

**ECONOMÍA** PRECARIZADOS Y EXPLOTADOS

## Trabajadores de apps: caen los ingresos, son cada vez más y no hay regulación

El panorama empeoró en los últimos meses, lo que obliga a alargar la jornada de trabajo. Para lograr 2 millones de pesos hay que pedalear 14 horas, aseguran. Sin protección.

13/06/2026



Por: [Santiago Núñez](#)

Ignacio reservaba, hasta hace pocos meses, dos turnos diarios para trabajar en Rappi. Pedaleaba cuatro horas diarias, además de su trabajo habitual, de entre seis y ocho. Pero las condiciones cambiaron y ahora hay días en los que no consiguió ningún ingreso en la mitad de su jornada. Aun así, lo que más lo sorprende no tiene que ver con él mismo: “Una vez vi una madre -le dice a *Tiempo*- con una nena de cuatro o cinco años adelante. Atrás llevaba la mochila. Es todo bastante un desastre”.



### Precariedad

El cierre de empresas y la pérdida de trabajos en el sector formal argentino hizo crecer este sector en los últimos años. No hay un dato oficial, pero se estima que un millón de trabajadores desarrollan sus tareas y ganan todos o parte de sus ingresos en apps como Cabify, Didi y Uber (transporte) o Rappi y PedidosYa (Delivery). La empresa Cabify indicó un aumento del 30% (45 mil conductores habilitados) en 2025, con respecto al 2024.

En un estudio de la Facultad de Económicas de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), se estimó que en 2025, el 60% de las personas que trabaja en plataformas tiene en esta actividad "su principal fuente de ingresos, poniendo de manifiesto la caída del poder adquisitivo de los salarios durante el último período en nuestro país". Además, se señalaron condiciones laborales de inmensa precariedad: "El 68,1% de los/as encuestados/as percibió ingresos menores a la mitad de una Canasta Básica Total (CBT)", mientras que "el 61,3% de quienes dedicaron más de 40 horas semanales a esta actividad tuvo ingresos menores a media CBT".

Cristian le cuenta a *Tiempo* que él trabaja "ocho horas, seis días a la semana" y que eso le permite cobrar entre un millón de pesos y \$ 1,2 millones. "Llegar a dos millones de pesos, en la bici, es muy difícil. La gente que lo hace trabaja 14 horas". Gabriel, también en diálogo con este medio, indica: "Trabajo 12 horas, gano \$ 250 mil por semana. No tengo otros ingresos". Medio día por un millón mensual.

Los tres entrevistados coinciden en lo mismo: no hay una relación patronal personal, la interacción y la relación con la empresa son pura y exclusivamente a través de una pantalla. Empezaron a trabajar en el último tiempo, no necesariamente durante el gobierno de Javier Milei: Ignacio sí, mientras que Cristian y Gabriel en 2023 y 2022, respectivamente. Cristian señala: "Ha sido uno de los sectores más golpeados por las políticas de este gobierno. Se ve que mucha gente tuvo que venir a este rubro por la pérdida de trabajo. También se ve mucho la caída en los pedidos".



Las iniciativas de regulación de esta actividad aparecen sin mucha prisa y con bastante pausa. Además, no siempre están enfocadas en los derechos laborales. Hay un proyecto elaborado por Hugo Moyano (h), que apunta a un alineamiento con las recomendaciones de la OIT. Está en sintonía con una iniciativa del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, que evita

imponer sanciones a las empresas. Desde otro enfoque, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires podría avanzar luego de un fallo de mayo de este año que pide un marco regulatorio.

Patricia Sorribas, docente e investigadora de la Facultad de Psicología de la UNC y codirectora de un proyecto del Observatorio Social para el Desarrollo Sostenible, que hizo un estudio reciente sobre los trabajadores de las aplicaciones, observa: "Hay avance en las regulaciones. El caso más conocido es la Ley Rider de España. Las empresas de transporte de personas tienen otro encuadramiento: contratan en relación de dependencia en Uber o Cabify. Tienen que cumplir con un mínimo de condiciones laborales y los trabajadores tienen que conocer algo de la gestión de los procesos de trabajo", indica Sorribas.

"En Argentina -sostiene la investigadora- también hay colectivos de servicios informáticos muy activos y organizados para tratar de incidir en las condiciones de trabajo, la regulación de los honorarios y acciones de judicialización en empresas grandes como Globant". Agrega: "Ya hubo varios proyectos de ley tratando de regular el trabajo de personas de aplicaciones de reparto y transporte de personas. Ninguna de ellas logró avanzar. La reciente reforma laboral no tiene ninguna referencia al trabajo digital ni a la economía del conocimiento. La ley menciona a los trabajadores de plataforma, en un sentido muy limitado del término. Se refiere a reparto y transporte de personas y quedan por fuera muchos trabajos de plataformas. Y los menciona para decir que ellos van a quedar excluidos de esta 'modernización' porque son asumidos como trabajadores independientes. El texto es un *copy-paste* de las afirmaciones que hacen las empresas".

La investigadora afirma que hay demandas y colectivos que se hacen escuchar y pone sobre la mesa algunas pautas hacia el futuro. "Hay muchos avances ya en normativas y regulaciones que podrían tenerse en cuenta. Se han creado figuras intermedias entre la relación de dependencia y el trabajo independiente, aunque no hay mucho acuerdo. Hay otro problema para el Estado: si estas personas no hacen aportes para tener alguna cobertura de salud o riesgo de trabajo, no hacen aportes previsionales. Es un problema a futuro gravísimo". «



### *El poder de contar lo que nos pasa*

En Tiempo no hay dueños ocultos ni cuentas off shore. Solo trabajadores y trabajadoras que hacemos periodismo libre. Cumplimos 10 años; dependemos de vos para seguir creciendo.



ASOCIATE

#### SUMATE A CORREO MUNDIAL, EL NUEVO NEWSLETTER

Alejandro Wall y Andrés Burgo escribirán cada mañana y de manera conjunta un ida y vuelta de la Copa 2026.

Tu email

SUSCRIBITE

**SEGÚN TUS INTERESES**