

Seis años de registro y ningún número

Trabajo de plataformas y juventudes en la Ciudad de Buenos Aires

Registro, condiciones laborales y propuestas

PUBLICACIÓN

Septiembre 2026

FUENTES PRIMARIAS

Ley 6.314 / IDECBA / CBC-UBA

ENFOQUE TEMÁTICO

Empleo y economía urbana

ALCANCE TERRITORIAL

Ciudad de Buenos Aires

- I. Síntesis
- II. Cuánta gente
- III. Cruce con juventudes
- IV. Norma y riesgo
- V. Propuestas
- VI. Alcance y fuentes

Plataformas y juventudes

Seis años de registro y ningún número

Trabajo de plataformas y juventudes en la Ciudad de Buenos Aires
CEPOES

I. Síntesis

El 5 de marzo de 2026 el Gobierno de la Ciudad firmó un acuerdo con las plataformas de reparto. Entre otras cosas, el acuerdo otorga 180 días para que los repartidores se inscriban en un régimen simplificado y revaliden su inscripción en el RUTRAMUR, el registro del sector. Ese plazo venció a comienzos de septiembre de 2026.

Es el segundo plazo de 180 días que fija el Estado porteño para lo mismo. El primero está en las cláusulas transitorias de la Ley 6.314, sancionada el 16 de julio de 2020, que creó ese mismo registro. Seis años y dos plazos después, no existe una sola cifra pública que diga cuántos repartidores trabajan en la Ciudad.

No se trata de que el dato sea difícil de producir. La Ley 6.314 ya obliga a las plataformas a compartir con la autoridad de aplicación información sobre estado de actividad, demanda y recorridos. Si esa obligación se cumpliera, el Estado porteño tendría hoy la mejor - y probablemente la única - estadística del país sobre trabajo de plataformas. No la publica.

Este informe sostiene que ahí, y no en una ley nacional que no existe, está la primera propuesta viable: la Ciudad no necesita nuevas facultades para regular este sector. Necesita usar las que ya tiene desde 2020.

II. Cuánta gente estamos hablando: nadie lo sabe

Corresponde empezar por el límite. No hay estadística oficial de trabajo de plataformas en la Argentina. Ni el INDEC ni la Dirección General de Estadística y Censos de la Ciudad identifican la actividad como una categoría ocupacional propia. Todo lo que circula son estimaciones producidas por partes interesadas, y este informe las cita nombrando a su productor en el cuerpo del texto, no al pie.

Estimación	Valor	Quién la produce
Total país, 2025	Más de 1 millón (aprox. 200 mil repartidores, 900 mil conductores)	SiTraRepA, sindicato del sector
Repartidores PedidosYa, 2025	100 mil; 84% varones, 44% entre 26 y 35 años, 66% en moto, 70% se conecta 3 h diarias	PedidosYa
Conductores Cabify, 2025	45 mil habilitados, +30% interanual	Cabify
Jornada de repartidores	10 a 12 horas, 6 días por semana	SiTraRepA
Perfil de conductores, 2025	36 años promedio; 7,5 h diarias conectados; más del 60% tiene otro trabajo simultáneo	Investigación del CONICET con ocho universidades

Las cifras de volumen las produce quien tiene interés en que sean altas - el sindicato, para mostrar magnitud - o quien tiene interés en que muestren crecimiento - las empresas -. Las de condiciones de trabajo provienen del CONICET y son las más sólidas del conjunto. Corresponde

además advertir sobre el "aumento del 900% en seis años" que tituló la prensa en julio de 2026: no está publicada la base sobre la que se calcula, y sin base un porcentaje no es un dato.

El único indicador oficial que se aproxima al fenómeno en la Ciudad es el cuentapropismo. Según la Dirección General de Estadística y Censos porteña, en el primer trimestre de 2026 había 350.500 trabajadores por cuenta propia, el 22% de los ocupados, con un crecimiento interanual del 8,4%. En el mismo período, el 27,3% de los asalariados no tenía descuento jubilatorio, el 9,7% de los ocupados trabajaba menos de 16 horas semanales y la subocupación alcanzaba al 9% de la población económicamente activa, con una desocupación del 7,9% equivalente a 136.500 personas.

Debe decirse con claridad: el cuentapropismo no es trabajo de plataforma. Es la caja donde el trabajo de plataforma cae cuando se lo mide con instrumentos diseñados antes de que existiera. Es un proxy, no una medición.

III. Quiénes son: el cruce con las juventudes

El estudio más reciente sobre juventudes vulnerables en la Argentina es el del proyecto PIDAE del Ciclo Básico Común de la Universidad de Buenos Aires, con trabajo de campo entre diciembre de 2025 y enero de 2026 sobre 1.002 jóvenes de 18 a 29 años en los principales aglomerados urbanos.

Define como vulnerable a la persona de 18 a 29 años con primario incompleto o que reside en un hogar con privaciones materiales según el índice del INDEC. Bajo ese criterio:

- 4.145.458 jóvenes, el 48,9% del total del país, están en situación de vulnerabilidad. El 27% de ellos reside en el AMBA.
- 75,9% de los que trabajan lo hacen sin registrar. Sólo 18,9% tiene empleo registrado y 5% monotributo.
- 78% no tiene cobertura de salud.
- 57% declara que no llega a fin de mes.
- Casi 20% no estudia ni trabaja, y un tercio de ese grupo ya no busca empleo.
- Más del 70% refiere ansiedad o nervios frecuentes y 50% desgano o depresión.
- 85,7% valora estudiar, pero sólo el 15% accede a formación en oficios.

Los dos temas se tocan en un punto y conviene nombrarlo sin rodeos: la plataforma es hoy la puerta de entrada al mercado de trabajo para el joven que quedó fuera del empleo registrado. No exige título, no exige experiencia, no exige entrevista y paga la misma semana. Es, exactamente por eso, la forma más eficiente de convertir desempleo juvenil en empleo precario sin que la estadística de desocupación se mueva.

Los dos últimos datos de la lista - ansiedad y desgano - no son un adorno. Conectan de manera directa con la línea de trabajo sobre salud mental que el CEPOES abrió en septiembre de 2026, y sugieren que la pieza sobre juventudes y la pieza sobre salud mental deberían salir articuladas.

Límite a declarar: el estudio del CBC-UBA es nacional por aglomerados y no publica un corte para la Ciudad de Buenos Aires. El 27% del AMBA incluye al conurbano. Para el dato estrictamente porteño hay que ir a la Encuesta Permanente de Hogares y a la estadística porteña, con las limitaciones señaladas en el apartado anterior.

IV. La norma existe desde 2020 y el riesgo no se cuenta

La Ley 6.314, sancionada el 16 de julio de 2020, promulgada el 7 de agosto y publicada el 11 de agosto de ese año, modificó el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad y creó el Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio (RUTRAMUR), donde deben inscribirse tanto las plataformas y prestadores como los repartidores.

La ley impone a los operadores de plataformas, entre otras obligaciones:

- Proveer sin costo para el trabajador seguro de accidentes de trabajo, seguro de vida obligatorio, responsabilidad civil y accidentes personales.
- Brindar capacitación en seguridad vial sin costo para el repartidor.
- No asignar viajes a repartidores sin habilitación vigente.
- Compartir con la autoridad de aplicación información sobre estado de actividad, demanda y recorridos.
- Implementar canales digitales accesibles de reclamo.

El antecedente inmediato marca la escala del problema de implementación: en marzo de 2020, en el registro previo del sector, había quince trabajadores inscriptos en relación de dependencia.

El acuerdo firmado el 5 de marzo de 2026 entre la Jefatura de Gabinete porteña y las plataformas, con duración inicial de dos años, se estructura en cuatro ejes - seguridad vial, uso del espacio público, protección del trabajador y seguros, y regularización de la actividad - y crea una Comisión de Seguimiento.

Conviene leerlo con atención, porque el eje de seguros del acuerdo de 2026 reitera obligaciones que la ley impone desde 2020. Un acuerdo administrativo no puede ser el instrumento por el cual se vuelve exigible una obligación legal ya vigente; si hizo falta firmarlo, la inferencia razonable es que la obligación no se estaba cumpliendo. Y las contraprestaciones no son simétricas: mientras las obligaciones de las empresas se reiteran, la obligación del trabajador de inscribirse en 180 días viene acompañada de un régimen de faltas con multas, retención de licencias y de vehículos.

En la Argentina, los motociclistas representan cerca de la mitad de las víctimas fatales del tránsito: los informes de seguridad vial difundidos en 2025 y 2026 los ubican entre el 46% y el 50% del total nacional.

En la Ciudad, el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial informa 104 fallecidos por siniestros viales en 2023, con una tasa de 3,4 cada 100.000 habitantes. Los anuarios de siniestralidad publicados llegan hasta 2024.

Ninguna de esas estadísticas registra si la víctima estaba trabajando en el momento del siniestro. No existe, por lo tanto, forma de dimensionar el riesgo laboral de una actividad que consiste en circular en moto entre diez y doce horas diarias bajo presión de tiempo algorítmica. Es un vacío de información, no de competencia: la variable ocupacional puede incorporarse a un registro que la Ciudad ya produce.

V. Propuestas

Las siete son de competencia porteña. Ninguna requiere ley nacional. Las cuatro primeras no tienen costo fiscal.

- 1. Publicar el RUTRAMUR. Cantidad de repartidores y de plataformas inscriptas, y resultado del plazo de 180 días vencido en septiembre de 2026. Es información que el Estado porteño ya tiene en su poder. Publicarla convierte seis años de registro en la primera cifra pública del sector.
- 2. Hacer efectivo el artículo de la Ley 6.314 sobre entrega de datos. Exigir a las plataformas la información de actividad, demanda y recorridos que la ley ya les impone entregar, y publicarla agregada y anonimizada con periodicidad trimestral. Sería la primera estadística pública del país sobre trabajo de plataformas, producida sin crear un solo organismo nuevo.
- 3. Incorporar la variable ocupacional al registro de siniestralidad vial. Que los informes del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial consignen si la víctima se encontraba trabajando. Sin esa variable, el riesgo laboral del sector es invisible para la política pública.
- 4. Auditar y publicar el cumplimiento de los seguros obligatorios. La Ley 6.314 obliga a las plataformas a proveerlos sin costo desde 2020. Corresponde auditar su vigencia efectiva y publicar el resultado por empresa. Es una obligación patronal, no una carga del trabajador.
- 5. Paradas seguras. El acuerdo de 2026 exige a los repartidores ordenar su uso del espacio público. La contrapartida razonable es que la Ciudad provea puntos de descanso en las zonas de mayor concentración de reparto, con acceso a agua, sanitarios, sombra y carga de dispositivos. Es infraestructura urbana de bajo costo y competencia municipal directa.
- 6. Acceso sanitario efectivo. Con el 78% de las juventudes vulnerables sin cobertura de salud, corresponde un relevamiento y un dispositivo de acceso a la red de Centros de Salud y Acción Comunitaria orientado a trabajadores de plataformas, con horarios compatibles con la jornada real del sector. La salud es competencia directa de la Ciudad.
- 7. Formación en oficios anclada en el entramado productivo comunal. El 85,7% de las juventudes vulnerables valora estudiar y sólo el 15% accede a formación en oficios. La Ciudad cuenta con infraestructura territorial ociosa en horarios no escolares. Corresponde un programa de formación corta, certificada y vinculada a la actividad económica efectiva de cada comuna, en lugar de una oferta única centralizada.

VI. Alcance metodológico y fuentes

La lectura de los resultados se apoya en cinco criterios que delimitan con precisión el alcance de la evidencia disponible:

- La cantidad de trabajadores de plataformas en la Ciudad permanece sin una cifra oficial publicada. Esa ausencia de información constituye uno de los principales hallazgos del informe.
- El cuentapropismo porteño se utiliza como indicador de contexto del mercado laboral y como aproximación general, no como una medición directa del trabajo de plataformas.
- El estudio del CBC-UBA describe a jóvenes de 18 a 29 años de los principales aglomerados urbanos del país. Sus resultados permiten caracterizar el contexto nacional y del AMBA, pero no estimar específicamente la situación de la Ciudad de Buenos Aires.
- El análisis de los seguros se concentra en la evidencia pública disponible. La falta de información que permita verificar su cumplimiento fundamenta la propuesta de auditar y publicar los resultados por empresa.
- Las estimaciones sindicales y empresarias se identifican junto con la organización que las produce y se utilizan como referencias sectoriales, diferenciadas de la estadística oficial.

Fuentes

- Ley 6.314 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sancionada el 16/7/2020, publicada en el Boletín Oficial el 11/8/2020.

- Acuerdo entre el Gobierno de la Ciudad y plataformas de reparto, 5/3/2026, según cobertura de prensa especializada.
- Dirección General de Estadística y Censos de la Ciudad, mercado de trabajo, primer trimestre de 2026.
- Proyecto PIDAE, Ciclo Básico Común, Universidad de Buenos Aires: Jóvenes vulnerables en la Argentina: condiciones de vida, creencias y expectativas sobre el futuro, campo diciembre 2025 - enero 2026, 1.002 casos.
- Chequeado, relevamiento de estimaciones del sector de repartidores y conductores de aplicaciones, con datos de SiTraRepA, PedidosYa, Cabify y la investigación del CONICET con ocho universidades.
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad, informes estadísticos de siniestralidad.
- Informes nacionales de seguridad vial sobre participación de motovehículos en víctimas fatales, 2025-2026.