestra un ingreso horario creciente en la edad de los trabajadores, independientemente del rango de horas trabajadas. Por ejemplo, el ingreso por hora de los trabajadores de entre 55 y 64 años fue el doble del de los de entre 18 y 24 años. Sin embargo, esto refleja un patrón de selección de trabajadores de mayor edad en plataformas de movilidad, que

tienden a generar ingresos horarios más altos, como se ve en el Gráfico 6. Al controlar por el tipo de plataforma, la antigüedad, el género y la cantidad de horas trabajadas, la edad tiene un efecto menor y negativo sobre el ingreso por hora. En promedio, un año más está asociado a un ingreso por hora 0,2% más bajo.

Existe una brecha de género en el ingreso por hora entre trabajadores de plataformas. Como puede verse en la Tabla 2, las mujeres ganan menos por hora que los hombres en todos los tramos de horas. Una regresión del ingreso por hora como función del género, controlando por la cantidad de horas trabajadas, la edad, la provincia y la plataforma con la que trabajan indica que las mujeres ganan 9,6% menos que los varones. Estos resultados van en línea con estudios previos que también han documentado la brecha de género en los ingresos entre trabajadores de plataformas. Un estudio de Uber y Grow (2020) para Argentina reporta una brecha de género de 5% en las ganancias por hora entre conductoras mujeres y varones. Para Estados Unidos, Cook et al. (2021) estiman una brecha de 7%, también entre trabajadores de Uber.

Los datos disponibles para Argentina no permiten un análisis muy detallado de las causas que pueden estar detrás de esta brecha, pero los resultados en Cook et al. (2021) para Uber (y que podrían aplicar también a plataformas de reparto) sugieren que hay tres factores que pueden explicarla. En primer lugar, los varones tienden a manejar en zonas más redituables porque viven cerca de ellas y porque están más dispuestos a manejar en zonas con más crimen y más locales de expendio de bebidas alcohólicas. En segundo lugar, aquellas personas con más viajes acumulados tienden a ganar más por hora porque han aprendido dónde y cuándo operar y cuándo aceptar o rechazar pedidos, y los varones tienden a tener más experiencia que las mujeres dado que, como se mostró más arriba, trabajan más horas que las mujeres. De hecho, cuando se incluye la antigüedad en la regresión de ingresos por hora descripta más arriba, medida con cantidad de meses y cantidad de horas acumuladas, la brecha cae de 9,6% a 8,2%²⁶. El tercer factor que puede afectar la brecha de ingresos, y que en Estados Unidos explica casi el 50% de ella, es una preferencia de los hombres por manejar más rápido en promedio. Si bien una mayor velocidad puede disminuir el valor de un viaje o una entrega porque esta se realiza en menos tiempo, esto puede compensarse con el valor de completar una tarea rápido para poder tomar otra. Cuando en la regresión de ingresos se restringe la muestra a las plataformas de reparto y se incluye una variable para indicar si la persona utiliza un auto o una moto (versus una bicicleta) como aproximación a la velocidad con la que pueden completar pedidos, la brecha de género de ingresos se reduce de 8,2% a 5,6% (en la plataforma de movilidad no hay manera de controlar por velocidad, ya que todos los trabajadores usan auto en la información disponible para este estudio).

En general, trabajar una mayor cantidad de horas está asociado a un mayor ingreso por hora, pero la relación no es monótona. Trabajar un 10% más de horas está asociado a un aumento de alrededor de 8% en el ingreso por hora, en promedio. Sin embargo, esta relación no es lineal y se concentra en algunos tramos. Por ejemplo, condicional a trabajar menos de 40 horas por mes, un 10% más de horas está asociado a un aumento de 12,5% en el ingreso por hora, pero una vez que se restringe la muestra a aquellos que trabajan más de 80 horas al mes, un 10% más de horas está asociado a una caída de 21% en el ingreso por hora. La Tabla 2 sirve para ilustrar estos patrones. La diferencia de ingreso horario más grande se da entre los trabajadores que prestan servicio en plataformas menos de 40 horas por mes y los que lo hacen entre 41 y 80, independientemente del tramo de edad que se considere. El ingreso por hora aumenta entre 9% (para los de más de 65 años) y 21% (para los de entre 18 y 24 años). Luego, el ingreso horario tiende a aumentar más levemente

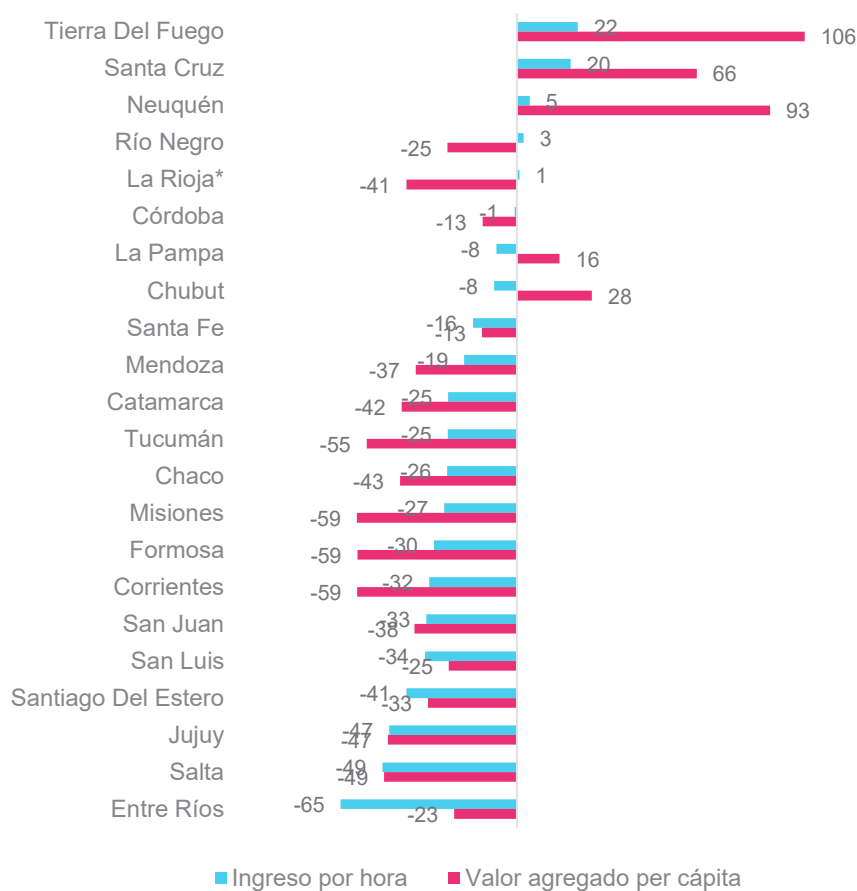
²⁶ Idealmente, la medida para capturar la experiencia y el aprendizaje debería ser la cantidad de viajes, que no está disponible para este estudio.

al pasar a trabajar entre 81 y 120 horas y cae a partir de allí. Al comparar el ingreso horario del tramo más bajo de horas trabajadas con el más alto, las mayores diferencias se observan para los de entre 35 y 44 años y de entre 45 y 54 años (23% y 18% más bajo, respectivamente).

Hay diferencias sustanciales en el ingreso horario de los trabajadores de plataformas entre las provincias. De acuerdo con los resultados de la Tabla 3, entre aquellos trabajadores que trabajan hasta 40 horas mensuales, la mayor diferencia se observa entre los de Tucumán y los de Santa Fe, en donde los últimos perciben un ingreso 43% más bajo que los primeros. En el tramo de entre 121 y 160 horas el ingreso horario es más similar entre provincias y la mayor diferencia se observa entre Buenos Aires y Santa Fe, (25% menos en Santa Fe). Sin embargo, como con las horas trabajadas, estas comparaciones arrastran diferencias en la composición de trabajadores por edad, género, el tipo de plataforma o el vehículo con el que trabajan, entre otras. Controlando por estos factores y tomando al combinado de CABA y PBA como referencia, el Gráfico 8 muestra las diferencias de ingreso por hora entre provincias. Para tener una referencia, el gráfico también incluye el valor agregado per cápita de cada provincia para 2022²⁷. Tierra del Fuego, Santa Cruz, Neuquén y Río Negro son las únicas provincias que muestran un ingreso por hora mayor a CABA-PBA en su conjunto. Entre Ríos es la que registra un ingreso por hora más bajo, 65% por debajo del nivel de CABA-PBA. La correlación entre las diferencias en el ingreso por hora y las diferencias en el valor agregado per cápita es 0,71. Además, puede identificarse una relación negativa entre el ingreso por hora y las horas trabajadas por mes: una mayor cantidad de horas trabajadas promedio por mes con respecto a CABA-PBA tiende a estar asociada a un menor ingreso por hora promedio (Gráfico 9).

²⁷ El valor agregado per cápita está construido a partir del valor agregado bruto a precios básicos en millones de pesos de 2004 estimado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022) y la población de cada provincia estimada por el INDEC.

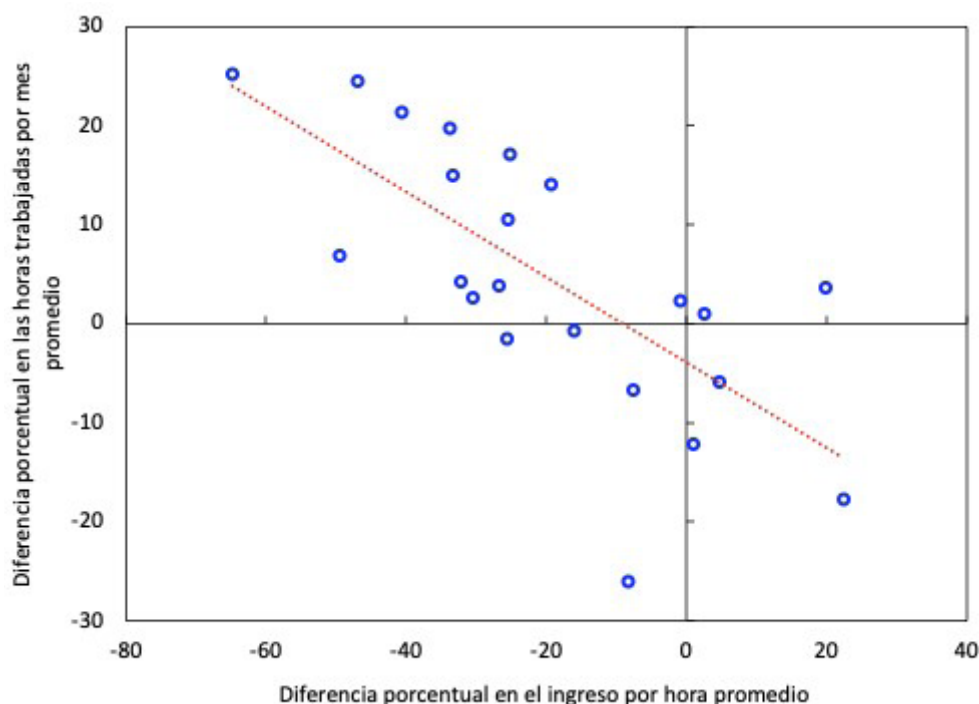
Gráfico 8. Diferencias en el ingreso por hora promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado CABA-PBA, por provincia.



Nota: diferencias porcentuales relativas al conjunto de CABA y PBA. * indica que la estimación de la diferencia no es estadísticamente significativa a niveles convencionales.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa.

Gráfico 9. Diferencias en el ingreso por hora y horas de conexión por mes promedio de trabajadores de plataformas con respecto al agregado CABA-PBA, por provincia.



Nota: cada punto del gráfico corresponde a una provincia, indicando una combinación de diferencias con respecto a CABA-PBA de ingreso por hora promedio y horas de conexión promedio.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa.

Los datos del INDEC permiten comparar el ingreso horario de los trabajadores de plataformas con diferentes grupos de trabajadores de la economía. La Cuenta de Generación del Ingreso e Insumo de la Mano de Obra (CGI) desarrollada por el INDEC permite calcular el ingreso por hora de distintos grupos de trabajadores²⁸. En 2022, el ingreso por hora promedio para el sector privado en su conjunto fue \$1.066, el de los asalariados formales privados \$1.437, el de los no asalariados \$1.099 y el de los asalariados informales \$379. Para comparar correctamente con estos valores de referencia, es necesario calcular el ingreso por hora de los trabajadores de plataformas como se hace en la CGI, dividiendo la suma de los ingresos generados por todos los trabajadores durante el año, a valores corrientes, por el total de horas trabajadas por todos los trabajadores durante el año. Esta cifra, entonces, puede ser diferente de la que surge de las tablas 2 y 3, que incluyen el ingreso por hora promedio ponderado a precios de diciembre de 2022. Finalmente, para no introducir sesgos, se considera el período mayo a diciembre de 2022, para el cual se cuenta con información de todas las plataformas.

El ingreso por hora promedio de un trabajador de plataformas en 2022 fue menor que el del sector privado, pero un tercio de los trabajadores de plataformas tuvo ingresos superiores. Con las consideraciones del párrafo anterior, el ingreso por hora promedio de los trabajadores de plataformas durante el segundo semestre de 2022 fue \$888, 17% más bajo que el del sector privado, 38% menor al de los asalariados formales privados y 19% más bajo que el de los no asalariados. Por

²⁸ En la CGI el ingreso por hora se calcula a partir de datos agregados y no sobre la base de encuestas a hogares o a empresas. Este surge de dividir la remuneración total al trabajo durante el año por las horas trabajadas anualizadas y no es necesariamente igual al salario por hora.

otro lado, este fue 134% más alto que el ingreso horario de los asalariados informales. Sin embargo, el 32% de los trabajadores de plataformas percibió un ingreso por hora mayor al promedio del sector privado y el 79% se ubicó por encima del de los asalariados no registrados. Estas mismas comparaciones, pero dentro del sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones ubican al ingreso horario 53% por debajo del de los asalariados formales en ese sector y 90% y 158% por sobre el de los no asalariados y los asalariados no registrados, respectivamente. Detrás de estas comparaciones, deben tenerse en cuenta que existen diferencias en el ingreso por hora entre las plataformas de reparto y las de movilidad, como se explicó más arriba, y que también hay diferencias en el ingreso por hora dependiendo de la cantidad de horas trabajadas.

Tomar el ingreso mensual para comparar a los trabajadores de plataformas con otros grupos de trabajadores u otras actividades requiere tener en cuenta los patrones de horas trabajadas.

Dada la variabilidad de la dedicación al trabajo de plataformas, tomar el ingreso mensual de los trabajadores de plataformas para comparar con otros grupos de trabajadores y otras actividades más tradicionales puede dar lugar a conclusiones sesgadas si no se tienen en cuenta las horas trabajadas. Por ejemplo, mientras que el ingreso por hora de los trabajadores de plataformas en 2022 fue 38% menor al promedio de los asalariados registrados del sector privado, el ingreso mensual promedio entre mayo y diciembre de 2022 fue aproximadamente 71% más bajo que el salario bruto mensual promedio del sector privado formal (Gráfico 10)²⁹. Esta diferencia, sin embargo, es atribuible a que los trabajadores de plataformas tienden a trabajar menos horas que un trabajador promedio del sector privado formal, como se mostró más arriba.

Para realizar una comparación más precisa, entonces, se toman dos grupos de trabajadores de plataformas: aquellos que percibieron un ingreso 10% mayor o menor al salario privado formal ("ingresos altos") y aquellos que trabajaron 160 horas o más al mes ("trabajadores de plataformas a tiempo completo"). El Gráfico 11 muestra el histograma de horas de conexión por el primer grupo. Como se ve claramente, el grupo de ingresos altos tiende a trabajar más horas que el resto. En promedio, este grupo estuvo conectado 139 horas por mes en la segunda mitad de 2022, menos que lo que implicaría una jornada laboral completa. El mismo ejercicio, pero para aquellos que percibieron un ingreso en un rango de 10% más o menos que el salario mínimo, arroja que este grupo estuvo conectado 85 horas por mes en promedio, similar a un trabajo a tiempo parcial³⁰.

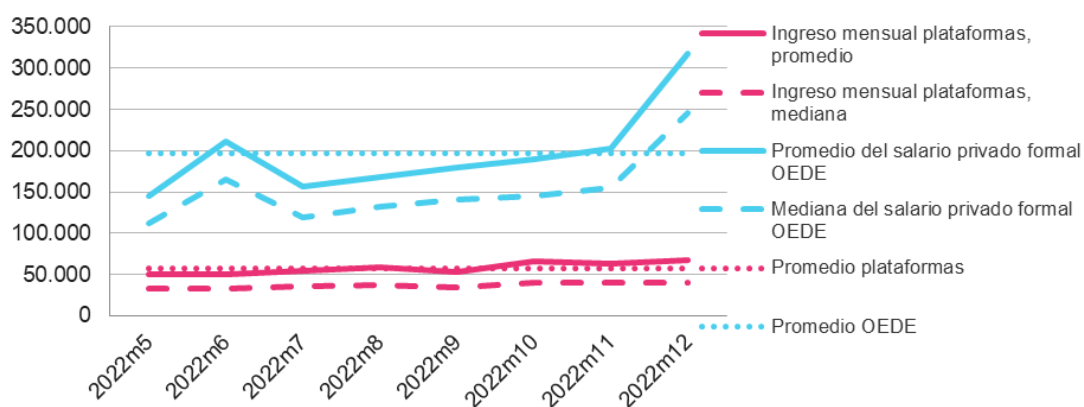
El Gráfico 12 complementa al Gráfico 11 y presenta el histograma del ingreso mensual promedio para los trabajadores de plataformas a tiempo completo y el resto de los trabajadores. Aquellos que estuvieron conectados 160 horas al mes o más tendieron a percibir un ingreso mensual significativamente más alto que el resto y más similar al del salario privado formal, como puede verse en el Gráfico 13, que replica el Gráfico 10 pero ahora sólo considerando los trabajadores a tiempo completo. Si se excluyen los meses de junio y diciembre, para no captar el efecto del aguinaldo en el salario privado formal, los trabajadores de plataformas a tiempo completo recibieron un ingreso entre 11% y 26% por debajo del salario privado formal en la segunda mitad de 2022, y entre un 104% y un 191% por encima del salario mínimo³¹.

²⁹ De acuerdo con el Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del MTEySS, el salario promedio de los asalariados registrados del sector privado fue \$196.300 en ese período. El salario mediano fue de \$152.100, comparado con un ingreso mediano de \$38.100 para los trabajadores de plataformas.

³⁰ Se considera el salario mínimo vital y móvil de noviembre de 2022, que se ubicó en \$57.900.

³¹ Estas comparaciones para el salario y el ingreso mensual medianos ubican a los trabajadores de plataformas entre un 10% y un 18% por debajo del sector privado formal (siempre omitiendo los meses de junio y diciembre) y entre un 74% y un 140% por encima del salario mínimo.

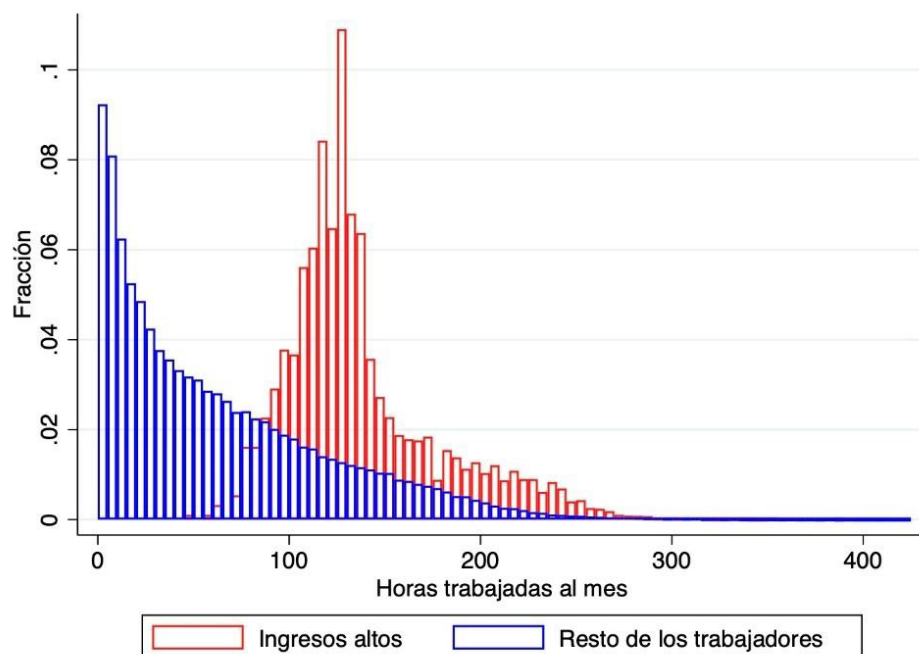
Gráfico 10. Ingreso mensual de trabajadores de plataformas y salario privado formal, Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.



Nota: el salario privado formal promedio de junio y diciembre incluye el aguinaldo. Todos los valores en pesos corrientes.

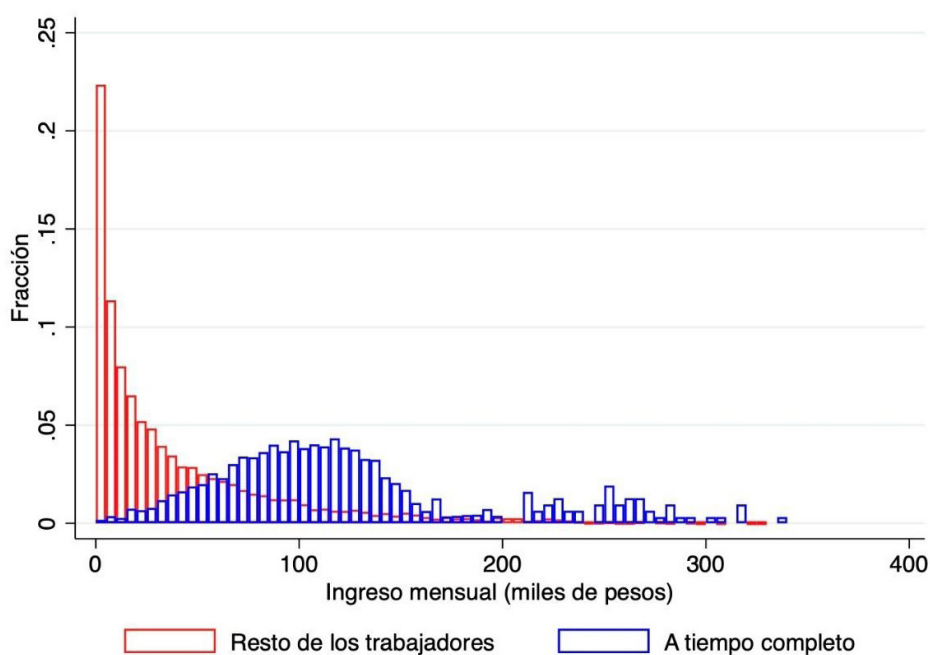
Fuente: elaboración propia en base al OEDE (MTEySS) e información administrativa.

Gráfico 11. Histograma de horas trabajadas al mes por trabajadores de plataformas según su nivel de ingreso mensual promedio. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.



Fuente: elaboración propia en base a información administrativa.

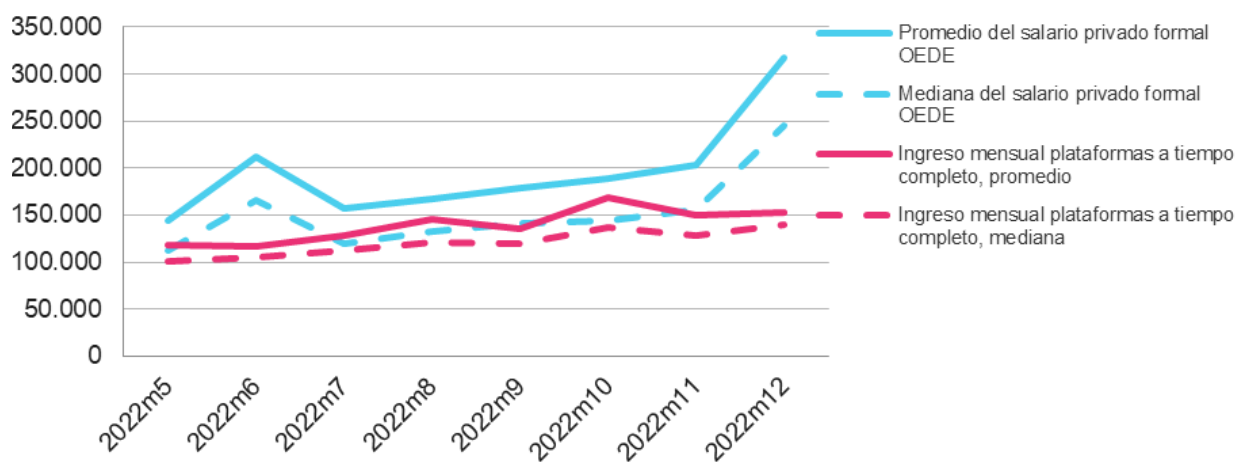
Gráfico 12. Histograma del ingreso mensual promedio de trabajadores de plataformas, por cantidad de horas de conexión al mes. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.



Nota: Se excluyen aquellas observaciones que superan el percentil 99 de la distribución.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa.

Gráfico 13. Ingreso mensual de trabajadores de plataformas a tiempo completo y salario privado formal, Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022.



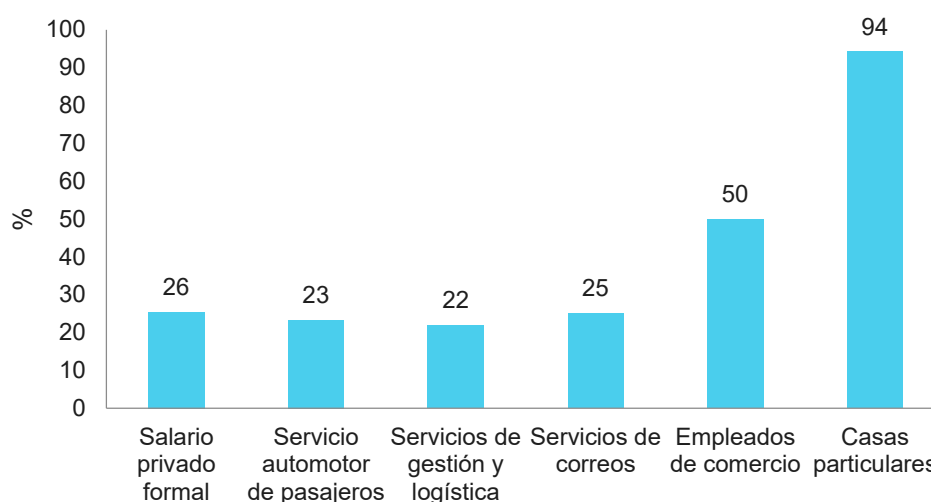
Nota: el salario privado formal promedio de junio y diciembre incluye el aguinaldo.

Todos los valores en pesos corrientes.

Fuente: elaboración propia en base al OEDE (MTEySS) e información administrativa.

Finalmente, el ingreso mensual de los trabajadores de plataformas a tiempo completo puede compararse con otros grupos relevantes de trabajadores. En particular, consideramos el salario privado formal en cada provincia para las actividades de servicio automotor de pasajeros, servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías y servicios de correos³², la remuneración de referencia de la Federación Argentina de Empleados de Comercio y Servicios para la categoría "Maestranza - A" y la remuneración de referencia para trabajadores de casas particulares con retiro. El Gráfico 14 muestra el porcentaje de trabajadores a tiempo completo cuyo ingreso estuvo por encima de estos niveles de referencia.

Gráfico 14. Trabajadores de plataformas a tiempo completo con ingresos mensuales por encima de diferentes remuneraciones de referencia. Argentina, mayo-2022 a diciembre-2022 (%).



Nota: el gráfico muestra el promedio mensual del porcentaje de trabajadores de plataformas a tiempo completo que se ubicaron por encima de diferentes niveles de remuneraciones de referencia, en el período mayo 2022 a diciembre 2022, sin tener en cuenta los meses de junio y diciembre. Para el salario privado formal, se considera el de la provincia en la que reside cada trabajador de plataformas. Para el resto de las remuneraciones de referencia se considera un solo valor para todos los trabajadores.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa, OEDE (MTEySS), AFIP y Sindicato de Empleados de Comercio.

Dinámica

Las bajas barreras de entrada y salida en el trabajo de plataformas y las posibilidades de elegir cuándo y cuánto trabajar dan lugar a dinámicas variadas en el comportamiento de los trabajadores a lo largo del año. Algunas personas utilizan las plataformas esporádicamente durante el año mientras que otras lo hacen como forma de empleo regular. El Gráfico 15 muestra la distribución de trabajadores de acuerdo a la cantidad de meses en la que estuvieron activos en un período de un año³³. El 26,3% utilizó las plataformas de manera continua todo el año y el 73,7% restante se distribuye de manera relativamente uniforme entre el resto de los meses. El 5,9% utilizó las plataformas esporádicamente, sólo un mes en el año, el 7,7% las utilizó dos meses y 5,8% las utilizó 6 meses. Para comprobar que no hay sesgos en la composición de los trabajadores según cuándo comenzaron a trabajar, el Gráfico

³² Estas actividades corresponden a los códigos 6022, 6350 y 6410 de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIIU) Rev. 3, a 4 dígitos, utilizada por el MTEySS.

³³ Se considera que un trabajador utilizó la plataforma durante el mes si estuvo conectado a la aplicación al menos una hora.

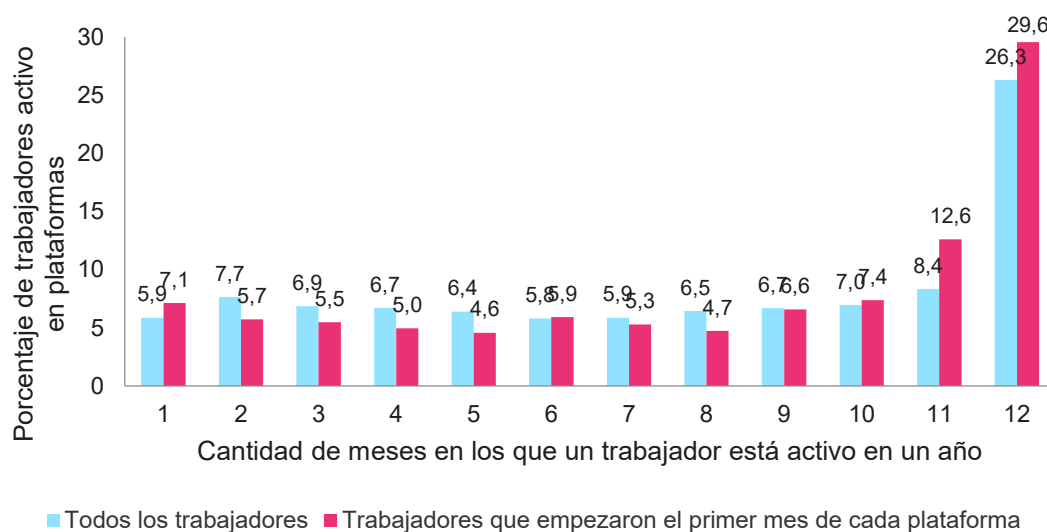
15 también incluye la distribución tomando en cuenta sólo la cohorte de trabajadores que comenzó a trabajar en el primer mes de la muestra para cada plataforma. Los resultados son similares a los que se obtienen tomando toda la muestra de trabajadores. En resultados no reportados se observan diferencias por plataforma, especialmente en el porcentaje de trabajadores que trabaja entre 1 y 3 meses por año y 12 meses por año.

La tasa de altas de nuevos trabajadores promedió 9,2% por mes durante el segundo semestre de 2022. El Gráfico 16 presenta la tasa de nuevos trabajadores dados de alta en las plataformas desde mayo a diciembre de 2022³⁴. En promedio, cada mes, un 9,2% de todos los trabajadores de plataformas comenzó a trabajar ese mes. Es esperable que esta tasa varíe dependiendo del momento del año por cuestiones estacionales del mercado de trabajo. Lamentablemente, los datos de cada plataforma cubren distintos momentos del año, por lo que no puede computarse la tasa de altas en todos los meses de 2022 para todas las plataformas. Sin embargo, analizando cada plataforma por separado, sí se verifica que la tasa de altas es mayor durante el primer trimestre del año. En promedio, para enero, febrero y marzo esta es entre un 13% y un 25% más alta que la tasa promedio de 12 meses corridos, dependiendo de la plataforma.

La tasa de bajas de los trabajadores de plataformas por un período de 3 meses promedió 6,8% entre mayo y septiembre de 2022. El gráfico 16 presenta, para cada mes, la cantidad de trabajadores que dejaron de trabajar en las plataformas durante los 3 meses siguientes (o para los que ese fue el último mes que trabajaron) como porcentaje de todos los trabajadores activos, sin tener en cuenta aquellos trabajadores esporádicos que trabajaron sólo un mes. Dadas las limitaciones en los meses para los que se cuenta con datos, se presenta para el período entre mayo y septiembre de 2022. Así como para las altas, parecería haber cierta estacionalidad en las desvinculaciones hacia el final del año, pero la serie no es lo suficientemente larga como para poder establecer este patrón con precisión. La antigüedad promedio de aquellos trabajadores que se desvinculan es aproximadamente 14 meses.

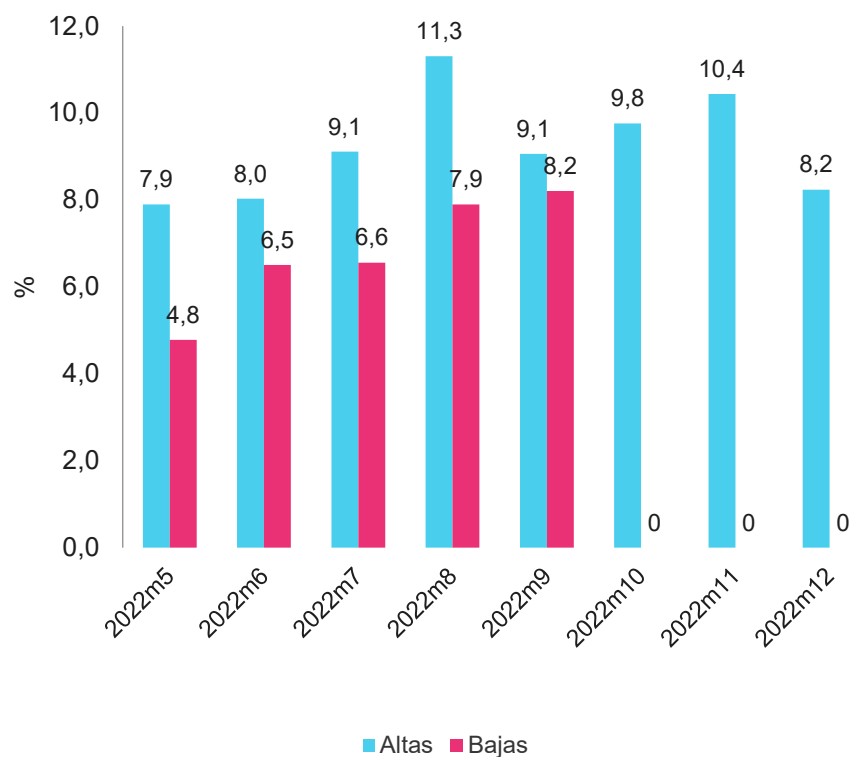
³⁴ Para cada mes, se consideran todos los trabajadores cuyo inicio de contrato es en ese mes y que además registran horas trabajadas en ese mes. En algunos meses puede ocurrir que un porcentaje menor de trabajadores sea dado de alta pero no registre horas trabajadas en el primer mes.

Gráfico 15. Distribución de cantidad de meses que los trabajadores utilizan las plataformas (%).



Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

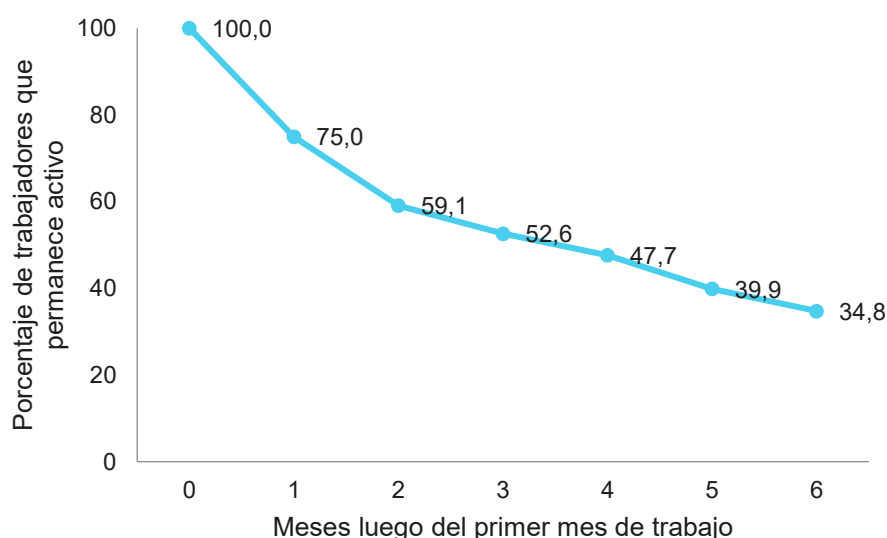
Gráfico 16. Altas y bajas de trabajadores de plataformas (%).



Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

El 35% de los trabajadores de una cohorte típica sigue usando las plataformas para trabajar luego de 6 meses. Los patrones de altas y bajas determinan la permanencia promedio de los trabajadores en las plataformas. Considerando los trabajadores que empezaron a trabajar entre marzo y agosto de 2022, el Gráfico 17 muestra la supervivencia de los trabajadores de plataformas. En promedio, el 75% de una cohorte sigue trabajando un mes después de comenzar y el 35% sigue trabajando 6 meses después. Estos patrones, que complementan los presentados en el Gráfico 15, muestran la convivencia de trabajadores que usan las plataformas por pocos meses, quizás como transición entre otras ocupaciones, con trabajadores que usan las plataformas como actividad laboral más estable.

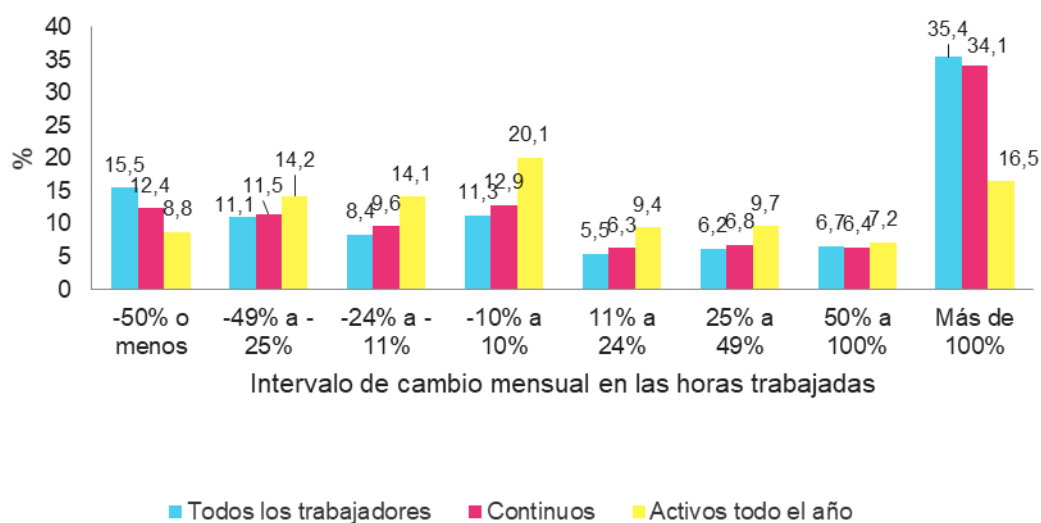
Gráfico 17. Tasa de supervivencia de los trabajadores de plataformas (%).



Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

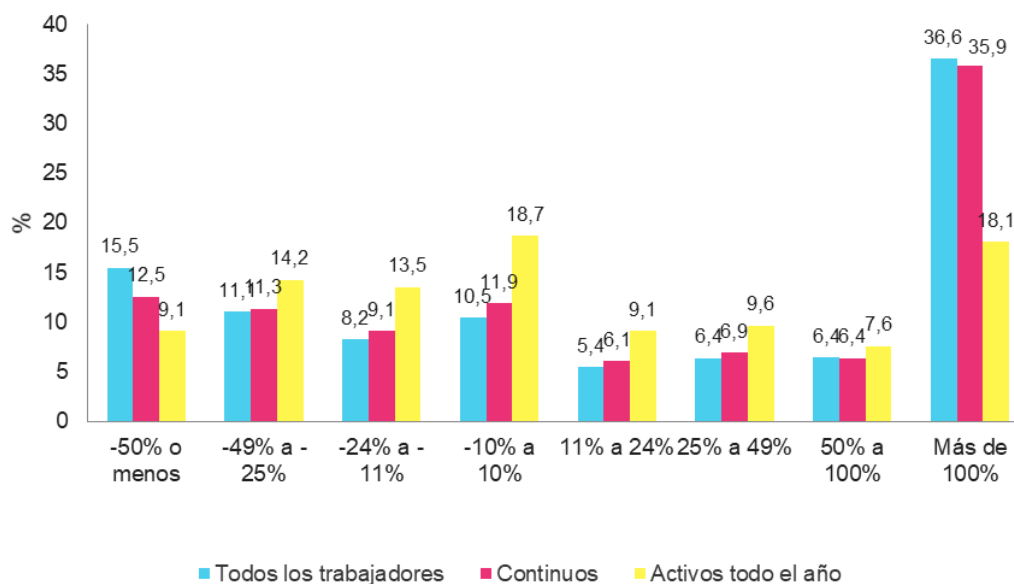
La actividad de los trabajadores de plataformas muestra altos niveles de variabilidad en las horas de conexión y los ingresos a lo largo del tiempo. El Gráfico 17 muestra que los trabajadores de plataformas cambian significativamente la cantidad de horas de conexión de un mes a otro. Tomando todos los trabajadores en su conjunto, casi el 35% aumenta las horas de conexión 100% o más de un mes a otro y alrededor del 15% se conecta la mitad de las horas o menos. Sólo el 11,5% mantiene las horas de conexión dentro de un intervalo de 10% más o menos que el mes anterior. El gráfico también muestra que no hay diferencias significativas entre los trabajadores que usan la plataforma de manera intermitente y aquellos que lo hacen de manera continua. Sin embargo, sí las hay con respecto a aquellos que están activos todo el año. Estos últimos tienden a mostrar tasas de variación más bajas en términos absolutos. Por ejemplo, sólo el 16,5% aumenta las horas de conexión 100% o más de un mes a otro y el 20% las mantiene entre un 10% más o menos. Estos patrones en los cambios en las horas de conexión reflejan la flexibilidad con la que las personas usan las plataformas para trabajar. Además, pueden indicar un mayor grado de adaptación de estas tareas a los cambios en la demanda o a las preferencias de los trabajadores. El Gráfico 18 replica el Gráfico 17 pero para los cambios en los ingresos mensuales, con resultados casi idénticos.

Gráfico 18. Distribución de cambios mensuales en las horas de conexión por trabajadores de plataformas (%).



Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

Gráfico 19. Distribución de cambios mensuales en el ingreso mensual de trabajadores de plataformas (%).



Nota: se consideran los cambios en el ingreso mensual a precios constantes de diciembre de 2022.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa

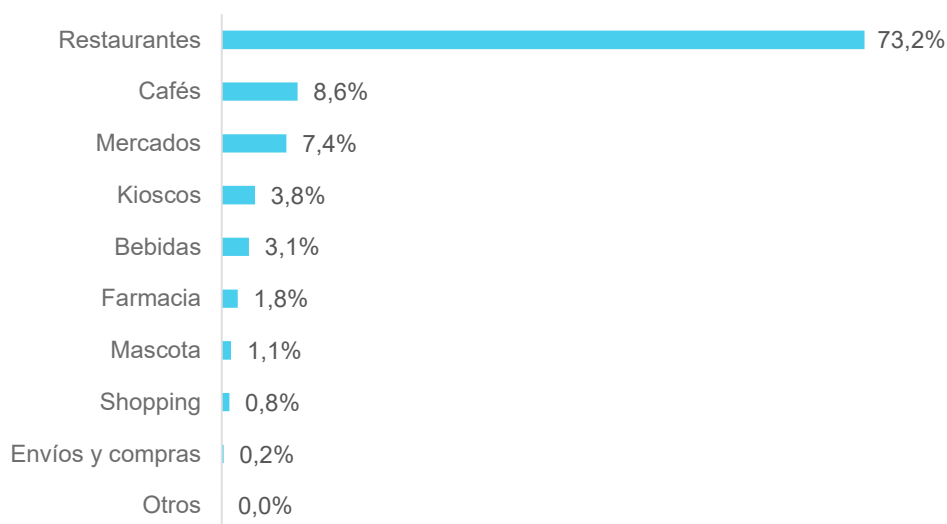
4. Los comercios aliados

4.1. Características de los comercios

La economía de plataformas cuenta con otros actores relevantes además de los trabajadores: los comercios que utilizan las plataformas de reparto para vender bienes y servicios. A pesar de su rol crucial para el funcionamiento de esta actividad y su modelo de negocios, casi toda la literatura existente se enfoca en los trabajadores, dedicando poca atención al estudio los comercios aliados. Dos excepciones son los trabajos de Arbeláez et al. (2021) e IPE (2021), que utilizan datos de encuestas a comercios que utilizan plataformas de reparto en Colombia y Perú, respectivamente. Esta sección sigue la línea de estos trabajos para caracterizar a este segmento a partir de los resultados de la encuesta a comercios aliados³⁵.

Los comercios que utilizan las plataformas de reparto se dedican principalmente a la venta de alimentos, bebidas y comidas preparadas. De acuerdo con los datos administrativos de las plataformas de reparto, en 2022 el 82% del universo de comercios aliados estuvo conformado por restaurantes y cafés, el 11% por mercados y kioscos (incluyendo supermercados) y el 3% por comercios de venta de bebidas. El 4% restante se compuso de farmacias, comercios de venta de accesorios para mascotas y otros comercios (Gráfico 20). Los resultados de la encuesta arrojan resultados similares.

Gráfico 20. Distribución por tipo de comercios

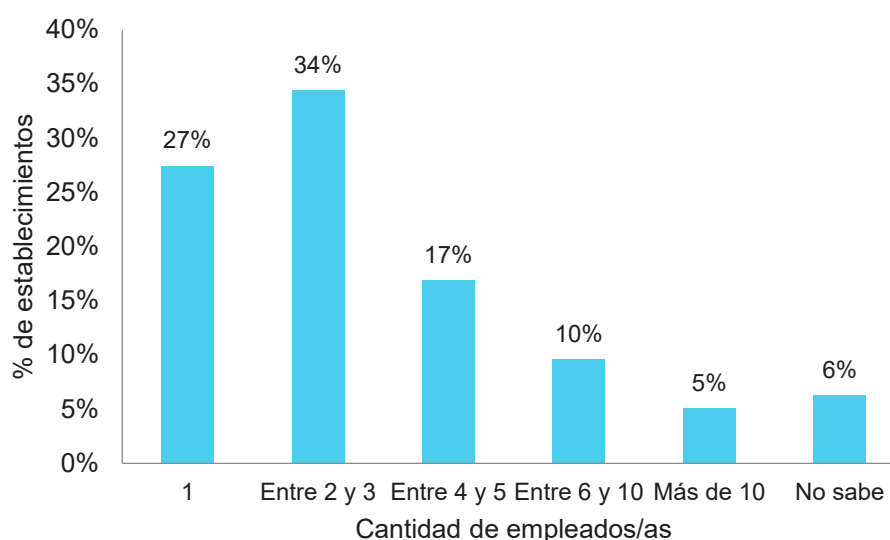


Nota: elaboración propia en base a información administrativa

³⁵ Desafortunadamente, con excepción de la distribución de comercios por tipo de comercio, no se cuenta con acceso a registros administrativos de la actividad de los comercios.

La mayoría de los establecimientos son pequeños en términos de cantidad de empleados y de ventas y tienen poca antigüedad (Gráfico 21). El 27% de los comercios encuestados tuvo un solo empleado en 2022, el 34% tuvo entre dos y tres empleados y sólo un 5% tuvo más de 10. El 46% reportó ventas por menos de 35 millones de pesos (138.000 dólares estadounidenses) y un 6% vendió entre 35 y 100 millones de pesos (383.600 dólares estadounidenses) (Gráfico 22)³⁶. Es decir, más de la mitad de los establecimientos se ubicaron por debajo de los límites de ventas totales y personal ocupado determinados por el (entonces) Ministerio de Desarrollo Productivo para ser considerados microempresas³⁷. El 53% tenía tres años de antigüedad o menos al momento de responder, el 29% entre cuatro y 15 años de antigüedad y el 17% más de 15 años. Los aglomerados que más establecimientos concentraron son el AMBA, con el 38%, seguido de la CABA (12%), Gran Mendoza (8%) y Gran Tucumán (5%).

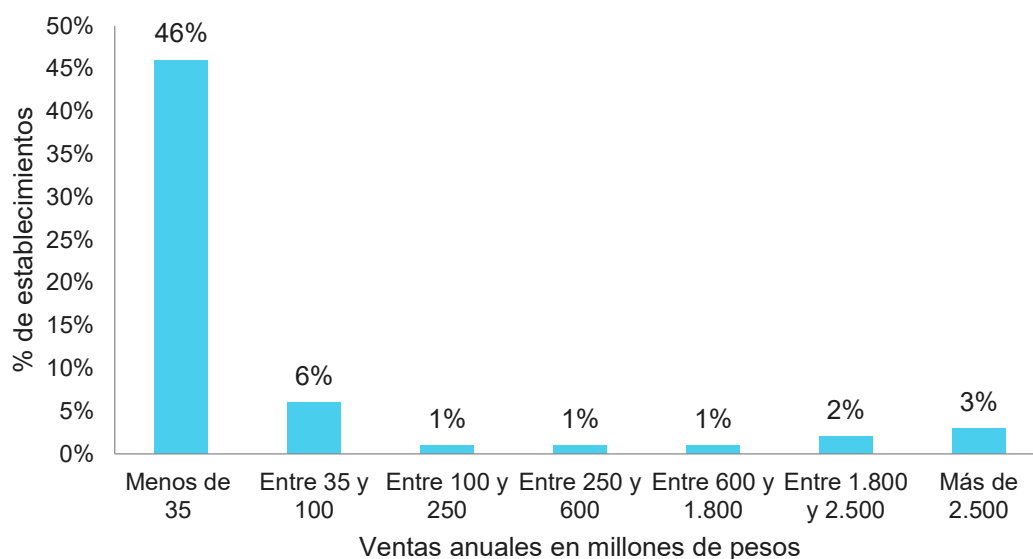
Gráfico 21. Tamaño de comercios por cantidad de empleados



³⁶ Los valores en dólares estadounidenses surgen de aplicar el tipo de cambio implícito en operaciones legales de compra y venta de activos financieros en el mercado de capitales local (dólar "MEP").

³⁷ En 2022 los límites para ser microempresa en el sector comercio fueron \$113.610.000 de ventas totales y 7 empleados y en el sector servicios \$20.190.000 y 7 empleados.

Gráfico 22. Tamaño de comercios por facturación, ventas anuales en millones de pesos



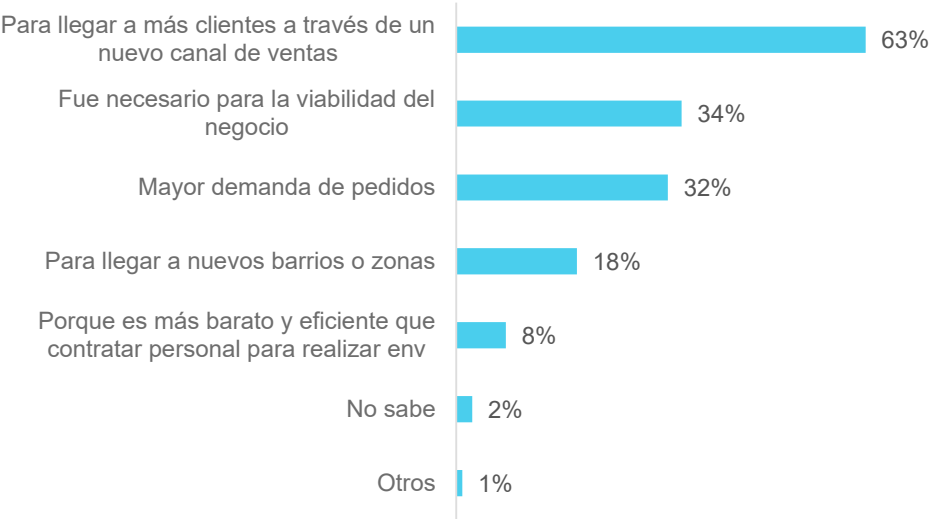
Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas

4.2. Uso de plataformas

La mayoría de los comercios comenzó a usar las plataformas hace menos de dos años para sumar un canal de ventas que le permitiera llegar a más clientes. Según la encuesta, alrededor de un 25% de los comercios contaba con menos de seis meses de antigüedad utilizando las plataformas y un 38% las utilizaba hace menos de dos años. El 63% señaló que la principal razón para comenzar a vender a través de plataformas fue contar con un nuevo canal de ventas para conseguir más clientes. Otras motivaciones fueron la adaptación para que el negocio siguiera siendo rentable (34%) y la necesidad de atender una mayor demanda de pedidos (32%) (Gráfico 23).

Para la mitad de los comercios las ventas por plataformas representaron menos del 20% de sus ventas totales mientras que un 11% obtuvo más del 75% de sus ventas a través de las plataformas. Hay bastante dispersión en cuanto a la comisión que los comercios declararon pagar. Un 23% reportó pagar hasta 15% de comisión, un 11% entre 15% y 20% y el 31% declaró pagar entre 20% y 30% de comisión. El 14% de los comercios que respondieron la encuesta no supo o prefirió no responder cuánto es el porcentaje de comisión que cobra la plataforma.

Gráfico 23. Razones de uso de plataformas de comercio



Fuente: elaboración propia en base a encuestas

5. Contribución a la actividad económica, el empleo, los ingresos y la productividad

La actividad de las plataformas puede contribuir a través de distintos canales al desarrollo económico. Esta sección presenta aportes conceptuales y estimaciones cuantitativas sobre la contribución de las plataformas de movilidad y reparto a la economía argentina en cuatro dimensiones principales: empleo, tecnología, productividad y formalización.

Primero, las plataformas ofrecen un nuevo canal que crea oportunidades de empleo y generación de ingresos formales. Como se describe en las secciones 2 y 3, el trabajo de plataformas está presente en toda la distribución de características de la fuerza de trabajo, pero también se distingue de las formas tradicionales de estas actividades y muestra patrones consistentes con una mayor oportunidad para la inserción laboral formal de jóvenes y estudiantes. También parece tomar diferentes modalidades, abarcando un amplio rango de combinaciones de horas trabajadas e ingreso por hora. Esto sugiere que las plataformas son un actor de relevancia en el mercado de trabajo, que puede ofrecer oportunidades para diversos grupos poblacionales en todo el país, con impacto agregado en la generación de empleo privado y la reducción de la informalidad.

Segundo, a través de la innovación y el uso de tecnología, ofrecen un servicio de intermediación más eficiente que reduce los costos de búsqueda. Los mecanismos que introducen las aplicaciones desarrolladas por las empresas de plataformas permiten a los comercios aliados (en el caso de las plataformas de reparto) y a los trabajadores de movilidad (en el caso de las plataformas de movilidad) tener mayor visibilidad y acceder a clientes a un menor costo. Esto fomenta la competencia ya que ofrece una oportunidad de mayor visibilidad a los comercios y trabajadores que cuentan con menos recursos para invertir en atracción de clientes y, potencialmente, permite aprovechar economías de escala en las operaciones de los comercios minoristas y de los trabajadores. Cramer & Krueger (2016), con datos de cinco grandes ciudades de EE.UU., encuentran que los conductores de UberX son más productivos que los conductores de taxi, con una tasa de utilización un 30% mayor en términos de tiempo y un 50% más alta en términos de kilómetros recorridos. Atribuyen esto a una tecnología de búsqueda más eficiente, una mayor escala y una oferta más elástica. Berger et al. (2018) estiman que la entrada de Uber está asociada a una mayor competencia y una consecuente caída en los ingresos de los conductores de taxi. Cohen et al. (2016) estiman que el excedente del consumidor de la utilización de UberX en EE.UU. en 2015 fue de 6,8 miles de millones de dólares, dos veces mayor que el ingreso recibido por los conductores de UberX y seis veces mayor a los ingresos de Uber (una vez descontados los ingresos de los conductores). Consistente con esto, en Colombia, Arbeláez et al. (2021) encuentran que el 40% de los usuarios de las plataformas de movilidad y reparto estarían dispuestos a realizar pagos adicionales para que esos servicios continúen funcionando.

Tercero, las plataformas contribuyen a la productividad de la economía al inducir cambios en los hábitos, las capacidades digitales y la disposición a realizar inversiones complementarias entre los comercios y los trabajadores. Esto incluye la adopción de tecnologías y dispositivos digitales, como mayor uso de internet, adopción de teléfonos inteligentes y computadoras, instalación de software especializado o adopción de medios de pago electrónicos, pero también implementación de mejores prácticas empresariales, como el mantenimiento de una contabilidad más ordenada, el control de stocks o el uso de marketing digital. Por ejemplo, en Colombia,

Arbeláez et al. (2021) encuentran que, como resultado de comenzar a operar con plataformas, el 60% de los comercios aliados adoptó innovaciones tecnológicas, el 40% sistematizó sus procesos y el 42% comenzó a elaborar su contabilidad. El Instituto Peruano de Economía (2021) encuentra resultados similares para Perú.

Finalmente, dado que la actividad facilitada por las plataformas es formal, esta tiene un impacto sobre los niveles de bancarización y sobre la recaudación impositiva. Tanto por el lado de los trabajadores, que deben estar registrados y reciben sus ingresos en una cuenta bancaria, como por el de los comercios aliados, cuyas ventas quedan registradas, la incorporación de las plataformas en los modelos de negocio tiene un aporte a la formalización de transacciones y aportes sociales.

Las plataformas también pueden generar impactos en otras dimensiones no analizadas en este trabajo, como el medioambiente, la inserción económica de migrantes, los modelos y patrones de movilidad urbana, la creación de mercados secundarios o complementarios, la reducción de las brechas de género o la innovación en mecanismos de contratación y determinación de precios. Por ejemplo, Hall et al. (2018) encuentran que el número de usuarios de transporte público en EE.UU. aumenta 5% dos años después de la entrada de Uber, con un efecto creciente en el tiempo, y sugieren que el uso de Uber es complementario del uso de transporte público. Fulponi (sin fecha) sugiere que Uber actúa como complemento del transporte público en viajes inter- jurisdiccionales del AMBA, Argentina, donde el acceso a este es deficiente. Tarduno (2021) encuentra una asociación negativa entre la presencia de Uber y Lyft y el tiempo perdido en congestiones de tránsito en la ciudad de Austin, EE.UU., y estima que los residentes de la ciudad estarían dispuestos a pagar entre 33 y 52 millones de dólares anuales para evitar los efectos de un mayor tiempo de viaje que provoca la ausencia de estas plataformas. La actividad de Uber también ha sido asociada a una reducción de los arrestos por alcoholemia y de traumatismos en accidentes de tránsito vinculados a ella en EE.UU. (Conner et al. 2021). En África subsahariana, (Park et al. 2021) usan datos para 48 países para estudiar el impacto de Uber en la industria turística. Encuentran que, en promedio por país, Uber contribuyó con 20 millones de dólares anuales en gastos totales de turistas entre 2013 y 2016, lo que equivale a un promedio de 24 dólares por turista.

El resto de la sección presenta evidencia acerca del impacto de las plataformas de movilidad y reparto en la economía argentina a través de la generación de empleo e ingresos formales (apartado 5.1), de la actividad comercial minorista y las prácticas de los comercios aliados (5.2) y de la recaudación tributaria (5.3).

5.1. Contribuciones a través del mercado de trabajo

5.1.1. Empleo e ingresos

Los datos administrativos provistos por las empresas de plataformas y los resultados de la encuesta a trabajadores permiten estimar el número de personas que trabajaron en plataformas durante 2022 y los ingresos que generaron en conjunto³⁸. A partir de ellos, se puede estimar la contribución de las plataformas de movilidad y reparto al empleo y los ingresos comparándolos con las estadísticas oficiales de ocupación, empleo e ingresos derivadas de la EPH y la CGI, producidas por el INDEC. Esta sección presenta los resultados de las diferentes formas posibles de estimar esta contribución.

³⁸ El apéndice incluye un detalle de los supuestos detrás de la estimación de horas e ingresos totales para 2022.

Tabla 4. Contribución de plataformas seleccionadas de movilidad y reparto al empleo y los ingresos de las personas trabajadoras, Argentina, 2022.

Variable (en miles)	Plataformas	Trabajadores privados	Asalariados registrados	No asalariados
<i>Panel A: todos los sectores</i>				
Personas ocupadas	236	10.392	3.878	3.439
% de plataformas	100	2,27	6,09	6,87
Puestos de trabajo	82	18.188	7.245	5.613
% de plataformas	100	0,45	1,14	1,47
Horas trabajadas	68.679	28.717.335	12.740.725	8.694.544
% de plataformas	100	0,24	0,54	0,79
Ingreso total (millones de pesos)	72.063	30.624.124	18.311.073	9.552.292
% de plataformas	100	0,24	0,39	0,75
<i>Panel B: Transporte, almacenamiento y comunicaciones</i>				
Personas ocupadas	236	-	-	-
% de plataformas	100	-	-	-
Puestos de trabajo	82	1.267	583	344
% de plataformas	100	6,49	14,11	23,91
Horas trabajadas	68.679	2.325.580	1.094.076	621.256
% de plataformas	100	2,95	6,28	11,05
Ingreso total (millones de pesos)	72.063	2.551.858	2.052.195	209.933
% de plataformas	100	2,82	3,51	34,33

Notas: * en miles, salvo que se indique lo contrario. El ingreso total de los trabajadores de plataformas está expresado en pesos de diciembre de 2022.

Fuente: CIPPEC sobre la base de registros administrativos de empresas de plataformas, resultados de la encuesta a trabajadores e INDEC.

Las personas que en 2022 trabajaron al menos una vez con plataformas de movilidad y reparto representaron el 2,27% del total de personas ocupadas en el año. Este resultado surge de comparar las 236.000 personas que trabajaron a través de las plataformas de movilidad y reparto al menos un día durante 2022 con los 10,4 millones de personas ocupadas en el sector privado en aglomerados urbanos, de acuerdo con los datos de la EPH (Tabla 4)³⁹.

Para poder comparar el empleo generado por las plataformas con los puestos de trabajo del sector privado, se considera el promedio mensual de trabajadores de plataformas, de manera de aproximar un puesto de trabajo generado por las plataformas. Tomando esta medida, en 2022, el promedio mensual de personas que trabajaron en plataformas (82.000 trabajadores promedio por mes) representó el 0,45% de los puestos de trabajo del sector privado y el 0,6% de los puestos de trabajo del sector privado formal. Los puestos de trabajo del sector privado incluyen a los asalariados formales, los asalariados informales y los no asalariados, y los puestos de trabajo del sector privado formal incluyen a los asalariados formales y a los no asalariados⁴⁰.

La suma de las horas trabajadas por los trabajadores de plataformas en 2022 representó el 0,24% del total de horas trabajadas en el sector privado. Dadas las características de trabajo de tiempo parcial y con mucha variabilidad, la cantidad de horas trabajadas aporta una medida más

³⁹ La población ocupada es aquella que trabajó al menos una hora en alguno de los 31 aglomerados urbanos relevados por la EPH. En 2022, la población ocupada varió entre un mínimo de 10,2 millones en el primer trimestre y un máximo de 10,5 millones en el tercer trimestre.

⁴⁰ Las cifras de puestos de trabajo y horas trabajadas corresponden a las publicadas por el INDEC en la CGI para 2022, disponibles en <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-9-49>.

precisa para cuantificar la contribución de las plataformas al empleo. Este resultado surge de las horas trabajadas por las personas que trabajaron con plataformas al menos una vez durante 2022, 68,7 millones de horas, con las correspondientes al sector privado, 28.717 millones de horas. Este resultado es algo más de la mitad de la contribución de 0,45% obtenida al utilizar los puestos de trabajo como comparación. Si en lugar de tomar el total del sector privado se consideran las horas trabajadas por los trabajadores privados formales o los no asalariados, la participación es 0,54% y 0,79%, respectivamente.

Los trabajadores de plataformas percibieron el 0,24% del ingreso total del sector privado y el 0,75% de los ingresos de los no asalariados. A partir de los datos administrativos provistos por las empresas de plataformas, se estima que los trabajadores de plataformas percibieron un total de \$72.063 millones durante 2022 (276,4 millones de dólares), mientras que la remuneración total de la fuerza de trabajo en el sector privado fue de \$30.624.124 millones (117.469 millones de dólares)⁴¹.

Los resultados anteriores consideran el aporte de las plataformas en el conjunto de la economía, considerando el total de las actividades. Alternativamente, es posible considerar la contribución de las plataformas al sector de actividad al que están vinculadas las personas que las utilizan. La CGI permite desagregar sectores sólo a un nivel relativamente agregado, dentro del cual puede identificarse al sector de "Transporte, almacenamiento y comunicaciones", que en 2022 representó el 7% de los puestos de trabajo y el 8% del total de horas trabajadas en el sector privado. Si bien este agregado incluye otros sectores además de los de movilidad y reparto a domicilio, es el más cercano a la actividad de las plataformas. En relación con este sector, los trabajadores de plataformas representaron casi el 3% de la cantidad total de horas trabajadas y el 11% de las trabajadas por los no asalariados del sector. En términos de ingresos, el ingreso total de los trabajadores de plataformas representó el 2,8% del sector y el 34,3% del ingreso generado por los no asalariados del sector.

5.1.2. Transiciones laborales y formalización

La irrupción de las plataformas produjo cambios en la dinámica de las modalidades de empleo o las relaciones laborales dentro y fuera del sector de actividad al que pertenecen. Dependiendo de la situación laboral de una persona trabajadora antes de comenzar a trabajar en plataformas, pueden darse distintas formas en las cuales las plataformas impactan en el mercado de trabajo. Una posibilidad es que los trabajadores ya realizaran estas actividades con anterioridad y eligieran migrar a una plataforma para aprovechar la flexibilidad de elegir cuándo y dónde trabajar, beneficios a los que, presumiblemente, no tenían acceso bajo su relación laboral anterior, ya sea por rigideces contractuales o por no tener acceso a una tecnología para administrar esa flexibilidad de manera rentable. Algunas de estas personas quizás realizaran la misma actividad en la informalidad, de modo que la migración a una plataforma implicaría también formalizar sus ingresos. Otra posibilidad es que las plataformas reduzcan barreras de entrada a actividades de movilidad y reparto y atraigan a trabajadores inactivos, desempleados o de otros sectores. La flexibilidad sumada a menores barreras de entrada podría habilitar el trabajo en estas actividades para complementar ingresos o para tener una fuente temporaria de ingresos en situaciones de desempleo. Según los resultados de la sección 3, estas fueron las principales razones por las cuales algunas personas eligieron trabajar a través de plataformas. Más allá de sus motivaciones, la información de las encuestas permite analizar más en detalle las transiciones laborales de los trabajadores de plataformas.

⁴¹ El ingreso total está expresado en pesos de diciembre de 2022 e incluye propinas, beneficios y premios percibidos por los trabajadores.

Antes de comenzar a trabajar con las plataformas, el 83% de los trabajadores encuestados ya tenía un trabajo. Entre estos, el 61% trabajaba en relación de dependencia a tiempo completo o parcial, el 34% lo hacía de manera independiente y sólo el 4% estaba buscando trabajo⁴². A la vez, el 29% indicó que no recibía aportes jubilatorios en su trabajo anterior a las plataformas. La informalidad en su trabajo anterior medida de esta manera es más alta entre los que realizan tareas de reparto a domicilio (el 38% indicó no tener descuento jubilatorio antes de trabajar en plataformas) que entre los que brindan servicios de movilidad (24%).

El 45% de quienes antes tenían un trabajo realizaba la misma actividad que en la plataforma. Dentro de este grupo, el 49% lo hacía de manera independiente y el 18% lo hacía en un empleo en relación de dependencia informal.

Las plataformas permiten una centralización de los ingresos para los trabajadores que simplifica y puede reducir los costos de formalización. En primer lugar, comenzar a trabajar a través de plataformas implica que los ingresos son formales, ya que los trabajadores deben registrarse en el régimen de monotributo⁴³. En segundo lugar, los ingresos están centralizados en la plataforma (más allá de que los trabajadores prestan servicios para múltiples clientes) y se transfieren a los trabajadores a través de una cuenta bancaria. Esta centralización simplifica y reduce los costos de la formalización, dado que un trabajador no tiene que emitir recibos por cada servicio, además de que puede recibir asistencia y acompañamiento en el proceso de darse de alta de monotributo y abrir una cuenta bancaria.

El 24% de los trabajadores respondió que adquirió un producto financiero o bancario como resultado de su actividad en plataformas. Los resultados de la encuesta arrojan que, de ese grupo, alrededor de la mitad adquirió una billetera virtual o una caja de ahorro.

En síntesis, la evidencia recogida para este trabajo sugiere que la elección de trabajar a través de plataformas no parece responder de manera generalizada a una opción de último recurso que precariza la situación laboral de esas personas. El análisis de las transiciones y motivaciones de las encuestas indica que, en la mayoría de los casos, las personas eligieron sumarse a una plataforma cuando ya tenían un empleo, incluso prestando los mismos servicios que realizaban antes (en la mitad de los casos). Para un porcentaje significativo de las personas, además, las plataformas representaron una oportunidad de formalización de ingresos y bancarización.

5.2. Contribución a través de la actividad de los comercios

5.2.1 Gastos de consumo

Otra de las contribuciones de las plataformas de movilidad y reparto a la economía es a través del gasto de los consumidores en servicios de movilidad, comidas preparadas, alimentos y bebidas y otros productos ordenados para entregar a domicilio, más los gastos de intermediación por utilizar las plataformas.

En 2022, el valor bruto de ventas comercializado a través de las plataformas incluidas en este estudio ascendió a aproximadamente \$147.000 millones, el 0,3% del gasto de consumo privado

⁴² Aproximadamente el 1% declaró estar jubilado.

⁴³ Al menos este es el caso para las empresas de plataformas que consideramos en este estudio.

a nivel nacional en ese año (564 millones de dólares). De acuerdo con las estadísticas de cuentas nacionales del INDEC, el gasto de consumo privado durante de 2022 ascendió a \$52.634.552 millones (201,9 mil millones de dólares). Según los últimos datos disponibles, los hogares argentinos destinan un 33% de su gasto al consumo de servicios de movilidad, alimentos y bebidas y comidas fuera del hogar⁴⁴. Suponiendo que esta proporción se mantiene en la estructura del gasto de consumo privado en el agregado, entonces el gasto en estas plataformas representó el 0,8% del gasto total en estos rubros.

5.2.2. Ventas, empleo, prácticas empresariales y productividad

La actividad a través de plataformas puede contribuir al aumento de la eficiencia y la productividad en el comercio minorista. Las encuestas a los comercios aliados recogen información sobre cambios en las ventas y el empleo, la adopción de nuevos medios de pago y tecnologías digitales, inversiones y esfuerzos de capacitación, formalización e implementación de prácticas y hábitos empresariales. La Tabla 5 resume los resultados. Sumada a las entrevistas a las plataformas de reparto y a los comercios aliados, esta información sugiere que existen canales a través de los cuales la actividad de este tipo de plataformas puede contribuir al aumento de la eficiencia y la productividad del comercio minorista.

La mitad de los comercios encuestados aumentó sus ventas luego de empezar a ofrecer sus productos a través de plataformas. El 50% de los comercios declaró haber aumentado sus ventas como resultado de su actividad a través de las plataformas, mientras que un 37% no experimentó cambios y solo un 7% vio caer sus ventas. Estos resultados van en línea con los de la sección 4, que muestran que la principal motivación de los comercios para comenzar a operar a través de plataformas es la posibilidad de acceder a un nuevo canal de ventas para llegar a más clientes. A la vez, el 79% mantuvo sin cambios su planta de empleados y un 12% indicó que contrató más trabajadores para hacer frente a la nueva demanda.

Existen indicios de aumentos de productividad laboral en al menos un segmento de los comercios. De entre los comercios que experimentaron un aumento de sus ventas, un 75% mantuvo o disminuyó su cantidad de empleados y sólo un 19% amplió el horario de atención, lo que implica incrementos en las ventas por trabajador o por horas trabajadas. Además, el 80% no realizó inversiones en reformas o equipo. Estos resultados son consistentes con aumentos de productividad derivados de la adopción de las plataformas de reparto como canal de ventas.

La mayor productividad también se evidenció en mejoras de empaque, tiempos de preparación y canales de comunicación, entre otros cambios de proceso que se suman a la mayor escala de ventas que alcanzan las plataformas. Si bien no es evidencia causal, la información de las encuestas permite explorar hipótesis sobre otros canales que pueden haber llevado a aumentos de productividad entre los comercios como resultado de haber comenzado a vender a través de plataformas. Un 28% indicó haber mejorado los tiempos de preparación de los pedidos, un 21% mejoró el empaque y un 21% mejoró, más generalmente, el proceso de recibir y preparar pedidos para enviar a domicilio. También se observan cambios en la digitalización de las operaciones. El 39% comenzó a utilizar WhatsApp business, el 38% comenzó a utilizar Internet en el negocio y el 50%

⁴⁴ La estructura del gasto de los hogares está tomada de los resultados de la Encuesta Nacional de Gasto de los Hogares (ENGHo) para el último período disponible (2017-2018) (INDEC, 2019). Se considera el gasto a nivel nacional en las siguientes finalidades: alimentos y bebidas no alcohólicas (22,7%), bebidas alcohólicas (1%), servicios de transporte (3,2%) y restaurantes y comidas fuera del hogar (6,2%).

implementó algún tipo de software asociado a la administración del comercio, principalmente para administrar pedidos. Además, el 19% de los encuestados indicó que aumentó la variedad de bienes o servicios ofrecidos. Por otro lado, algunos comercios implementaron algún cambio en sus hábitos o prácticas de administración. Por ejemplo, el 26% indicó haber ordenado su contabilidad y el 7% realizó alguna certificación de calidad.

El uso del canal digital para colocar pedidos promovió una mayor adopción de medios de pago digitales entre los comercios. Según los resultados de la encuesta, el 51% de los comercios comenzó a utilizar un nuevo medio de pago electrónico tras comenzar a operar a través de plataformas, principalmente transferencias bancarias y aplicaciones o billeteras virtuales.

Los comercios podrían tener incentivos para formalizar parte de su operación gracias a que sus ventas quedan registradas a través de las plataformas, con independencia del método de pago. Esto puede ocurrir porque pueden regularizar su situación al poder justificar un mayor nivel de ingresos o porque perciben que, dado un mayor flujo de facturación formal, son más visibles para las agencias de fiscalización y tienen una mayor probabilidad de ser detectados en situaciones irregulares. Los resultados de la encuesta sugieren que efectivamente hay un efecto sobre la formalización de los comercios. Un 24% indicó que empezó a pagar impuestos que antes no pagaba y un 7% tramitó habilitaciones o permisos municipales. Por el lado de la formalización laboral, solo el 4% declaró haber formalizado a uno o más empleados contratados informalmente.

Tabla 5. Cambios en procesos, prácticas e inversiones en comercios aliados, en porcentaje, Argentina, 2022.

Variable	Mejora o adopción (%)	Sin cambios (%)	Empeoramiento (%)
Tiempo de preparación de pedidos	28,1	60,4	4,8
Empaque	20,5	71,3	4,5
Proceso de recibir y preparar pedidos	20,5	71,3	4,2
Variedad de bienes o servicios	19,0	68,9	9,8
Prácticas empresariales y certificaciones (selección múltiple sobre el total)			
Contabilidad ordenada	26,0	-	-
Certificaciones de calidad	6,7	-	-
Estándares ambientales	4,8	-	-
Inversión en equipo o dispositivos (selección múltiple sobre el total)			
Computadoras	27,2	-	-
Teléfono celular	2,9	-	-
Equipo	18,4	-	-
Otro	35,9	-	-
Nuevos medios de pago (selección múltiple sobre el total)			
Tarjeta de débito	31,7	-	-
Tarjeta de crédito	28,1	-	-
Transferencia bancaria	43,8	-	-
Billetera virtual o aplicación de pagos	34,7	-	-

Fuente: CIPPEC sobre la base de encuestas a comercios aliados de plataformas de reparto a domicilio.

Notas: El total de cambios en procesos de tiempos de preparación, empaquetamiento, proceso de preparación y variedad de bienes o servicios no suma 100%. El porcentaje restante en cada variable corresponde a la respuesta "No sabe". Las variables de prácticas empresariales, inversión y medios de pago se construyen sobre el resultado de respuesta de opción múltiple sobre el total de respuestas de comercios.

Para muchos comercios, comenzar a operar a través de las plataformas puede motivar cambios internos de mejora de productividad a través de la reducción de costos, incorporación de tecnología, mejoras de producto u optimización de procesos. Al registrarse en la plataforma, los comercios deben proveer datos precisos sobre tiempos de procesamiento de pedidos y otras tareas, lo que los obliga a medir sus procesos y potencialmente identificar cuellos de botella o ineficiencias⁴⁵. Además, las plataformas monitorean la actividad de los comercios en la plataforma y pueden contactarlos cuando identifican caídas en el desempeño. Si un comercio muestra un desempeño pobre, por ejemplo, en cuanto a quejas de los usuarios debido a demoras o entregas en mal estado, un oficial de cuenta puede comunicarse con el comercio para entender la razón detrás de los malos resultados y brindar consejos para mejorarlos. Las entrevistas en profundidad con las plataformas y comercios aliados sugieren que esta interacción puede inducir cambios puntuales, innovaciones e incluso visitas al comercio para realizar recomendaciones, intervenciones o capacitación. En las encuestas, un 38% de los comercios indicó haber recibido comentarios, consejos o recomendaciones de las plataformas que los llevaron a la implementación de mejoras, lo que sugiere que hay un aprendizaje de los comercios como resultado de ofrecer servicios a través de la plataforma.

Un caso comentado por una de las plataformas sirve para ilustrar este mecanismo. Al empezar a operar en una plataforma, una cadena de comida rápida con presencia en todo el país comenzó a registrar quejas porque las bebidas se entregaban con pérdidas. El análisis del problema concluyó que el diseño de los envases de las bebidas no era adecuado para realizar envíos a domicilio, lo que llevó a la cadena a modificar y mejorar los envases para evitar las pérdidas. En otros casos, los oficiales han dado recomendaciones sobre cómo organizar los pedidos para evitar congestión en el local y no molestar a los clientes que se encuentran en el comercio o sobre cómo mejorar los tiempos de la preparación de pedidos.

Estos ejemplos sugieren un rol de las plataformas en el aprovechamiento de economías de escala en tareas de monitoreo y control de calidad. Así, pueden brindar a los comercios acceso a una infraestructura que recopila y analiza datos sobre desempeño y/o satisfacción de los consumidores que, de otro modo, podría resultar muy costoso de desarrollar para cada uno individualmente.

5.3. Impacto en la recaudación

La actividad de las plataformas puede tener un impacto positivo en la recaudación a través de tres canales: (i) formalización laboral, (ii) impuestos que pagan las empresas de plataformas, y (iii) impuesto a la actividad comercial a través del IVA.

El primer canal de impacto en la recaudación se da a través de la formalización del trabajo asociado a servicios de movilidad y reparto, ya que los trabajadores deben estar registrados en el régimen de monotributo para poder trabajar en la plataforma. Así, la recaudación puede aumentar porque quienes realizaban esa actividad en la informalidad ahora lo hacen de manera formal o porque la expansión de estas actividades a través de las plataformas fomenta la entrada a este sector de nuevos trabajadores formales (o el aumento de categoría, en el caso de aquellos que ya estaban registrados en monotributo y expanden las horas de trabajo).

La actividad de plataformas contribuyó con cerca del 10,4% del total de monotributistas en 2022. Este resultado surge de la relación entre el total de personas que trabajaron utilizando plataformas

⁴⁵ Este aspecto fue indicado por las empresas de plataformas en entrevistas realizadas para este estudio.

al menos una vez en el año con el total de personas inscriptas en el régimen de monotributo. Según datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS), a diciembre de 2022, aproximadamente 2,27 millones de personas estaban inscriptas en este régimen.

Además, se estima que las plataformas contribuyeron con entre el 1,4% y el 3,3% de la recaudación del régimen de monotributo en 2022, considerando la recaudación total de recursos impositivos y de la seguridad social. Este resultado surge de utilizar la información sobre los ingresos anuales de los trabajadores, a partir de la cual se estimó cuántos se habrían ubicado en cada categoría de monotributo. Luego, con la información sobre la cantidad de meses que estuvieron activos, se calculó la recaudación derivada de este impuesto que es atribuible al empleo en plataformas⁴⁶. Según su ingreso anual derivado del trabajo de plataformas, el 90% de los trabajadores se ubicó en la primera categoría de monotributo, el 5,3% en la segunda, el 2,7% en la tercera, el 1,2% en la cuarta, el 0,6% en la quinta y el 0,3% en la sexta. Si suponemos que todos los trabajadores aportaron por su categoría respectiva los 12 meses del año, la recaudación que puede atribuirse al empleo en plataformas (sin incluir el aporte por obra social) asciende a \$4.694 millones, un 3,3% de la recaudación total de recursos impositivos y de la seguridad social de monotributo en 2022, que ascendió a \$143.728 millones⁴⁷. Si, en cambio, suponemos que los trabajadores aportaron sólo la cantidad de meses que estuvieron activos, esta asciende a \$1.941 millones (1,4%).

El segundo canal de impacto en la recaudación proviene de los impuestos que pagan las empresas de plataformas de movilidad y reparto por su operación en el país. Al operar en el país, las empresas de plataformas enfrentan determinados impuestos como el impuesto a las ganancias de sociedades, el impuesto al valor agregado (IVA), ingresos brutos (IIBB) o contribuciones patronales.

En 2022, las empresas de plataformas contribuyeron con el 0,15% de la recaudación total por concepto de impuesto a las ganancias, IVA, IIBB y contribuciones patronales. De acuerdo con la información provista por las empresas de plataformas, en 2022 estas pagaron impuestos por aproximadamente \$19.400 millones, mientras que la recaudación total por concepto de impuesto a las ganancias, IVA, IIBB y contribuciones patronales fue de \$13.216.464 millones.

El tercer canal de contribución a la recaudación es el de los impuestos a la actividad comercial derivados del gasto en servicios de movilidad y reparto. Por un lado, la fracción del gasto no registrado (informal) que los consumidores destinaban a la compra de comidas preparadas, bebidas y otros artículos ahora queda registrado y tributa impuestos al hacerlo a través de las plataformas. Por otro, el crecimiento en las ventas de servicios de movilidad, alimentos, bebidas, comidas preparadas y otros bienes y servicios que generan las plataformas aumenta la recaudación.

Se estima que la actividad de las plataformas de movilidad y reparto contribuyó con el 0,4% de la recaudación total del IVA en 2022. Tomando en cuenta el volumen de gasto reportado anteriormente, de \$147.000 millones, y suponiendo que los precios a los cuales se comercializaron los bienes y servicios incluyeron el IVA a una tasa de 21%, la contribución a la recaudación habría sido de aproximadamente \$25.500 millones en 2022. Además, puede haber efectos secundarios a través de los comercios, por formalización de trabajadores, pago de impuestos y tasas que antes no pagaban o bancarización, como se muestra en la sección anterior. Este cálculo tampoco incluye otras potenciales contribuciones a la recaudación, como pueden ser las derivadas de un mayor uso de pagos electrónicos o de gastos en publicidad. Debido a limitaciones de información, no es

⁴⁶ Se consideran las categorías de monotributo para locaciones y prestaciones de servicios vigentes desde el primero de julio al 31 de diciembre de 2022. El total puede sumar más de 100% por redondeo.

⁴⁷ El dato de recaudación de monotributo corresponde al publicado por la AFIP en las estadísticas de recaudación tributaria (AFIP, 2022).

posible cuantificar la contribución a la recaudación derivada de estas fuentes.

Considerando las estimaciones para los tres canales de recaudación, la actividad de las plataformas de reparto y movilidad habría contribuido en 2022 con entre el 0,35% y el 0,37% de la recaudación total de la AFIP por concepto de monotributo, IVA, impuesto a las ganancias, impuesto a los ingresos brutos y contribuciones patronales.

Tabla 6. Recaudación por tipo de impuesto sobre empresas de plataformas seleccionadas, en 2022

Segmento	Millones de pesos	% de la recaudación
Monotributo		
Recaudación (excl. OOSS)	143.728	100,0
Aportes trabajadores de plataformas (máx.)	4.694	3,3
Aportes trabajadores de plataformas (mín.)	1.941	1,3
Impuestos pagados por empresas de plataformas		
Total	19.400	0,15
Consumo		
Recaudación nacional del IVA	5.831.330	100,00
Ventas totales	147.000	
IVA implícito	25.512	0,44
Recaudación total AFIP	13.360.192	
Total máx.	49.857	0,37
Total mín.	46.776	0,35

Fuente: CIPPEC sobre la base de información administrativa y datos de la AFIP.

6. Conclusiones

La irrupción y el crecimiento de la actividad de plataformas de movilidad y reparto en Argentina han motivado una discusión profusa sobre la naturaleza de las relaciones laborales asociadas a estos modelos de negocio y sobre si es necesario introducir cambios a la regulación laboral o a la regulación de plataformas. La caracterización de la actividad de los trabajadores de plataformas con la que cuentan los encargados de políticas y otras partes interesadas en estos procesos es generalmente limitada e imprecisa en comparación a lo que se sabe sobre el mercado de trabajo en general. Típicamente, además, estas discusiones dejan de lado otros aspectos de la actividad de plataformas, como su impacto en la formalización, la inclusión, el aumento de la productividad, la actividad de los comercios minoristas o la recaudación.

Este trabajo aporta una caracterización precisa de la actividad de los trabajadores de plataformas y de los comercios que las utilizan para vender bienes y servicios e incorpora un análisis del impacto sobre el empleo, la productividad y la recaudación. Los datos utilizados en el trabajo lo distinguen de esfuerzos anteriores para caracterizar la actividad de este tipo de plataformas en Argentina. La principal fuente corresponde a datos administrativos provistos por tres principales empresas de plataformas de movilidad y reparto que operan en Argentina, con información sobre horas trabajadas e ingresos a nivel de persona trabajadora. Los datos administrativos se complementan con datos de una encuesta a trabajadores de plataformas que supera limitaciones de tamaño y cobertura de encuestas anteriores realizadas en Argentina, y una encuesta a comercios, sin antecedentes en el país.

La mayor precisión sobre los patrones de horas trabajadas e ingresos generados por los trabajadores de plataformas muestra la diversidad de arreglos y esquemas bajo los cuales éstos prestan servicios a través de plataformas, difiriendo de un empleo tradicional. Algunas personas parecerían recurrir a las plataformas como principal fuente de ingreso, pero la mayoría de los trabajadores de plataformas muestra patrones consistentes con una actividad de tiempo parcial, para complementar ingresos y con gran flexibilidad para entrar y salir de ella y ajustar la cantidad de horas trabajadas mes a mes. La elección de la cantidad de horas a trabajar, más que el nivel de ingresos por hora, parece ser el factor determinante de los ingresos mensuales de los trabajadores de plataformas. De hecho, los trabajadores de plataformas cuyos ingresos mensuales son similares al salario privado formal promedio trabajan una cantidad de horas similar a lo que implicaría un puesto de trabajo a tiempo completo.

Estos resultados aportan evidencia novedosa que puede informar el análisis de diferentes alternativas regulatorias.

Algunas iniciativas para regular el trabajo de plataformas han incluido el establecimiento de un salario mínimo, la exigencia de períodos de desconexión, límites a la cantidad de horas diarias o la clasificación de trabajadores según la cantidad de horas que trabajan en plataformas. Por ejemplo, en Chile, la Ley 21.431⁴⁸ establece una remuneración mínima por hora de trabajo de 120% del salario mínimo proporcional (100% por trabajo activo y 20% por trabajo pasivo) y un tiempo de desconexión de 12 horas continuas dentro de un período de 24 horas para trabajadores de plataformas independientes. En Perú, el proyecto de ley 2260/2017-CR determinaba que aquellas personas que trabajaran al menos cuatro horas al día (o 20 horas a la semana) serían clasificados como dependientes y deberían cumplir con las regulaciones sobre salario mínimo y tiempo de trabajo para el trabajo en relación de dependencia. En Uruguay, un proyecto de ley del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social establece un límite de tiempo de trabajo de 48 horas por semana (tiempo activo y pasivo) para la misma plataforma, así como una remuneración por hora o por tarea de acuerdo con los requisitos de salario mínimo. En Estados Unidos, iniciativas regulatorias como la proposición 22 en California o la ley HB-2.076 en el estado de Washington mantienen el estatus de los conductores como trabajadores independientes y, en el caso del estado de Washington, otorga tarifas mínimas por milla y por minuto y derechos a licencia remunerada por enfermedad, y limitan el tiempo de trabajo a 14 horas consecutivas dentro de un período de 24 horas.

Los resultados del trabajo también sugieren que es crucial dimensionar el impacto de la actividad de plataformas sobre la actividad de los comercios y la recaudación dado que son canales importantes a través de los cuales las plataformas contribuyen a la actividad económica. A través del aprovechamiento de economías de escala y los incentivos a adoptar tecnologías y otras prácticas empresariales, las plataformas de reparto parecerían inducir aumentos de las ventas por trabajador entre los comercios aliados, contribuyendo al aumento de la productividad. El crecimiento de la actividad de los comercios, sumado a la formalización del empleo en actividades de movilidad y reparto, parecería tener efectos no despreciables sobre la recaudación.

Este estudio identifica cuestiones relevantes que pueden ser objeto de futuras investigaciones, como las transiciones laborales de los trabajadores que dejan su trabajo de plataformas, los

⁴⁸ la Ley 21.431 permite que quienes prestan servicios a través de plataformas puedan elegir tener contratos como trabajadores dependientes o independientes

patrones intra-diarios de horas trabajadas y su distribución entre horas de espera y horas realizando viajes y la distribución geográfica de los viajes. Una exploración más profunda de los efectos de las plataformas sobre el comercio minorista también debería formar parte de esta agenda de investigación. Por ejemplo, los efectos diferenciales en los comercios dependiendo de su pertenencia a cadenas o franquicias, que presumiblemente tienen relaciones comerciales diferentes con las empresas de plataformas y diferentes capacidades para aprovechar las funcionalidades de las plataformas, o los efectos sobre los comercios de la apertura de tiendas administradas por las empresas de plataformas (*dark stores*).

En síntesis, con este trabajo CIPPEC contribuye con la generación de evidencia para dimensionar la economía de plataformas y comprender su impacto sobre el mercado de trabajo y la actividad comercial en Argentina. Este es un primer paso para informar un debate público basado en evidencia que contribuya a la generación de las condiciones políticas, técnicas e institucionales para el diseño de alternativas regulatorias modernas e inteligentes que permitan fomentar la innovación y la competencia, garantizar el cumplimiento de los derechos laborales y la protección social.

Anexo

1. Encuestas a trabajadores y comercios

Las encuestas a trabajadores de plataformas y comercios fueron realizadas entre junio y octubre de 2023. La encuesta a trabajadores se envió a través de las plataformas mediante un mensaje en la aplicación móvil con la invitación a responder la encuesta. La encuesta a comercios aliados se envió a través del contacto de los ejecutivos de cuenta de cada empresa de plataformas. Los mensajes de invitación contenían un enlace a un formulario de Microsoft Forms al que solo tuvo acceso CIPPEC. El formulario consistió en las siguientes preguntas:

Tabla 7. Formulario a trabajadores.

Sección A Características Personales		
Pregunta	Opciones de respuesta	Condicional
1	Indique su género	
	Masculino	Pasa a siguiente
	Femenino	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
	Prefiero no decirlo	Pasa a siguiente
2	Indique su edad	
	[Introducir un número entre 18 y 90]	Pasa a siguiente
3	Indique su país de nacimiento	
	Argentina	Pasa a siguiente
	Alemania	Pasa a siguiente
	Bolivia	Pasa a siguiente
	Brasil	Pasa a siguiente
	Chile	Pasa a siguiente
	China	Pasa a siguiente
	Colombia	Pasa a siguiente
	Corea del Sur	Pasa a siguiente
	Cuba	Pasa a siguiente
	Ecuador	Pasa a siguiente
	España	Pasa a siguiente
	Estados Unidos	Pasa a siguiente
	Francia	Pasa a siguiente
	Italia	Pasa a siguiente
	México	Pasa a siguiente
	Paraguay	Pasa a siguiente
	Perú	Pasa a siguiente

	Polonia	Pasa a siguiente
	Portugal	Pasa a siguiente
	República Dominicana	Pasa a siguiente
	Ucrania	Pasa a siguiente
	Uruguay	Pasa a siguiente
	Venezuela	Pasa a siguiente
	Resto del mundo - Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica	Pasa a siguiente
	Resto del mundo - Europa	Pasa a siguiente
	Resto del mundo - África	Pasa a siguiente
	Resto del mundo - Asia	Pasa a siguiente
	Resto del mundo - Oceanía	Pasa a siguiente
4	Indique su área de residencia	
	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)	Pasa a 5
	Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA, excluyendo CABA)	Pasa a 6
	Bahía Blanca	Pasa a 7
	Comodoro Rivadavia - Rada Tilly	Pasa a 7
	Concordia	Pasa a 7
	Corrientes	Pasa a 7
	Formosa	Pasa a 7
	Gran Catamarca	Pasa a 7
	Gran Córdoba	Pasa a 7
	Gran La Plata	Pasa a 7
	Gran Mendoza	Pasa a 7
	Gran Paraná	Pasa a 7
	Gran Resistencia	Pasa a 7
	Gran Rosario	Pasa a 7
	Gran San Juan	Pasa a 7
	Gran San Luis	Pasa a 7
	Gran Santa Fe	Pasa a 7
	Gran Tucumán - Tafí Viejo	Pasa a 7
	Jujuy - Palpalá	Pasa a 7
	La Rioja	Pasa a 7
	Mar del Plata	Pasa a 7
	Neuquén - Plottier	Pasa a 7
	Posadas	Pasa a 7
	Rio Cuarto	Pasa a 7
	Salta	Pasa a 7
	San Nicolás - Villa Constitución	Pasa a 7
	Santa Rosa - Toay	Pasa a 7
	Santiago del Estero - La Banda	Pasa a 7

5

Rawson - Trelew

Pasa a 7

Río Gallegos

Pasa a 7

Ushuaia - Río Grande

Pasa a 7

Viedma - Carmen de Patagones

Pasa a 7

Indique su comuna de residencia

Comuna 1 (Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución.)

Pasa a 7

Comuna 2 (Recoleta)

Pasa a 7

Comuna 3 (Balvanera y San Cristóbal)

Pasa a 7

Comuna 4 (La Boca, Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya)

Pasa a 7

Comuna 5 (Almagro y Boedo)

Pasa a 7

Comuna 6 (Caballito)

Pasa a 7

Comuna 7 (Flores y Parque Chacabuco)

Pasa a 7

Comuna 8 (Villa Soldati, Villa Riachuelo y Villa Lugano)

Pasa a 7

Comuna 9 (Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda)

Pasa a 7

Comuna 10 (Villa Real, Monte Castro, Versalles, Floresta, Vélez Sarsfield y Villa Luro)

Pasa a 7

Comuna 11 (Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita)

Pasa a 7

Comuna 12 (Coghlan, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón)

Pasa a 7

Comuna 13 (Núñez, Belgrano y Colegiales)

Pasa a 7

Comuna 14 (Palermo)

Pasa a 7

Comuna 15 (Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas)

Pasa a 7

6

Indique su municipio de residencia

AMBA - Almirante Brown

Pasa a siguiente

AMBA - Avellaneda

Pasa a siguiente

AMBA - Berazategui

Pasa a siguiente

AMBA - Berisso

Pasa a siguiente

AMBA - Brandsen

Pasa a siguiente

AMBA - Campana

Pasa a siguiente

AMBA - Cañuelas

Pasa a siguiente

AMBA - Ensenada

Pasa a siguiente

AMBA - Escobar

Pasa a siguiente

AMBA - Esteban Echeverría

Pasa a siguiente

AMBA - Exaltación

Pasa a siguiente

AMBA - Ezeiza

Pasa a siguiente

AMBA - Florencio Varela

Pasa a siguiente

AMBA - Gral. Las Heras

Pasa a siguiente

AMBA - Gral. Rodríguez

Pasa a siguiente

AMBA - Gral. San Martín

Pasa a siguiente

	AMBA - Hurlingham	Pasa a siguiente
	AMBA - Ituzaingó	Pasa a siguiente
	AMBA - José C. Paz	Pasa a siguiente
	AMBA - La Matanza	Pasa a siguiente
	AMBA - La Plata	Pasa a siguiente
	AMBA - Lanús	Pasa a siguiente
	AMBA - Lomas de Zamora	Pasa a siguiente
	AMBA - Luján	Pasa a siguiente
	AMBA - Malvinas Argentinas	Pasa a siguiente
	AMBA - Marcos Paz	Pasa a siguiente
	AMBA - Merlo	Pasa a siguiente
	AMBA - Conurbano - Moreno	Pasa a siguiente
	AMBA - Conurbano - Morón	Pasa a siguiente
	AMBA - Conurbano - Quilmes	Pasa a siguiente
	AMBA - Pilar	Pasa a siguiente
	AMBA - Presidente Perón	Pasa a siguiente
	AMBA - San Fernando	Pasa a siguiente
	AMBA - San Isidro	Pasa a siguiente
	AMBA - San Miguel	Pasa a siguiente
	AMBA - San Vicente	Pasa a siguiente
	AMBA - Tigre	Pasa a siguiente
	AMBA - Tres de Febrero	Pasa a siguiente
	AMBA - Vicente López	Pasa a siguiente
	AMBA - Zárate	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
7	¿Es estudiante?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a 9
8	¿Qué nivel se encuentra cursando?	
	Primario para adultos	Pasa a 11
	Secundario o medio común	Pasa a 11
	Secundario o medio para adultos	Pasa a 11
	Polimodal	Pasa a 11
	Terciario o superior no universitario	Pasa a 11
	Universitario	Pasa a 11
	Posgrado	Pasa a 11
9	¿Cuál es el nivel más alto de educación que ha cursado?	
	Jardín de infantes	Pasa a siguiente

	Primario común	Pasa a siguiente
	Primario para adultos	Pasa a siguiente
	Secundario o medio común	Pasa a siguiente
	Secundario o medio para adultos	Pasa a siguiente
	Polimodal	Pasa a siguiente
	Terciario o superior no universitario	Pasa a siguiente
	Universitario	Pasa a siguiente
	Postgrado	Pasa a siguiente
10	¿Completó ese nivel?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
11	¿Cuántos hijos o hijas tiene en total?	
	0	Pasa a siguiente
	1	Pasa a siguiente
	2	Pasa a siguiente
	Más de 2	Pasa a siguiente
Sección B Experiencia en plataformas y condición laboral		
Nro pregunta	Opciones de respuesta	Condicional
12	¿Qué tipo de servicios ofrece a través de plataformas online?	
	Transporte de personas	Pasa a siguiente
	Delivery (comida, compras de supermercado, etc)	Pasa a siguiente
	Limpieza	Pasa a siguiente
	Servicios de mantenimiento (plomaría, carpintería, jardinería, pinturería)	Pasa a siguiente
	Servicios de deporte, belleza, salud y bienestar (peluquería, masajes o personal trainer)	Pasa a siguiente
	Educación	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
13	¿Cuándo fue la última vez que utilizó las plataformas online brindando alguno de los servicios que indicó en la pregunta anterior?	
	En la última semana	Pasa a siguiente
	En el último mes, pero hace más de una semana	Pasa a siguiente
	En los últimos 3 meses, pero hace más de un mes (es decir, en algún momento entre marzo y mayo de 2023)	Pasa a siguiente
	En los últimos 6 meses, pero hace más de 3 meses (es decir, en algún momento entre diciembre de 2022 y febrero de 2023)	Pasa a siguiente
	En los últimos 12 meses, pero hace más de 6 meses (es decir, en algún momento del período de junio y noviembre de 2022)	Pasa a siguiente

Hace más de 12 meses (es decir, en algún momento antes de junio de 2022)		
14	¿Qué plataforma o plataformas utilizó con mayor frecuencia para prestar los servicios que indicó anteriormente? Ingrese hasta 3 plataformas	
	Cabify	Pasa a siguiente
	Didi	Pasa a siguiente
	In Drive	Pasa a siguiente
	Pedidos Ya	Pasa a siguiente
	Rappi	Pasa a siguiente
	Uber	Pasa a siguiente
	Wabi	Pasa a siguiente
	Otra	Pasa a siguiente
15	¿Cuántas horas a la semana habitualmente presta servicios en plataformas online?	
	Menos de 10 horas semanales	Pasa a siguiente
	Entre 10 y 20 horas semanales	Pasa a siguiente
	Entre 20 y 35 horas semanales	Pasa a siguiente
	Entre 35 y 45 horas	Pasa a siguiente
	Más de 45 horas semanales	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
16	Cuando utiliza *Plataforma*, ¿en qué zona lo hace?	
	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)	Pasa a siguiente
	Area Metropolitana de Buenos Aires (AMBA, excluyendo CABA)	Pasa a siguiente
	Bahía Blanca	Pasa a 18
	Comodoro Rivadavia - Rada Tilly	Pasa a 18
	Concordia	Pasa a 18
	Corrientes	Pasa a 18
	Formosa	Pasa a 18
	Jujuy - Palpalá	Pasa a 18
	La Rioja	Pasa a 18
	Gran Catamarca	Pasa a 18
	Gran Córdoba	Pasa a 18
	Gran La Plata	Pasa a 18
	Gran Mendoza	Pasa a 18
	Gran Paraná	Pasa a 18
	Gran Resistencia	Pasa a 18
	Gran Rosario	Pasa a 18
	Gran San Juan	Pasa a 18
	Gran San Luis	Pasa a 18
	Gran Santa Fe	Pasa a 18
	Gran Tucumán - Tafi Viejo	Pasa a 18

17

Mar del Plata	Pasa a 18
Neuquén - Plottier	Pasa a 18
Posadas	Pasa a 18
Rawson - Trelew	Pasa a 18
Rio Cuarto	Pasa a 18
Rio Gallegos	Pasa a 18
Salta	Pasa a 18
San Nicolás - Villa Constitución	Pasa a 18
Santa Rosa - Toay	Pasa a 18
Santiago del Estero - La Banda	Pasa a 18
Ushuahia - Rio Grande	Pasa a 18
Viedma - Carmen de Patagones	Pasa a 18

Cuando utiliza "Plataforma", ¿cuáles son las zonas donde presta más servicios? Indique hasta 5 zonas.

CABA - Comuna 1 (Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución.)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 2 (Recoleta)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 3 (Balvanera y San Cristóbal)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 4 (La Boca, Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 5 (Almagro y Boedo)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 6 (Caballito)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 7 (Flores y Parque Chacabuco)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 8 (Villa Soldati, Villa Riachuelo y Villa Lugano)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 9 (Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 10 (Villa Real, Monte Castro, Versalles, Floresta, Vélez Sarsfield y Villa Luro)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 11 (Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 12 (Coghlan, Saavedra, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 13 (Núñez, Belgrano y Colegiales)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 14 (Palermo)	Pasa a siguiente
CABA - Comuna 15 (Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas)	Pasa a siguiente
AMBA - Almirante Brown	Pasa a siguiente
AMBA - Avellaneda	Pasa a siguiente
AMBA - Berazategui	Pasa a siguiente
AMBA - Berisso	Pasa a siguiente
AMBA - Brandsen	Pasa a siguiente
AMBA - Campana	Pasa a siguiente
AMBA - Cañuelas	Pasa a siguiente
AMBA - Ensenada	Pasa a siguiente

	AMBA - Escobar	Pasa a siguiente
	AMBA - Esteban Echeverría	Pasa a siguiente
	AMBA - Exaltación	Pasa a siguiente
	AMBA - Ezeiza	Pasa a siguiente
	AMBA - Florencio Varela	Pasa a siguiente
	AMBA - Gral. Las Heras	Pasa a siguiente
	AMBA - Gral. Rodríguez	Pasa a siguiente
	AMBA - Gral. San Martín	Pasa a siguiente
	AMBA - Hurlingham	Pasa a siguiente
	AMBA - Ituzaingó	Pasa a siguiente
	AMBA - José C. Paz	Pasa a siguiente
	AMBA - La Matanza	Pasa a siguiente
	AMBA - La Plata	Pasa a siguiente
	AMBA - Lanús	Pasa a siguiente
	AMBA - Lomas de Zamora	Pasa a siguiente
	AMBA - Luján	Pasa a siguiente
	AMBA - Malvinas Argentinas	Pasa a siguiente
	AMBA - Marcos Paz	Pasa a siguiente
	AMBA - Merlo	Pasa a siguiente
	AMBA - Moreno	Pasa a siguiente
	AMBA - Morón	Pasa a siguiente
	AMBA - Quilmes	Pasa a siguiente
	AMBA - Pilar	Pasa a siguiente
	AMBA - Presidente Perón	Pasa a siguiente
	AMBA - San Fernando	Pasa a siguiente
	AMBA - San Isidro	Pasa a siguiente
	AMBA - San Miguel	Pasa a siguiente
	AMBA - San Vicente	Pasa a siguiente
	AMBA - Tigre	Pasa a siguiente
	AMBA - Tres de Febrero	Pasa a siguiente
	AMBA - Vicente López	Pasa a siguiente
	AMBA - Zárate	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
18	Indique el año en que comenzó a prestar servicios a través de plataformas online	
	[Opciones desplegadas años 2010 - 2023]	Pasa a siguiente
19	Cuando comenzó a prestar servicios a través de plataformas online, ¿fue su primer trabajo?	
	Sí	Pasa a 25
	No	Pasa a siguiente
20	¿Tenía trabajo antes de participar en la plataforma?	

21	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a 25
	Antes de participar en plataformas para ofrecer sus servicios, ¿ofrecía el mismo tipo de servicio de otra manera?	
	Sí, de manera independiente	Pasa a siguiente
	Sí, en un empleo bajo relación de dependencia formal	Pasa a siguiente
22	Sí, en un empleo bajo relación de dependencia informal	Pasa a siguiente
	No, comencé a hacerlo al sumarme a la plataforma	Pasa a siguiente
	Considere su situación laboral antes de participar en plataformas. Nos gustaría saber si tenía un empleo regular u otra situación laboral. ¿Cuál de las siguientes opciones describe mejor esa situación? (Si hay más de una, elija la que corresponde a la principal fuente de ingresos)	
	En relación de dependencia de tiempo completo	Pasa a siguiente
	En relación de dependencia de tiempo parcial	Pasa a siguiente
	Monotributista	Pasa a siguiente
	Autónomo responsable inscripto	Pasa a siguiente
	Trabajador independiente sin registrarse	Pasa a siguiente
	Desempleado	Pasa a siguiente
	Jubilado	Pasa a siguiente
23	Incapaz de trabajar debido a problemas de salud crónicos	Pasa a siguiente
	Otra	Pasa a siguiente
	¿Por ese trabajo tenía descuento jubilatorio?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
24	¿Cuántas horas trabajaba antes de participar en plataformas?	
	Menos de 20 horas semanales	Pasa a siguiente
	Entre 20 y 35 horas semanales	Pasa a siguiente
	Entre 35 y 45 horas	Pasa a siguiente
	Más de 45 horas semanales	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
25	Nos gustaría saber si, además del servicio que presta para la plataforma, tiene un empleo regular u otra situación laboral. ¿Cuál de las siguientes opciones describe mejor esa situación? (Si hay más de una, elija la que corresponde a la principal fuente de ingresos)	
	No realizo otras actividades laborales además de las plataformas	Pasa a siguiente
	En relación de dependencia de tiempo completo	Pasa a siguiente
	En relación de dependencia de tiempo parcial	Pasa a siguiente
	Monotributista	Pasa a siguiente
	Autónomo responsable inscripto	Pasa a siguiente
	Trabajador independiente sin registrarse	Pasa a siguiente
	Desempleado	Pasa a siguiente
	Jubilado	Pasa a siguiente
	Incapaz de trabajar debido a problemas de salud crónicos	Pasa a siguiente

	Otra	Pasa a siguiente
26	¿Por ese trabajo tiene descuento jubilatorio?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
27	Piense en las razones por las que decidió prestar servicios a través de plataformas online. ¿Cuál de los siguientes factores fue el más importante para usted para tomar esa decisión? Seleccione hasta 3 factores más importantes.	
	Es una buena manera de obtener ingresos (adicionales)	Pasa a siguiente
	Puedo combinarlo con mis tareas del hogar y/o compromisos familiares (por ejemplo, cuidado de niños o adultos mayores)	Pasa a siguiente
	Es compatible con mis otras actividades regulares (por ejemplo, trabajo, estudios, pasatiempos)	Pasa a siguiente
	Es una forma de desarrollar habilidades o construir una carrera profesional	Pasa a siguiente
	Puedo elegir cuándo y dónde trabajo	Pasa a siguiente
	No hay otras oportunidades laborales para mí	Pasa a siguiente
	Me despidieron de mi trabajo	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
28	¿Cree que prestará servicios a través de plataformas online en los próximos 6 meses?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
29	En los últimos 30 días, ¿estuvo buscando trabajo de alguna manera?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
Sección C Ingresos y beneficios		
Nro pregunta	Opciones de respuesta	Condicional
30	En los últimos 6 meses, ¿qué tipo de ingresos recibió individualmente? Por favor, seleccione todas las respuestas válidas.	
	Salario de un empleo en relación de dependencia	Pasa a siguiente
	Ingresos del trabajo a través de plataformas online	Pasa a siguiente
	Ingresos del trabajo por cuenta propia, diferente del ingreso por el trabajo en plataformas online	Pasa a siguiente
	Jubilación o pensión	Pasa a siguiente
	Alquileres, rentas o intereses	Pasa a siguiente
	Seguro de desempleo	Pasa a siguiente
	Indemnización por despido	Pasa a siguiente
	Becas de estudio	Pasa a siguiente
	Cuota alimenticia	Pasa a siguiente
	Aportes de personas que no viven con usted (en el país o en el extranjero)	Pasa a siguiente

31

Subsidio o plan social, en dinero, del Estado

Pasa a siguiente

Otro

Pasa a siguiente

En los últimos 6 meses, ¿cuánto ganó por mes en total por todas sus ocupaciones y actividades laborales? (incluyendo los ingresos por su actividad en plataformas)

0 - 14.999

Pasa a siguiente

15.000 - 24.999

Pasa a siguiente

25.000 - 49.999

Pasa a siguiente

50.000 - 74.999

Pasa a siguiente

75.000 - 99.999

Pasa a siguiente

100.000 - 149.999

Pasa a siguiente

150.000 - 199.999

Pasa a siguiente

200.000 - 249.999

Pasa a siguiente

250.000 - 399.000

Pasa a siguiente

400.000 o más

Pasa a siguiente

32

En los últimos 6 meses, ¿cuánto ganó por mes en total por su actividad a través de las plataformas?

0 - 14.999

Pasa a siguiente

15.000 - 24.999

Pasa a siguiente

25.000 - 49.999

Pasa a siguiente

50.000 - 74.999

Pasa a siguiente

75.000 - 99.999

Pasa a siguiente

100.000 - 149.999

Pasa a siguiente

150.000 - 199.999

Pasa a siguiente

200.000 - 249.999

Pasa a siguiente

250.000 - 399.999

Pasa a siguiente

400.000 o más

Pasa a siguiente

33

En los últimos 6 meses, ¿cuánto representaron por mes las propinas con respecto al total de sus ingresos por su trabajo a través de las plataformas?

Menos del 10%

Pasa a siguiente

Entre el 10% y el 25%

Pasa a siguiente

Entre el 25% y el 50%

Pasa a siguiente

Entre el 50% y el 75%

Pasa a siguiente

Más del 75%

Pasa a siguiente

34

Si tenía otro trabajo antes de comenzar prestar servicios en la plataforma, ¿cuáles eran los ingresos laborales mensuales?

No tenía trabajo previo a mi ingreso a las plataformas

Pasa a siguiente

0 - 14.999

Pasa a siguiente

15.000 - 24.999

Pasa a siguiente

25.000 - 49.999

Pasa a siguiente

50.000 - 74.999

Pasa a siguiente

75.000 - 99.999

Pasa a siguiente

	100.000 - 149.999	Pasa a siguiente
	150.000 - 199.999	Pasa a siguiente
	200.000 - 249.999	Pasa a siguiente
	250.000 - 399.999	Pasa a siguiente
	400.000 o más	Pasa a siguiente
35	Al brindar sus servicios a través de plataformas online, indique si obtuvo u obtiene alguno de los siguientes beneficios además de sus ingresos. Seleccione todas las opciones que corresponda.	
	Equipamiento de trabajo (mochila, casco, conservadora, etc)	Pasa a siguiente
	Indumentaria (gorra, remera, buzo, zapatillas)	Pasa a siguiente
	Descuento en gimnasios u otras actividades recreativas	Pasa a siguiente
	Descuentos en compra de alimentos y/o bebidas	Pasa a siguiente
	Descuentos en seguros de salud	Pasa a siguiente
	Créditos con descuento	Pasa a siguiente
	Acceso a combustibles (por ejemplo, nafta, gas o gasoil) con descuento	Pasa a siguiente
	Acceso a mecánicos con descuento	Pasa a siguiente
	No obtuve beneficios	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
36	Al brindar servicios a través de plataformas online, ¿obtuvo u obtiene algún tipo de capacitación?	
	Sí, cuando comencé a utilizar la plataforma	Pasa a siguiente
	Sí, recibo capacitaciones regularmente	Pasa a siguiente
	No, no he recibido ninguna capacitación	Pasa a siguiente
37	¿Adquirió algún producto financiero o bancario (cuenta bancaria, billetera virtual, tarjeta de débito, etc.) como resultado de su trabajo a través de la plataforma?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a 39
38	Indique cuál o cuáles productos financieros o bancarios obtuvo u obtiene	
	Aplicación o billetera virtual no bancaria (Mercado Pago, Ualá, Yacaré, LemonCash, Naranja X, etc.)	Pasa a siguiente
	Caja de ahorro	Pasa a siguiente
	Cuenta gratuita o bonificada	Pasa a siguiente
	Cuenta para migrantes	Pasa a siguiente
	Tarjeta de débito	Pasa a siguiente
	Tarjeta de crédito	Pasa a siguiente
	Préstamo personal	Pasa a siguiente
	Otro	Pasa a siguiente
39	¿Cuál es el principal medio de transporte que usa para participar en esta plataforma?	
	Bicicleta	Pasa a siguiente
	Moto	Pasa a siguiente
	Auto	Pasa a siguiente

40	¿Es usted dueño de ese medio de transporte?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
41	¿Usa algún otro medio de transporte?	
	No	Pasa a 43
	Sí	Pasa a siguiente
42	¿Cuál es el otro medio de transporte que usa? Además del principal	
	Bicicleta	Pasa a siguiente
	Moto	Pasa a siguiente
	Auto	Pasa a siguiente
43	Piense en el equipamiento que utiliza para prestar servicios a través de la plataforma (bicicleta, moto, auto, indumentaria, casco, etc). ¿Gastó dinero propio para adquirir este equipamiento como resultado de su decisión de utilizar una plataforma?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Fin
44	¿Cuánto dinero gastó?	
	[Introducir un número]	

Tabla 8. Formulario a comercios.

Sección A	Características del local comercial	
Pregunta	Opciones de respuesta	Condicional
1	Seleccione el sector en el que se desarrolla la actividad principal del local comercial por el que está respondiendo la encuesta	
	Comidas preparadas (incluyendo helados)	
	Café y/o panadería	Pasa a siguiente
	Almacén o mercado	Pasa a siguiente
	Bebidas con o sin alcohol	Pasa a siguiente
	Kiosco	Pasa a siguiente
	Farmacia	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
2	Seleccione el área donde se ubica el local comercial	
	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)	Pasa a siguiente
	Area Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), excluye CABA	Pasa a 4
	Bahía Blanca	Pasa a 5
	Comodoro Rivadavia - Rada Tilly	Pasa a 5
	Concordia	Pasa a 5
	Corrientes	Pasa a 5
	Formosa	Pasa a 5
	Gran Catamarca	Pasa a 5

Gran Córdoba	Pasa a 5
Gran La Plata	Pasa a 5
Gran Mendoza	Pasa a 5
Gran Paraná	Pasa a 5
Gran Resistencia	Pasa a 5
Gran Rosario	Pasa a 5
Gran San Juan	Pasa a 5
Gran San Luis	Pasa a 5
Gran Santa Fe	Pasa a 5
Gran Tucumán - Tafí Viejo	Pasa a 5
Jujuy - Palpalá	Pasa a 5
La Rioja	Pasa a 5
Mar del Plata	Pasa a 5
Neuquén - Plottier	Pasa a 5
Posadas	Pasa a 5
Río Cuarto	Pasa a 5
Salta	Pasa a 5
San Nicolás - Villa Constitución	Pasa a 5
Santa Rosa - Toay	Pasa a 5
Santiago del Estero - La Banda	Pasa a 5
Rawson - Trelew	Pasa a 5
Río Gallegos	Pasa a 5
Ushuahia - Río Grande	Pasa a 5
Viedma - Carmen de Patagones	Pasa a 5

3

Seleccione la comuna donde se encuentra el local comercial

Comuna 1 (Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución.)	Pasa a 5
Comuna 2 (Recoleta)	Pasa a 5
Comuna 3 (Balvanera y San Cristóbal)	Pasa a 5
Comuna 4 (La Boca, Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya)	Pasa a 5
Comuna 5 (Almagro y Boedo)	Pasa a 5
Comuna 6 (Caballito)	Pasa a 5
Comuna 7 (Flores y Parque Chacabuco)	Pasa a 5
Comuna 8 (Villa Soldati, Villa Riachuelo y Villa Lugano)	Pasa a 5
Comuna 9 (Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda)	Pasa a 5
Comuna 10 (Villa Real, Monte Castro, Versalles, Floresta, Vélez Sarsfield y Villa Luro)	Pasa a 5
Comuna 11 (Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita)	Pasa a 5
Comuna 12 (Coghlan, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón)	Pasa a 5
Comuna 13 (Núñez, Belgrano y Colegiales)	Pasa a 5
Comuna 14 (Palermo)	Pasa a 5

	Comuna 15 (Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas)	Pasa a 5
	No sabe	Pasa a 5
4	Seleccione el municipio donde se encuentra el local comercial	
	Almirante Brown	Pasa a siguiente
	Avellaneda	Pasa a siguiente
	Berazategui	Pasa a siguiente
	Berisso	Pasa a siguiente
	Brandsen	Pasa a siguiente
	Campana	Pasa a siguiente
	Cañuelas	Pasa a siguiente
	Ensenada	Pasa a siguiente
	Escobar	Pasa a siguiente
	Esteban Echeverría	Pasa a siguiente
	Exaltación	Pasa a siguiente
	Ezeiza	Pasa a siguiente
	Florencio Varela	Pasa a siguiente
	Gral. Las Heras	Pasa a siguiente
	Gral. Rodríguez	Pasa a siguiente
	Gral. San Martín	Pasa a siguiente
	Hurlingham	Pasa a siguiente
	Ituzaingó	Pasa a siguiente
	José C. Paz	Pasa a siguiente
	La Matanza	Pasa a siguiente
	La Plata	Pasa a siguiente
	Lanús	Pasa a siguiente
	Lomas de Zamora	Pasa a siguiente
	Luján	Pasa a siguiente
	Malvinas Argentinas	Pasa a siguiente
	Marcos Paz	Pasa a siguiente
	Merlo	Pasa a siguiente
	Moreno	Pasa a siguiente
	Morón	Pasa a siguiente
	Quilmes	Pasa a siguiente
	Pilar	Pasa a siguiente
	Presidente Perón	Pasa a siguiente
	San Fernando	Pasa a siguiente
	San Isidro	Pasa a siguiente
	San Miguel	Pasa a siguiente
	San Vicente	Pasa a siguiente

	Tigre	Pasa a siguiente
	Tres de Febrero	Pasa a siguiente
	Vicente López	Pasa a siguiente
	Zárate	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
5	¿Cuál es la antigüedad del local comercial?	
	Menos de 6 meses	Pasa a siguiente
	[Opciones desplegadas 1-20 años]	Pasa a siguiente
	Más de 20 años	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
6	¿El local comercial es una franquicia?	
	Sí, es una franquicia	Pasa a siguiente
	No, no es una franquicia	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
7	¿Cuál es la cantidad de personas empleadas que se desempeñan en el local comercial?	
	[Opciones desplegadas 1-20 empleados/as]	Pasa a siguiente
	más de 20 empleados/as	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
8	Aproximadamente, ¿cuál fue la facturación anual en 2022 del local comercial por el que está respondiendo la encuesta? Si la antigüedad del local es menor a un (1) año, especifique la facturación y el período en la opción "Otras"	
	Menos de 35 millones	Pasa a siguiente
	Entre 35 y 100 millones	Pasa a siguiente
	Entre 100 y 250 millones	Pasa a siguiente
	Entre 250 y 600 millones	Pasa a siguiente
	Entre 600 y 1.800 millones	Pasa a siguiente
	Entre 1.800 y 2.500 millones	Pasa a siguiente
	Más de 2.500 millones	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
Sección B	Características de la participación en plataformas	
Nro pregunta	Opciones de respuesta	Condición
9	¿A través de qué plataformas realiza envíos a domicilio? Indique hasta 3 plataformas.	
	Cabify	Pasa a siguiente
	Didi	Pasa a siguiente
	In Drive	Pasa a siguiente

	PedidosYa	Pasa a siguiente
	Rappi	Pasa a siguiente
	Wabi	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
10	¿Hace cuánto tiempo que utiliza plataformas para hacer envíos a domicilio?	
	Menos de 6 meses	Pasa a siguiente
	[Opciones desplegables 1-5 años]	Pasa a siguiente
	Más de 5 años	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
11	¿Realiza envíos propios a domicilio? Es decir, sin recurrir a plataformas de envíos	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
12	¿Tenía envíos a domicilio propios cuando comenzó a utilizar plataformas?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
13	Aproximadamente, ¿cuánto representan los pedidos a través de plataformas como porcentaje del total de sus ventas mensuales?	
	Menos del 10%	Pasa a siguiente
	Entre el 10% y el 20%	Pasa a siguiente
	Entre el 20% y el 30%	Pasa a siguiente
	Entre el 30% y el 50%	Pasa a siguiente
	Entre el 50% y el 75%	Pasa a siguiente
	Más del 75%	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
14	Aproximadamente, ¿cuánto representa la comisión (sin gastos por procesamiento de pagos e IVA) como porcentaje de tus ventas en plataformas?	
	Menos del 5%	Pasa a siguiente
	Entre el 5 y el 10%	Pasa a siguiente
	Entre el 10 y el 15%	Pasa a siguiente
	Entre el 15 y el 20%	Pasa a siguiente

	Entre el 20 y el 30%	Pasa a siguiente
	Más del 30%	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
15	¿Cuales fueron las principales razones por la que eligió empezar a ofrecer entregas a domicilio a través de plataformas? Seleccione como máximo 3 opciones.	
	Fue necesario para la viabilidad del negocio	Pasa a siguiente
	Para atender a una mayor demanda de pedidos, debido a la pandemia de COVID-19	Pasa a siguiente
	Para atender a una mayor demanda de pedidos, pero no relacionado a la pandemia de COVID-19	Pasa a siguiente
	Para llegar a más clientes a través de un nuevo canal de ventas	Pasa a siguiente
	Para llegar a nuevos barrios o zonas	Pasa a siguiente
	Porque es más barato y eficiente que contratar personal para realizar envíos	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
16	¿Cree que seguirá utilizando plataformas para realizar envíos a domicilio en los próximos 6 meses?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
Sección C	Características de la operación y procesos internos	
Nro pregunta	Opciones de respuesta	Condiciona
17	¿Cambiaron los tiempos de preparación de los pedidos a partir de su ingreso a plataformas?	
	Sí, se redujo el tiempo de preparación	Pasa a siguiente
	No, se mantuvo igual	Pasa a siguiente
	Sí, aumentó el tiempo de preparación	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
18	¿Cambiaron los horarios de apertura y cierre debido a que comenzó a recibir pedidos a través de las plataformas?	
	Sí, se redujo el horario	Pasa a siguiente
	No, se mantuvo igual	Pasa a siguiente
	Sí, se amplió el horario	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
19	¿Cambiaron los productos o servicios ofrecidos a partir de su ingreso a plataformas?	
	Sí, se redujo la variedad de servicios/productos ofrecidos	Pasa a siguiente

	No, se mantuvo igual	Pasa a siguiente
	Sí, se amplió la variedad de servicios/productos ofrecidos	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
20	¿Cambió el packaging con el cual se preparan y envían los pedidos para llevar o enviar a domicilio debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Sí, empeoró el packaging	Pasa a siguiente
	No, se mantuvo igual	Pasa a siguiente
	Sí, mejoró el packaging	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
21	Más allá de los envíos que se hacen a través de la plataforma, ¿cambió la forma general de recibir y preparar pedidos para llevar o enviar a domicilio debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Sí, empeoró el proceso de preparar pedidos para llevar o enviar a domicilio	Pasa a siguiente
	No, se mantuvo igual	Pasa a siguiente
	Sí, mejoró el proceso de preparar pedidos para llevar o enviar a domicilio	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
22	¿Comenzó a utilizar alguna de estas tecnologías debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas? Seleccione todas las que correspondan.	
	Internet	Pasa a siguiente
	Whatsapp businesss	Pasa a siguiente
	Software para administrar pedidos	Pasa a siguiente
	Software para seguimiento de envíos	Pasa a siguiente
	Software para analizar datos de ventas o de pedidos	Pasa a siguiente
	Software para manejo de stocks	Pasa a siguiente
	Nueva línea telefónica	Pasa a siguiente
	Ninguno de los anteriores	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
23	¿Ha introducido alguno de los siguientes medios de pago debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas? Seleccione todos los que correspondan.	
	Tarjeta de débito	Pasa a siguiente
	Tarjeta de crédito	Pasa a siguiente
	Transferencias bancarias	Pasa a siguiente
	Aplicación o billetera virtual no bancaria (Mercado Pago, Ualá, Yacaré, LemonCash, Naranja X, etc.)	Pasa a siguiente
	No, no hemos introducido ningún cambio en los medios de pago	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente

	Otras	Pasa a siguiente
24	¿Hubo que realizar alguna de las siguientes inversiones debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Equipamiento de cocina	Pasa a siguiente
	Equipamiento para empaquetar o preparar pedidos	Pasa a siguiente
	Una computadora o monitor	Pasa a siguiente
	Un teléfono móvil	Pasa a siguiente
	Mobiliario para el local	Pasa a siguiente
	No, no hubo que realizar ninguna inversión	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
25	¿Hubo que hacer algún esfuerzo de capacitación al personal debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Sí	Pasa a siguiente
	No	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
26	¿Ha introducido alguno de los siguientes cambios debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Certificación de calidad	Pasa a siguiente
	Contabilidad más ordenada	Pasa a siguiente
	Formalicé a uno o más empleados que antes empleaba de manera informal	Pasa a siguiente
	Habilitación o permiso municipal	Pasa a siguiente
	Implementación de estándares ambientales	Pasa a siguiente
	Pago de impuestos que antes no pagaba	Pasa a siguiente
	Registro en alguna cámara de comercio o asociación empresarial	Pasa a siguiente
	No se introdujeron cambios	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente
	Otras	Pasa a siguiente
27	¿Tuvo que realizar reformas en el local debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	
	Sí, tuvimos que hacer reformas (agrandar la cocina, hacer una ventana para pedidos, adaptar un espacio para esperar los pedidos, entre otras)	Pasa a siguiente
	No, no tuvimos que hacer reformas	Pasa a siguiente
	No sabe	Pasa a siguiente

28	¿Cambió la cantidad de empleados debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	Sí, redujimos la cantidad de empleados	Pasa a siguiente
		No, la cantidad de empleados se mantuvo igual	Pasa a siguiente
		Sí, tuvimos que contratar más empleados	Pasa a siguiente
		No sabe	Pasa a siguiente
29	¿Recibió comentarios, consejos o recomendaciones por parte de la plataforma que lo llevaron a realizar algunos de los cambios que indicó anteriormente en procesos, horarios, packaging, pagos, u otros cambios?	Sí	Pasa a siguiente
		No	Pasa a siguiente
		No sabe	Pasa a siguiente
30	¿Cambió la facturación debido a que comenzó a recibir pedidos a través de plataformas?	Sí, se redujo la facturación	Pasa a siguiente
		No, no hubo cambios en la facturación	Pasa a siguiente
		Sí, aumentó la facturación	Pasa a siguiente
		No sabe	Pasa a siguiente
31	Según su experiencia, ¿cuáles son los principales inconvenientes de recibir pedidos a través de plataformas? Seleccione hasta 3 aspectos más negativos.	Calificaciones injustas o influencia desproporcionada del sistema de calificación	Pasa a siguiente
		Congestión en el local por la presencia de repartidores	Pasa a siguiente
		Dificultades para asegurar tareas/asignaciones de trabajo en el local	Pasa a siguiente
		Mal trato con los repartidores	Pasa a siguiente
		Mayor volatilidad de los ingresos	Pasa a siguiente
		Problemas con el funcionamiento de las plataformas (términos y condiciones injustos, problemas con los pedidos, problemas con la app)	Pasa a siguiente
		Problemas con los clientes (por ejemplo, demandas injustas e irrazonables de los clientes)	Pasa a siguiente
		Problemas para procesar los pagos de diferentes canales de venta	Pasa a siguiente
		Problemas para satisfacer la demanda en horarios pico	Pasa a siguiente
		No sabe	Pasa a siguiente
		Otras	Pasa a siguiente

32

¿Te interesa que desde CIPPEC te contactemos para conocer más sobre la experiencia de la participación de las plataformas?

Sí, me interesa

No, no me interesa

Pasa a siguiente

Pasa a siguiente

33

Escribí un correo electrónico para que te podamos contactar

Fin

2. Comparación de la información muestral y la poblacional

Este apartado presenta la comparación de la estructura de la muestra de trabajadores que contestó la encuesta con la de población, a partir de la información administrativa provista por las empresas.

Distribución por ubicación geográfica:

Tabla 9. Diferencia en la distribución por provincia entre la población y la muestra.

Provincia	Trabajadores en la población (%)	Trabajadores en la muestra (%)	Diferencia (puntos porcentuales)
Buenos Aires y CABA	78,83	62,40	-16,4
Catamarca	0,09	0,15	0,1
Chaco	0,40	1,04	0,6
Chubut	0,84	1,17	0,3
Córdoba	6,64	8,37	1,7
Corrientes	0,85	2,12	1,3
Entre Ríos	0,37	1,57	1,2
Formosa	0,06	0,17	0,1
Jujuy	0,19	0,25	0,1
La Pampa	0,09	0,19	0,1
La Rioja	0,19	0,27	0,1
Mendoza	2,21	2,89	0,7
Misiones	0,45	3,16	2,7
Neuquén	0,76	0,47	-0,3
Río Negro	0,20	0,11	-0,1
Salta	0,73	0,97	0,2
San Juan	0,46	0,74	0,3
San Luis	0,28	0,26	0,0
Santa Cruz	0,13	0,19	0,1
Santa Fe	2,69	5,20	2,5
Santiago del Estero	0,14	0,23	0,1
Tierra del Fuego	0,08	0,64	0,6
Tucumán	3,32	7,44	4,1

Nota: No es posible de distinguir la provincia de Buenos Aires de la CABA en la información sobre la población.

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa y encuestas.

Tabla 10. Diferencia en la distribución por edad entre la población y la muestra.

Variable	Trabajadores en la población (%)	Trabajadores en la muestra (%)	Diferencia (puntos porcentuales)
Edad 18-24	21	7	-14
25-34	43	30	-13
35-44	19	31	12
45-64	16	30	14
65+	1	2	1

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa y encuestas.

Tabla 11. Diferencia en la distribución por género entre la población y la muestra.

Género	Trabajadores en la población (%)	Trabajadores en la muestra (%)	Diferencia (puntos porcentuales)
Masculino	77,4	89,4	12,0
Femenino	13,5	9,9	-3,6
Otro	9,1	0,7	-8,4

Fuente: elaboración propia en base a información administrativa y encuestas.

3. Pautas de entrevistas en profundidad

Pautas de entrevistas a empresas de plataformas:

Preguntas generales acerca de su presencia en Argentina [10 min]

- ¿Desde cuándo opera la plataforma en Argentina?
- ¿Cuál fue la primera ciudad en la que comenzaron a operar?
- ¿Cuál fue la motivación y cómo se ubicó el comienzo de las operaciones en Argentina en la estrategia de expansión de la empresa? (Parte de estrategia regional, mercado piloto, etc.)
- ¿Cuáles fueron los principales desafíos que tuvieron que afrontar para comenzar la operación en Argentina? (Puede que esto tenga algún componente a nivel ciudad)

Características del equipo en Argentina [10 min]

- ¿Cuántos empleados directos tienen hoy en Argentina?
- ¿En qué tareas está enfocado el equipo en Argentina principalmente? (Marketing, administrativo, logística, R&D, etc.)
- ¿Dónde están localizados? (Ciudades)
- ¿Hacen tareas de outsourcing para otras oficinas de la empresa fuera del país?
- ¿Enfrentaron desafíos y obstáculos para conformar el equipo en Argentina? ¿Hubo que traer gente de la empresa de otras oficinas o de otros países?
- ¿Realizaron o realizan esfuerzos de capacitación? Si es así, ¿en qué áreas principalmente? ¿Hacen algún tipo de acción con los choferes para que puedan mejorar su desempeño de alguna manera?

Características del modelo de negocios y la operación en Argentina [20-25 min]

- ¿Podrían describir brevemente el modelo de negocios de la operación en Argentina
- Aproximadamente, ¿cuál es el volumen de ventas anual que mueve la operación en Argentina?
- ¿Cuántos usuarios activos / prestadores de servicios / alianzas con empresas / comercios aliados tiene hoy la plataforma?
- ¿Qué segmento del mercado creen que cubren con las distintas modalidades del servicio y cómo ha cambiado en el tiempo?
- ¿Cómo se compara con otros países dentro y fuera de la región de ALC?
- ¿Qué desafíos identifican que enfrenten los usuarios / prestadores de servicios para usar la

plataforma? Si hay, ¿realizan acciones o iniciativas para que los superen?

¿Consideran que la actividad tenga algún impacto sobre la congestión o sobre el transporte público?

Desde su punto de vista, ¿cuál es el principal aporte de la empresa a la economía argentina? (Creación de empleo, formalización, I+D, etc.).

¿Creen que la actividad tiene impacto en algún sector o mercado en particular? (Por ejemplo, en el turismo, ventas de autos, o convenios con empresas de alquiler de vehículos)

¿Cuáles son las principales oportunidades que ven en Argentina a futuro para la expansión del negocio? ¿Y desafíos?

Aspectos impositivos y regulatorios [10-15 min]

¿Cómo es la figura de la empresa frente a la AFIP? ¿Típicamente en otros países es el mismo tipo de figura, o Argentina tiene algo de especial?

¿Cuáles son las principales barreras o desafíos regulatorios que ven en Argentina?

¿Enfrentan estos desafíos en otros países dentro o fuera de la región?

¿Qué experiencias pueden mencionar y describir en las cuales estos desafíos se hayan superado?

Pautas de entrevistas a comercios:

¿Por qué empezaron a trabajar a través de las plataformas?

¿Co-existe con delivery propio? ¿Cómo es (o no) distinto de tener delivery propio?

Pregunta algo sensible: ¿Contratarían extranjeros o gente sin experiencia si tuvieran que tomar a alguien para hacer delivery propio?

¿En dónde identifican los principales beneficios de usar las plataformas? (Acá vemos cómo son las respuestas y re-preguntamos de acuerdo al cuestionario: ventas, frecuencia, valor del ticket, publicidad, alcance, etc.)

¿Sienten que se volvieron más eficientes en algún sentido? (Idem pregunta anterior y podemos pedir ejemplos puntuales)

¿Cómo fue tener que aprender a usar la plataforma? ¿Tuvieron que adaptarse de alguna manera al ser todo digital?

¿Cómo es la relación con los agentes comerciales de la plataforma? ¿Se comunican seguido? ¿Sólo cuando no les va bien en los pedidos? ¿Ustedes pueden hacer consultas o pedir consejos o es la plataforma la que se contacta con ustedes?

¿Cómo les afectan las comisiones? ¿Piensan que son altas? ¿Cómo lo miden (en relación a ventas, a cuánto les costaría contratar a alguien para hacerlo ustedes, etc.)?

¿Están conformes utilizando plataformas? ¿Qué les parece que se podría mejorar?

4. Ocupaciones y sectores considerados para comparar con la EPH

En la Tabla 1 se presentan las características sociolaborales de los trabajadores de plataformas en comparación con trabajadores de la economía que realizan actividades similares. Para determinar el universo de estos trabajadores se seleccionaron las siguientes ocupaciones de la Clasificación Nacional de Ocupaciones (CNO):

- 32314.32: Ocupaciones de la comercialización indirecta (demostradores, repositores y cadetes). 3: Trabajadores de la comercialización indirecta. 1: Trabajadores sin operación de maquinarias de la comercialización indirecta. 4: No calificados: cadete comercial, cadete de supermercado, colocador de afiches de propaganda en la vía pública, colocador de precios/remarcador de precios, empacador/envasador del comercio, fraccionador de supermercado, repartidor de comercio a domicilio/delivery, repartidor de diarios a domicilio, repartidor propagandístico en la vía pública/volantero, repositor, seleccionador de mercado
- 32323.32: Ocupaciones de la comercialización indirecta (demostradores, repositores y cadetes). 3: Trabajadores de la comercialización indirecta. 2: Operadores de maquinarias y/o equipos electromecánicos de la comercialización indirecta. 3: Calificación operativa: delivery en moto
- 34123.34: Ocupaciones del transporte. 1: Cuenta propia del transporte. 2: Cuenta propia con operación de maquinarias y/o equipos electromecánicos del transporte. 3: Calificación operativa: comisionista de encomiendas, chofer de camión/transportista/camionero, chofer/conductor de automóvil, chofer/conductor de camión con acoplado, chofer/conductor de camión tanque/cisterna, chofer/conductor de camioneta de carga, chofer/conductor de flete de carga y descarga/fletero, chofer/conductor de motos, chofer/conductor de ómnibus, chofer/conductor de remis/remisero, chofer/conductor de remolque, chofer/conductor de taxi/taxista, chofer/conductor de transporte escolar, piloto de embarcación de carga, piloto de embarcación/lancha pesquera, piloto de lancha carguera.
- 34314.34: Ocupaciones del transporte. 3: Trabajadores del transporte. 1: Trabajadores sin operación de maquinarias del transporte. 4: No calificados: amarrador de barcos, ayudante de fletero, ayudante general del transporte, celador en micro escolar, comisionista de encomiendas, conductor de bote/botero/canoero, conductor de carro, conductor de medios de transporte de tracción animal/carreteo/mateo, cortador de boletos de colectivos, changador/maletero de estación de transporte, despachante de combustible de ferrocarril, fogonero

de locomotora a vapor/foguista, guardabarrera, peón cambista de tren de maniobras y señales/ guardagujas/guardavías, repartidor con transporte no motorizado, repartidor de diarios de editorial, repartidor-distribuidor, señalero de tren.

- 34323.34: Ocupaciones del transporte. 3: Trabajadores del transporte. 2: Conductores y operadores de maquinarias y/o equipos electromecánicos del transporte. 3: Calificación operativa: Conductores de vehículos y operadores de transporte terrestre, chofer de camión/transportista/camionero, chofer/conductor de ambulancia, chofer/conductor de autobomba, chofer/conductor de automóvil, chofer/conductor de camión con acoplado, chofer/conductor de camión tanque/cisterna, chofer/conductor de camioneta de carga, chofer/conductor de coche fúnebre, chofer/conductor de colectivo/colectivero, chofer/conductor de flete de carga y descarga/fletero, chofer/conductor de motos, chofer/conductor de ómnibus, chofer/conductor de remis/remisero, chofer/conductor de remolque, chofer/conductor de taxi/taxista, chofer/conductor de transporte de caudales, chofer/conductor de transporte escolar, chofer/conductor de trenes subterráneos, maquinista/operador de ferrocarril, sodero, transportista distribuidor/transportista repartidor, recolector de orina a domicilio.

Para la comparación con los trabajadores de sectores similares, se toma la clasificación del Clasificador de Rama de Actividad - CAES- Mercosur utilizada en la EPH y se consideran los siguientes sectores:

- 5300: Correo y servicio de mensajería.
- 4903: Transporte automotor de pasajeros.

5. Regresiones

Las tablas 12 y 13 presentan los resultados de la estimación por mínimos cuadrados ordinarios de modelos lineales de regresión para la determinación del ingreso horario y las horas trabajadas, cuyos resultados se mencionan a lo largo de la sección 3. En general, los modelos toman la siguiente forma:

$$y_{ipgt} = \beta_1 x_{it} + \delta_p + \delta_g + \delta_t + \epsilon_{ipgt},$$

donde y_{ipgt} es el logaritmo de la variable de interés (el ingreso horario o las horas trabajadas) para el trabajador i en la plataforma p en la provincia g en el mes t , x_{it} es un vector de características del trabajador i en el período t , δ_p , δ_g y δ_t son vectores de efectos fijos por plataforma, provincia y mes, respectivamente, y ϵ_{ipgt} es un término de error que captura variables no observables y error de medición en las variables anteriores. Dependiendo de la especificación, el vector x_{it} puede incluir la cantidad de horas trabajadas en el mes, el género, la edad, la antigüedad en la plataforma o el vehículo utilizado para trabajar. Las tablas 12 y 13 a continuación presentan los resultados de estimar diferentes especificaciones del modelo anterior para la determinación del ingreso por hora y las horas trabajadas.

Tabla 12. Resultados del modelo para la determinación del ingreso horario

Ingreso horario							
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Horas trabajadas (log)	0,0880	0,0845	0,0536	0,0519	0,0519	0,1039	-0,2296
	(0,0004)	(0,0004)	(0,0006)	(0,0005)	(0,0005)	(0,0010)	(0,0021)
Mujer	-0,0961	-0,0817	-0,0802	-0,0551	-0,0554	-0,0523	-0,0647
	(0,0015)	(0,0015)	(0,0015)	(0,0015)	(0,0015)	(0,0025)	(0,0020)
Edad	-0,0006	-0,0015	-0,0017	-0,0020	-0,0020	-0,0017	-0,0010
	(0,0000)	(0,0001)	(0,0001)	(0,0000)	(0,0000)	(0,0001)	(0,0001)
Antigüedad (meses)		0,0030	0,0023	0,0020	0,0020	0,0022	0,0011
		(0,0000)	(0,0000)	(0,0000)	(0,0000)	(0,0001)	(0,0000)
Antigüedad (horas, log)			0,0372	0,0330	0,0330	0,0363	0,0777
			(0,0005)	(0,0005)	(0,0005)	(0,0007)	(0,0010)
Auto o moto				0,2354		-0,2378	-0,2217
				(0,0013)		(0,0056)	(0,0037)
Ef. fijos por mes	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Ef. fijos por provincia	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Ef. fijos por plataforma	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Ef. fijos por vehículo	No	No	No	No	Sí	Sí	Sí
Observaciones	1.095.424	1.095.336	1.095.336	1.095.336	1.095.298	502.609	354.700
R2	0,537	0,541	0,544	0,558	0,558	0,478	0,7067

Nota: Los errores estándar se presentan entre paréntesis. * $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$. Todas las especificaciones incluyen efectos fijos por mes, provincia y plataforma; las columnas (6) y (7) incorporan adicionalmente efectos fijos por tipo de vehículo. Las variables expresadas en logaritmos se indican con "log". "Auto o moto" es una variable indicadora asociada al tipo de vehículo utilizado. La muestra incluye trabajadores activos con información válida de ingresos, horas trabajadas y características observables durante el período analizado.

Tabla 13. Resultados del modelo para la determinación de las horas trabajadas

Horas trabajadas		
	(1)	(2)
Mujer	-0,1854 (0,0039)	-0,1541 (0,0039)
Edad	0,0138 (0,0001)	0,0136 (0,0001)
Antigüedad (meses en la <u>plat.</u>)	0,0073 (0,0001)	0,0067 (0,0001)
Auto o moto		0,1366 (0,0080)
Efectos fijos por mes	Sí	Sí
Efectos fijos por provincia	Sí	Sí
Efectos fijos por plataforma	Sí	Sí
Efectos fijos por vehículo	No	Sí
Observaciones	1.095.501	1.095.463
R2	0,0779	0,0833

Notas: Los errores estándar se reportan entre paréntesis. * $p < 0,10$; ** $p < 0,05$; *** $p < 0,01$. Todas las especificaciones incluyen efectos fijos por mes, provincia y plataforma. La columna (2) incorpora adicionalmente efectos fijos por tipo de vehículo.

La muestra incluye trabajadores activos de la plataforma durante el período analizado.

6. Tratamiento y limpieza de bases de datos

Las bases de datos administrativas provistas por las empresas de plataformas de movilidad y reparto cuentan con datos anonimizados de trabajadores. La información corresponde a 12 meses corridos de actividad entre enero de 2022 y abril de 2023 (el período varía según la empresa). Para dos de las empresas los datos corresponden a la población de trabajadores activos en todo el país; para la restante, los datos corresponden a una muestra aleatoria del 4,6% de la población⁴⁹. Las bases de datos permiten seguir a cada trabajador en el tiempo e incluyen información mensual sobre sus horas trabajadas, sus ingresos, su antigüedad, su fecha de nacimiento, la provincia donde operan, su género y el tipo de vehículo que manejan. Además, para las plataformas de reparto, las bases cuentan con información administrativa sobre la cantidad de comercios que venden a través de ellas, su localización y el total de ventas realizadas a través de las plataformas a nivel agregado.

Para unificar la información de las tres empresas en una única base que permitiera el análisis presentado en este estudio se llevó a cabo una limpieza y normalización de los datos. Así, se definieron criterios únicos para establecer la ubicación a nivel provincial, ya que no todas las bases contaban con el detalle a nivel municipal, y definir el género de las personas de forma no binaria. Se corrigieron los datos para contemplar inconsistencias entre la edad y la fecha de nacimiento; sólo 0,5% observaciones registraron una edad menor a 18 años y mayor a 100 años y no se contemplaron para los ejercicios que incluyen a la variable edad. Se eliminaron aquellas observaciones con cero horas trabajadas (1,1% de las observaciones) y se imputó un valor máximo de 720 horas trabajadas por mes, equivalente a tener la aplicación prendida las 24 horas durante 30 días; sólo 0,01% de las observaciones mostraron horas trabajadas mayores a este valor y el percentil 99 de la distribución de horas es igual a 290 horas. En cuanto a los ingresos, se eliminaron las observaciones con valores de ingreso total e ingreso por hora mayores al percentil 99 de la distribución de ingresos de cada plataforma.

⁴⁹ Los resultados que se derivan de los datos administrativos están ponderados para tener en cuenta esta diferencia.

Bibliografía

Aleksynska M, Bastrakova A, Nikolaevna Kharchenko N. 2019. Working Conditions on Digital Labour Platforms: Evidence from a Leading Labour Supply Economy.

Azuara, Oliver, Luis Carmona Silva y Catalina Rodríguez Tapia. 2022. La regulación del trabajo en plataformas en Chile: ¿Nuevo paradigma para la región? Factor Trabajo, División de Mercados Laborales, Banco Interamericano de Desarrollo, <https://blogs.iadb.org/trabajo/es/la-regulacion-del-trabajo-en-plataformas-en-chile-nuevo-paradigma-para-la-region/>.

Arbeláez MA, Fernández C, Hernández D. 2021. Plataformas digitales y contribuciones a seguridad social. El caso de Colombia antes y después de la pandemia.

Beccaria L, López Mourelo E, Mercer R, Vinocur P. 2020. Delivery en pandemia: el trabajo en las plataformas digitales de reparto en Argentina.

Berg J, Furrer M, Harmon E, Rani U, Silberman MS. 2018. Digital Labour Platforms and the Future of Work: Towards Decent Work in the Online World. Geneva: International Labour Office.

Berger T, Chen C, Frey CB. 2018. Drivers of disruption? Estimating the Uber effect. *European Economic Review*, 110, 197-210.

Boeri T, Giupponi G, Krueger AB, Machin S. 2020. Solo Self-Employment and Alternative Work Arrangements: A Cross-Country Perspective on the Changing Composition of Jobs. *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 34, No. 1, 170-95.

Bonke, J. 2005. "Paid work and unpaid work: Diary information versus questionnaire information". *Social Indicators Research*, Vol. 70, No. 3, p. 349-368.

Cámara de senadores de la provincia de Buenos Aires. 2023. Expediente E-200/22-23.

Cohen P, Hahn R, Hall J, Levitt S, Metcalfe R. 2016. Using Big Data to Estimate Consumer Surplus: The Case of Uber. w22627, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Ministerio de Economía de la Argentina. 2022. "Desagregación provincial del valor agregado bruto de la Argentina, base 2004". Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/196; LC/BUE/TS.2022/9), Santiago: CEPAL.

Conner CR, Ray HM, McCormack RM, Dickey JS, Parker SL, et al. 2021. Association of Rideshare Use With Alcohol-Associated Motor Vehicle Crash Trauma. *JAMA Surg.* 156(8):731

Cramer J, Krueger A. 2016. Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber. w22083, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA

Debesa, Fabián. 2023. "Marcha atrás con la ley para regular las aplicaciones de delivery en Provincia", *Clarín*, publicado el 18 de abril de 2023, https://www.clarin.com/sociedad/polemica-proyecto-ley-regular-servicios-delivery-provincia-buenos-aires_o_kZCEfDVmz2.html [accedido el 22/05/2024].

Filipetto, Sonia, Ariela Micha, Francisca Pereyra, Cecilia Poggi y Martín Trombetta. 2023. Platform labour in contexts of high informality: Any improvement for workers? A critical assessment based on the case of Argentina. *New Technology, Work and Employment*, 1-22. <https://doi.org/10.1111/ntwe.12283>.

Fulponi, Juan Ignacio. La congestión vehicular y los viajes de Uber: un diagnóstico de la situación en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sin Publicar.

Garavaglia P. 2022. El avance de las plataformas de trabajo en Argentina. HAL

Goldin, Adrián. 2020. Los trabajadores de plataforma y su regulación en Argentina. Documentos de Proyectos (LC/TS.2020/44), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Hall JD, Palsson C, Price J. 2018. Is Uber a substitute or complement for public transit? J. Urban Econ. 108:36–50

Hall JV, Krueger AB. 2018. An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States. ILR Rev. 71(3):705–32

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). 2020. "Cuentas Nacionales Metodología para la estimación de las horas efectivamente trabajadas". Metodología INDEC No. 35, Buenos Aires.

Instituto Peruano de Economía. 2021. Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana

Koustas DK. 2019. What Do Big Data Tell Us about Why People Take Gig Economy Jobs? AEA Pap. Proc. 109:367–71

Limani, Donika y Marie-Claire Sodergren. 2023. "Where women work: Female-dominated occupations and sectors". ILOSTAT, Organización Internacional del Trabajo (OIT), disponible en <https://ilostat.ilo.org/where-women-work-female-dominated-occupations-and-sectors/>.

Lutzky, Ernesto. 2022. "Sitrarepa: el joven sindicato que defiende a los repartidores y podría ser la pesadilla de Rappi y Pedidos Ya", Ámbito Financiero, publicado el 21 de septiembre de 2022, <https://www.ambito.com/sociedad/sindicato/sitrarepa-el-joven-que-defiende-los-repartidores-y-podria-ser-la-pesadilla-rappi-y-pedidos-ya-n5541263> [accedido el 22/05/2024].

Madariaga, Javier, César Buenadicha, Erika Molina y Christoph Ernst. 2019. Economía de plataformas y empleo. ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina? CIPPEC - BID – OIT, Buenos Aires.

Martínez, María Rosa. 2023. Proyecto de ley: Creación del registro nacional, único y obligatorio para trabajadoras y trabajadores de plataformas en aplicaciones. Cámara de Diputados del Congreso Nacional, Argentina, <https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dsecretaria/Periodo2023/PDF2023/TP2023/1887-D-2023.pdf>.

Park SY, Kim J, Pan B. 2021. The Influence of Uber on the Tourism Industry in Sub-Saharan Africa. J. Travel Res. 60(7):1598–1611

Shokoohyar S. 2018. Ride-sharing platforms from drivers' perspective: Evidence from Uber and Lyft drivers. Int. J. Data Netw. Sci. 89–98

Stewart, J. y H. Frazis. 2019. "The importance and challenges of measuring work hours". IZA World of Labor 95, doi: 10.15185/izawol.95.v2.

Tarduno M. 2021. The congestion costs of Uber and Lyft. J. Urban Econ. 122:103318

Uber. 2021. "When platform work starts". Disponible en <https://www.uber.com/newsroom/when-platform-work-starts/>.

Uber y Grow. 2020. "Género y plataformas de movilidad. ¿Cómo promover la igualdad?" Disponible en <https://www.uber.com/es-AR/newsroom/uber-y-grow/>.

Urzi Brancati, M. C., Pesole A, Fernández-Macías E. 2020. "New Evidence on Platform Workers in Europe.: Results from the Second COLLEEM Survey". Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Williams, R. D. 2004. "Investigating hours worked measurements." Labor Market Trends, Vol. 12, No. 2, p. 71-79.

Acerca de las autoras



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

Bernardo Díaz de Astarloa

— Investigador asociado del Programa de Desarrollo Económico

Doctor en Economía, cuenta con más de diez años de experiencia en investigación, diseño, implementación y evaluación de políticas públicas. Fue consultor del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo, y se desempeñó en la gestión pública como Director Nacional de Estrategias de Desarrollo Productivo y Subsecretario de Desarrollo y Planeamiento Productivo.

Agustina Lacunza

— Analista del Programa de Desarrollo Económico

Licenciada en Economía por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Anteriormente realizó tareas de análisis de datos en el sector privado y se desempeñó como analista de Planificación Estratégica en la Subsecretaría de Gestión y Coordinación de la Provincia de Buenos Aires. Actualmente cursa la maestría en Economía Aplicada en la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT).

Paula Szenkman

— Directora del Programa de Desarrollo Económico

Licenciada en Economía por la Universidad de Buenos Aires (UBA), candidata a magíster en Economía por la Universidad de San Andrés y con un posgrado en Agronegocios de la UBA. Fue becaria de los gobiernos de Australia (QUT) y Japón (JICA y Kobe University), coordinadora del Programa de Desarrollo Económico de CIPPEC (2010-2015), subsecretaria de Desarrollo y Planeamiento Productivo (2016-2018) y secretaria de Transformación Productiva (2018-2019) del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación, además de co-Chair de la Digital Economy Task Force del G20 (2018). Ha sido consultora en políticas de desarrollo productivo y transformación digital para el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Centroamericano de Integración Económica, entre otros, y es profesora invitada en la Universidad de San Andrés.

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

Para citar este documento:

Díaz de Astarloa, B., Lacunza, A. y Szenkman, P. (noviembre de 2024). *Economía de plataformas. Un aporte para dimensionar su contribución económica*. Documento de Trabajo N.º 233. Buenos Aires: CIPPEC.



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

Los Documentos de Políticas Públicas de CIPPEC ofrecen un análisis que sintetiza los principales diagnósticos y tomas de posición sobre un problema o una situación que afecta al país.

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

¿QUIÉNES SOMOS?

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

¿QUÉ HACEMOS?

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

¿CÓMO NOS FINANCIAMOS?

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

www.cippec.org



cippec



cippec.org



fcippec



cippec



cippec



cippec



cippec

CIPPEC[®]