



SERIE ENSAYOS CEM N°22 - JULIO 2020

# TRABAJADORES DE APPS DE DELIVERY EN ARGENTINA

---

La lucha en tiempos de  
pandemia

# TRABAJADORES DE APPS DE DELIVERY EN ARGENTINA

## LA LUCHA EN TIEMPOS DE PANDEMIA

*El caso de los repartidores de plataforma encierra una enorme contradicción. Una actividad realizada por trabajadores precarizados, desprotegidos y expuestos como nunca a una infinidad de riesgos, es considerada esencial en tiempos de pandemia.*

*por Mg. Sonia Filipetto y Mg. Darío Romano*

### INTRODUCCIÓN

El mundo del trabajo está cambiando en línea con mutaciones mayores del capitalismo global. Uno de los cambios más destacados viene representado por las nuevas modalidades de relación laboral que se originan en el trabajo a través de plataformas. Nick Srnicek en *Capitalismo de plataformas* (2018) las define como “*infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen*” y como un nuevo modelo de negocios que ha devenido en un nuevo y poderoso tipo de compañía<sup>1</sup>. Algunas de las nuevas plataformas tecnológicas que ofrecen la prestación de diversos servicios en Argentina son las de Uber, Cabify, Zolvers, MercadoLibre, Rappi, Glovo, Pedidos Ya, entre las principales.

Las plataformas tienen puntos en común con muchas modalidades laborales existentes, pero la mediación de la tecnología digital da lugar a nuevas formas de trabajo que se caracterizan por el corrimiento de límites en varios niveles tales como: jornada de trabajo, salarios, autonomía y control, entre otras, lo que plantea múltiples preguntas en el campo de la regulación (Del Bono, 2020). Si bien la precariedad laboral tampoco llega con las plataformas, al haber irrumpido en Argentina en un contexto de desempleo creciente y retribución salarial en descenso, su progresiva implantación se

<sup>1</sup> Este autor postula cinco tipos: a) las *plataformas publicitarias* (Google, Facebook), que extraen información de los usuarios, la procesan y luego usan esos datos para vender espacios de publicidad; b) *plataformas de la nube* (Amazon Web Services, Salesforce), que alquilan hardware y software a otras empresas; c) *plataformas industriales* (General Electric, Siemens), que producen el hardware y software necesarios para transformar la manufactura clásica en procesos conectados por internet, lo que baja los costos de producción; d) *plataformas de productos* (Spotify, Rolls Royce), que transforman un bien tradicional en un servicio y cobran una suscripción o un alquiler; e) *plataformas austeras* (Airbnb, Uber, Glovo, Rappi), que proveen un servicio sin ser dueñas del capital fijo.

presenta como una agudización de los problemas ya presentes en el mercado laboral argentino, especialmente para los jóvenes. En este contexto es donde se vuelve prioritario seguir con atención el accionar de estas empresas que representan una nueva forma de empleo para un conjunto de trabajadores muy presentes en las ciudades.

## PROPUESTA

En este ensayo se relatan las iniciativas y sucesos más importantes en torno a las plataformas de reparto o *delivery* en el contexto del AMBA como de algunos debates presentes en materia regulatoria. Estas empresas comparten características en sus formas de inserción en el mercado, en el origen externo de sus capitales, en sus modalidades de organizar y gestionar el trabajo, así como, en las formas de explotación y precarización de los trabajadores, desconociendo cualquier tipo de relación y regulación en materia laboral. Se trata de las empresas *Pedidos Ya*, *Rappi* y *Glovo* autodenominadas “plataformas colaborativas” que proveen servicios de tanto de reparto como de mensajería.

Al tratarse de una relación laboral aún no regulada no existen estadísticas oficiales, no obstante, se calcula que existen cerca de 160 mil trabajadores de plataformas digitales en todo el país, incluyendo a las aplicaciones de transporte como Uber o Cabify, según se indica de un informe realizado durante 2019 por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). De esos 160 mil, cerca de 60 mil son trabajadores de reparto. A partir del mencionado estudio conocemos algunas características de la fuerza laboral que emplean. Por ejemplo, sabemos que los trabajadores tienden a ser más educados que la población ocupada general, que casi 4 de cada 5 trabajadores de plataformas digitales son hombres, con una edad promedio de 38 años. Como así también que para la mayoría de las personas encuestadas (60%), la plataforma es su principal fuente de ingresos y es determinante para sostener sus gastos habituales.

El contexto del aislamiento ha puesto en relieve las problemáticas y conflictos de este colectivo de trabajadores dada su condición de trabajadores esenciales. Cuando Rappi<sup>2</sup> lanzó una campaña publicitaria para promocionar a sus trabajadores como “Rappi Héroes” de la pandemia, la Asociación del Personal de Plataformas (APP), gremio inscripto<sup>3</sup> en el Ministerio de Trabajo en 2018, emitió un

<sup>2</sup> Las firmas Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S. (Glovo) y PedidosYa S.A., (mensajería y reparto de sustancias alimenticias) son las principales Apps de delivery presentes en Argentina.

<sup>3</sup> La asociación APP obtuvo el apoyo de la Confederación de los Trabajadores de la Economía Popular (CTEP), que en la Argentina viene tomando significación pública desde el año 2016. Entre otras acciones conjuntas, la CTEP los acompañó en una medida de fuerza realizada en la sede de Rappi en noviembre de 2018.

comunicado para responderle: “*No somos héroes ni heroínas, queremos insumos de seguridad*”. Otro gremio activo en el debate sobre la materia es la Asociación Sindical de Motociclistas, Mensajeros y Servicios (ASIMM)<sup>4</sup>.

La salud misma es una clara faceta de la inseguridad relacionada con la profesión de los repartidores. Además de la desprotección frente al virus están los accidentes de trabajo, el desgaste mismo que supone el trabajo físico y el aire contaminado que respiran en las grandes urbes: entre los resultados del proyecto “*Life + Respira*”<sup>5</sup> de la Universidad de Navarra y financiado por la Unión Europea, se concluye que los ciclistas están expuestos entre dos y tres veces más a los gases contaminantes que los peatones.

En 2019, representantes de las empresas Rappi, Pedidos Ya y Glovo, miembros de los sindicatos (aunque con distintas posiciones)<sup>6</sup> y la Defensoría del Pueblo consensuaron medidas para evitar “*el grave riesgo a la seguridad en la vía pública y la afectación a la integridad de los conductores de bicicletas que prestan servicio de reparto a domicilio*”. En el fallo del juez Gallardo se da cuenta de un acuerdo presencial. El principal punto era que las empresas se registren dentro del Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados (RUTRAMyC) para regularizar el funcionamiento y cumplan sus requisitos básicos de seguridad para funcionar. En caso contrario, el funcionamiento quedaría prohibido. Ni el Ejecutivo porteño ni las empresas cumplieron, por lo que el juez obligó al Gobierno a suspenderlas<sup>7</sup>.

Está claro que buena parte de la desventaja de estos nuevos empleos y del comportamiento asociado a las empresas radica en que las relaciones laborales no se corresponden con las tradicionales: los lugares de trabajo no son el del típico empleo industrial fordista. No hay una jornada mínima de horas de servicio a prestar de manera predeterminada y se emplean medios tecnológicos en los que operan dudosas combinaciones algorítmicas de premio/castigo y asignación del trabajo y las remuneraciones<sup>8</sup>. Por otra parte, los intercambios que tienen lugar dentro de las plataformas enmascaran la externalización de los costos comerciales en los trabajadores. Los trabajadores tienen

---

<sup>4</sup> ASIMM se formó en el año 2003, fue normalizado en diciembre de 2007 y obtuvo la personería gremial en julio de 2009 (1804/09). Actualmente tiene aproximadamente 2000 afiliados. Representa a los trabajadores mensajeros de la Ciudad de Buenos Aires: “*Se define como trabajador mensajero a todo aquel trabajador que realice sus tareas laborales utilizando como herramienta de trabajo una moto, triciclo, ciclomotor, cuatriciclo, bicicleta y/o todo vehículo de dos ruedas y que realice gestiones, entrega y retiro de sustancias alimenticias, elementos varios de pequeña y mediana paquetería, en cualquiera de los vehículos citados en un plazo menor a las veinticuatro horas*” (Art. 5 CCT 722/15). Su ámbito de actuación ha sido históricamente la mensajería, y con la expansión de las plataformas de reparto de comida intentó captar a este sector ligado a la gastronomía.

<sup>5</sup> <https://www.liferespira.eu/es/>

<sup>6</sup> <https://www.telam.com.ar/notas/201908/381441-app-y-asimm-volvieron-a-mostrar-sus-diferencias-tras-fallo-que-suspende-em-presas-de-delivery.html>

<sup>7</sup> <https://www.lapoliticaonline.com/nota/118654-un-juez-ordeno-a-la-ciudad-que-prohiba-rappi-glovo-y-pedidosya/>  
<http://elgritodelsur.com.ar/2019/04/ramiro-cayola-rappi-rodruiguez-larreta.html>

<sup>8</sup> A pesar de esta pérdida de control por parte de los trabajadores, en la mayoría de los casos, a esta flexibilidad asociada se la presenta como ventaja.

como requisito contar con las herramientas necesarias para realizar el trabajo: *smartphone* con ciertas características, bicicletas o motos. Otra de las principales características de estos nuevos empleos es que el empleador no está claramente identificado físicamente. En este sentido, las plataformas refuerzan el concepto de trabajador autónomo. Su tendencia a incorporar trabajadores por cuenta propia – frecuentemente bajo alusiones a términos como “asociados” o “colaboradores”, ha generado polémicas sobre la naturaleza de estas relaciones contractuales.

En el ámbito de las estadísticas del trabajo, ya existe una nueva conceptualización (OIT, 2018, artículo 35): Los contratistas dependientes son trabajadores que suscriben acuerdos contractuales de índole comercial (pero no un contrato de empleo) para suministrar bienes o servicios para otra unidad económica o a través de ella no son empleados de dicha unidad económica, pero dependen de esta para la organización y ejecución del trabajo, los ingresos, o para el acceso al mercado. Son trabajadores empleados por beneficios, quienes son dependientes de otra entidad que ejerce control sobre sus actividades productivas y que se beneficia directamente del trabajo que ellos realizan.

En la Argentina, la Ley núm. 5.526 de 2016 de la Ciudad de Buenos Aires, conocida como “*ley delivery*”, tipifica la modalidad de operación de los servicios de reparto a domicilio y define que los repartidores, en este tipo de empresas, han de ser trabajadores dependientes. Sin embargo, aún no se ha logrado la efectiva implementación de la ley y se han emprendido varias acciones legales contra ella (OIT, 2019). Para la exitosa implementación de estas recomendaciones, es esencial avanzar en la definición básica del estatus legal de los trabajadores, y así poder determinar con qué derechos laborales cuentan y quién tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento de estos derechos. Esto puede conllevar la definición de nuevas figuras jurídicas que reflejen la combinación de elementos de dependencia y de autonomía que caracteriza la situación de muchos trabajadores que tienen este tipo de ocupaciones.

## INICIATIVAS EN MARCHA

Durante 2020, el Gobierno Nacional retomó su proyecto de ley para regular el trabajo en las aplicaciones de reparto. La Secretaría de Legal y Técnica, Vilma Ibarra, llevó adelante la iniciativa y este proceso quedó interrumpido por el aislamiento en el mes de marzo del corriente año. Desde entonces, el Ministerio de Trabajo le incorporó un capítulo que incluirá a los repartidores en el régimen general de la seguridad social, con prestaciones de salud y aportes jubilatorios, y una habilitación a la AFIP para ejercer un control en tiempo real de la distribución de tareas por parte de las aplicaciones. El proyecto recibió críticas desde los gremios que agrupan a los trabajadores del rubro. Estas radican en la propuesta de una vinculación novedosa pero no asociada a la relación de dependencia que establece el régimen general de la Ley de Contrato de Trabajo y que se asimila

más a la de otros estatutos como el del peón rural o al del trabajador de la construcción. Otro aspecto en controversia es el hecho de cederles a las empresas una mayor potestad en el manejo de los tiempos de disponibilidad de los repartidores, un aspecto clave a la hora de definir el salario básico de la actividad.

En tiempos de pandemia, todo se ha agudizado. El 29 de mayo de 2020 se llevó a cabo el tercer paro de repartidores en la Ciudad de Buenos Aires<sup>9</sup>. Los y las trabajadoras de reparto de las aplicaciones Rappi, Glovo y Pedidos Ya, se manifestaron una vez más en el centro porteño para exigir el pago doble “*acorde al riesgo que asumimos*”, mejoras laborales y elementos de higiene que los proteja de los contagios sumándose a una lucha de escala global<sup>10</sup>. Los trabajadores y las trabajadoras de las aplicaciones están autorizados a circular porque son considerados servicios esenciales, pero lo hacen sin contar con las condiciones mínimas de protección frente al virus. La única respuesta de las empresas fue lanzar promociones de “entrega sin contacto” y “envío gratis”. El conflicto se agudizó luego de que un joven trabajador de la app Glovo fue atropellado en el partido de Avellaneda, aunque ya son cuatro los jóvenes precarizados de delivery que pierden la vida en los últimos meses. La accidentalidad de los repartidores es permanente<sup>11</sup>. Las crónicas tienen nombres propios. Las víctimas comprenden a jóvenes cuyos casos se relatan en el cuadro nro. 1 y se suman a otros casos fatales que tuvieron lugar en la Ciudad de Buenos Aires en 2019 que tuvieron eco internacional<sup>12</sup>.

#### Cuadro 1. Accidentes de trabajos asociados a las apps de delivery en Argentina entre 2019 y 2020.

<sup>9</sup><https://www.nueva-ciudad.com.ar/notas/202005/43803-nuevo-paro-y-movilizacion-de-repartidores-estamos-exponiendo-nuestra-vida-cada-vez-que-salimos.html>

<sup>10</sup>[https://www.project-syndicate.org/commentary/us-worker-protections-covid19-crisis-by-tom-perriello-and-sarita-gupta-2020-04?\\_la=english&a\\_d%E2%80%A6](https://www.project-syndicate.org/commentary/us-worker-protections-covid19-crisis-by-tom-perriello-and-sarita-gupta-2020-04?_la=english&a_d%E2%80%A6)

<sup>11</sup> <https://www.diariojudicial.com/nota/83201>

<sup>12</sup><https://www.theguardian.com/cities/2019/aug/16/buenos-aires-judge-bans-delivery-apps-after-road-accidents-spike#maincontent>

- Miguel Ángel Machuca, un joven repartidor de la aplicación Glovo, estaba trabajando en la entrega de un pedido con su motocicleta, cuando fue embestido por un camión en la Avenida Mitre en el partido de Avellaneda del Gran Buenos Aires. Los vecinos que presenciaron el accidente indican que la ambulancia tardó 45 minutos en llegar y no pudieron reanimarlo.
- Franco Almada falleció atropellado en la localidad bonaerense de Bernal mientras trabajaba para Pedidos Ya. Tenía 19 años. “No sabemos si Franco tenía puesto el casco. La Policía nos dijo que sí, pero en el hospital nos dijeron lo contrario. Tal vez no lo tenía abrochado y del golpe se le salió. El casco tenía raspones” relató la hermana de Franco a los medios. La policía busca dar con el paradero del conductor, que se dio a la fuga.
- Ramiro Cayola Camacho circulaba en la Ciudad de Buenos Aires por la zona de Retiro con la caja de Rappi en su espalda cuando un camión Iveco lo atropelló y lo mató en el acto. El joven tenía 20 años y era oriundo de Quilmes. Según la autopsia, presentaba politraumatismos con hemorragia interna y externa.
- Emma Riosendaulv Joncka era un joven de 23 años de nacionalidad haitiana que salió por la noche a hacer repartos. Era estudiante de la Universidad Nacional de Rosario y optó por esta salida ocupacional para sostenerse económicamente en tal ciudad. Fue impactado por un colectivo mientras se trasladaba en moto. Por circunstancias que se investigan, se produjo un fuerte impacto que le ocasionó la muerte en el acto por un traumatismo de cráneo grave. “Me llamaron, fui hasta el lugar, pero los médicos dijeron que ya no había más nada que hacer”, comentó Kesler Jean Mary, referente de la colectividad haitiana en Rosario. También, el compañero de Emma agregó: “De la empresa no se presentó nadie, ni nadie se comunicó, al menos, por el momento”. Una multitud de compañeros de Emma marcharon por la rosarina calle Carlos Pellegrini para pedir justicia.
- Lucas Peralta Luna trabajaba con su moto como repartidor. Tenía 21 años y el viernes 10 de julio de 2020 fue atropellado en Serrano y Corrientes en la Ciudad de Buenos Aires. La camioneta que lo embistió manejaba a toda velocidad. Su familia y sus amigos se reunieron donde fue la tragedia, para pedir justicia.

Fuente: Elaboración propia en base a crónicas periodísticas.

Frente a este escenario, emergieron iniciativas. Por ejemplo, en el proyecto de ley de la diputada nacional Cristina Álvarez Rodríguez presentado en el mes de abril de 2020 se señala:

*ARTÍCULO 1°.* - Los titulares de Plataformas Electrónicas o Digitales que brindan su servicios con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes para conectar usuarios que demanden el traslado de bienes o servicios, deben proveer a los trabajadores y las trabajadoras que presten esas funciones mediante el uso de la misma aplicación, de ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL (EPP) consistentes en guantes descartables o guantes de látex o nitrilo, barbijos y alcohol en gel o solución al 70% de alcohol.

*ARTÍCULO 3°.* - El incumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley, por parte de los titulares de Plataformas Electrónicas o Digitales, será sancionado conforme las pautas establecidas por el artículo 32 de la Ley 24.557 (Ley de Riesgos del Trabajo).



En el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, los Legisladores y Legisladoras del Frente de Todos presentaron un proyecto de ley para que las empresas de transporte de bienes y alimentos (Rappi, Glovo, Pedidos Ya, entre otras) garanticen el suministro de elementos de higiene básica a sus repartidores<sup>13</sup>. Por su parte, el oficialismo porteño ingresó en junio del 2020 un proyecto de ley girado a las comisiones de Tránsito y Transporte, Justicia y Asuntos Constitucionales para avanzar en la regulación de la actividad que generó fuertes repercusiones y polémicas.

El proyecto inicial preveía una serie de modificaciones en el Código de Tránsito y Transporte, legitimando el servicio de repartidor y mensajería por Plataforma a medida de las mismas, consolidando su esquema de negocios, ganancias y el fraude laboral que opera en la actualidad. Se definía a la Plataforma como mero intermediario entre clientes, empresas proveedoras de alimentos u objetos, y los mensajeros/repartidores, caracterizando a estos últimos como trabajadores autónomos que ofrecen su servicio de forma independiente.

Respecto a las modificaciones a la Ley 5526/16 que preveía el proyecto del interbloque *Vamos Juntos*, desde la Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios (ASIMM), que conduce Marcelo Pariente, manifestaron que *“es un burdo intento de legalizar el modelo laboral que las empresas de plataformas pretenden imponer, en clara violación a la histórica normativa laboral argentina”*. Además, indicaron que *“los funcionarios en lugar de hacer cumplir dicha normativa deciden reformarla a medida, a capricho de las multinacionales, en claro perjuicio de los trabajadores y trabajadoras de la actividad... Hace apenas 4 años y en esta misma legislatura, fue avalada por los trabajadores, presentada por el oficialismo, acompañada por la oposición, y votada por unanimidad.”* y agregaron: *“la misma nunca fue respetada; y peor aún, resultó ignorada en su aplicación por parte del Poder Ejecutivo de la Ciudad de Buenos Aires que preside el Señor Rodríguez Larreta.”*

Finalmente el jueves 16 de julio de 2020, los legisladores del bloque del Frente de Todos se abstuvieron pero aprobaron algunos artículos de la Ley<sup>14</sup>. Entre los intercambios con el oficialismo se estableció, entre otras cosas, que los repartidores deben estar habilitados y contar con seguros laborales, asimismo se consiguió la prohibición de los sistemas de premios y castigos a los trabajadores. También se consiguió regular las comisiones. La ley obliga a las empresas a retrotraer las comisiones a los valores que se cobraban en marzo, además de ponerle un tope del 15% de la venta. También se logró quitar requisitos para los repartidores como la acreditación de la

<sup>13</sup><https://denorteanorte.com/2020/04/07/proyecto-para-que-las-app-de-delivery-de-la-caba-provean-elementos-de-higiene-a-sus-trabajadores/>

<sup>14</sup> La ley fue aprobada con 39 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, correspondiendo estas últimas al bloque del Frente de Todos.



nacionalidad o residencia definitiva, y la constitución de domicilio en la ciudad de Buenos Aires. Se estableció la obligación de entregar a los repartidores elementos de seguridad e higiene como cascos, barbijos y alcohol en gel por parte de las empresas de Plataformas.

Más allá de estas modificaciones, el proyecto continúa generando rechazo entre los repartidores, quienes se manifestaron frente a la Legislatura sosteniendo que su trabajo continúa precarizado. Las quejas más importantes por parte de la Asociación de Personal de Plataformas (APP) son:

- Se crea un permiso de trabajo para los repartidores quienes deberán renovar anualmente una habilitación. El proyecto incluye sanciones especiales por no tener habilitación iguales a las previstas para quienes circulan en contramano o alcoholizados. Las sanciones incluyen multas, la retención de la moto y de la licencia de conducir.
- La obligación prevista para las aplicaciones es constatar que los repartidores cumplan con los requisitos para estar habilitados. El proyecto contiene hasta la obligación de despedirlos si no se cuenta con la habilitación al día (tramitada eventualmente por los trabajadores mismos).

Juan Manuel Ottaviano, abogado laboralista y asesor legal de la APP agregó que *"esta ley es un retroceso porque desconoce la figura de la empresa al calificar a la plataforma como intermediaria. No es un avance en términos de derechos sino que retrasa el camino para el reconocimiento de algún tipo de vínculo laboral ya que las empresas lo desconocen y consideran que los repartidores son microempresarios"*<sup>15</sup>. Claro está que la asociación aboga por la conformación de un estatuto de manera urgente.

## REFLEXIONES FINALES

Tanto los trabajadores como las empresas están cumpliendo una imprescindible función social que permite la llegada a los hogares de productos que las personas necesitan. La diferencia es que a los repartidores nadie los protege del coronavirus, a pesar de que distribuyen a domicilio alimentos, medicamentos, artículos de limpieza y todo lo que los integrantes de la sociedad necesitamos para sobrevivir y para cuidarnos frente a la pandemia.

Frente a este esquema de desprotección social, si no trabajan no cobran y, además, pierden puntos en la *app* que les proporciona los pedidos. Es muy posible que durante esta temporada impere más que nunca la ley del más fuerte, o más bien la de los más precarios que tienen que salir a pedalear

<sup>15</sup> <https://www.pagina12.com.ar/279221-contrala-ley-de-apps>

por necesidad. Como sociedad, no podemos quedarnos impávidos cuando miles de trabajadores no tienen la cobertura básica y elemental para hacer su trabajo de manera segura, especialmente, cuando se trata de una actividad esencial en donde la relación de dependencia entre los repartidores y las empresas de plataformas es evidente y debería estar regulada por la ley de contrato de trabajo. No existen lagunas o vacíos legales que justifiquen la actual situación.

Cabe destacar que además de las iniciativas que aquí se relatan, entre otras de las propuestas que se han ido difundiendo localmente está la creación de una plataforma público-cooperativa. La creación de plataformas cooperativas -con respaldo estatal- permitiría incidir en un punto clave, monopolizado hoy por empresas privadas con recursos financieros suficientes para capturar la inteligencia colectiva: gestar infraestructura digital básica para mediar entre productores (y/o comerciantes), trabajadores y consumidores. Y con esa base fomentar una economía de plataformas genuinamente popular<sup>16</sup>.

Un ejemplo concreto de intervención a nivel internacional lo constituye el de los repartidores en la ciudad de Bologna, quienes tuvieron el apoyo de organizaciones sindicales, de plataformas locales preexistentes y del gobierno local para elaborar una carta de derechos de los trabajadores (conocida como Carta di Bologna) más tarde devenida en ley<sup>17</sup>.

Dadas las circunstancias actuales, vemos con expectativa la iniciativa del gobierno nacional para generar un nuevo estatuto para trabajadores de reparto de plataformas digitales bajo demanda que adecue la normativa laboral existente a las particularidades de la actividad. Sin un avance en este plano, la proyección es una agudización de los problemas ya presentes en el mercado laboral argentino, particularmente en aquellos segmentos de la sociedad con más dificultades para acceder al mercado de trabajo formal como sucede en el caso de trabajadores jóvenes y migrantes.

<sup>16</sup> <https://revistacrisis.com.ar/notas/por-que-no-una-economia-popular-de-plataformas>

<sup>17</sup> <http://www.bolognatoday.it/economia/riders-carta-bologna-diventa-legge.html>