

## 6.4. Los Estados sub-nacionales en la era de las plataformas: el caso argentino

Feldman, Patricio Julián<sup>1</sup>; Girolimo, Ulises<sup>2</sup>

<sup>1</sup> CONICET / IIGG – FSOC – UBA; [patofeldman@gmail.com](mailto:patofeldman@gmail.com)

<sup>2</sup> CONICET / IIGG – FSOC – UBA; [ugiolimo@gmail.com](mailto:ugiolimo@gmail.com)

**Palabras clave:** Plataformización; Roles Estatales; Estados Sub-Nacionales; Gobernanza; Plataformas Digitales

### 1. Problema de investigación

Desde hace al menos quince años, las plataformas digitales (PD) vienen mostrando un creciente protagonismo en diversas actividades de la vida humana, lo que motivó el surgimiento de múltiples estudios sobre la temática. A pesar de existir desde los orígenes del Internet comercial, la centralidad de las PD en múltiples actividades se volvió evidente desde la primera década del siglo XXI (Zukerfeld, 2020), en una etapa en la que el capitalismo se volcó hacia los datos como respuesta a una caída prolongada en la rentabilidad manufacturera post-crisis de 2008 (Srnicek, 2018).

Si bien hay múltiples definiciones sobre plataformas, existe cierto consenso en que constituyen infraestructuras digitales que posibilitan que dos o más grupos de usuarios interactúen entre sí vía Internet (OECD, 2019)<sup>153</sup>. Dado que no sólo se posicionan como intermediarias, sino que proporcionan el ámbito en el que distintos agentes interactúan, se ubican en una posición privilegiada con respecto a otros modelos de negocios tradicionales por su capacidad para capturar los datos que surgen de dichas relaciones (Srnicek, 2018).

Al poner el foco sobre sus características económicas, se observan elementos distintivos frente a empresas características de la sociedad industrial: a) generan y dependen de efectos de red; b) recurren a subvenciones cruzadas para sostener e incrementar su número de usuarios; c) pueden desarrollar nuevos bienes y servicios a un costo muy bajo; d) se benefician de las economías de escala (Srnicek, 2018; OECD, 2019).

El avance de las PD en distintos ámbitos evidenció la necesidad de analizar el rol de los estados sub-nacionales. En el campo de los estudios urbanos, se considera a los procesos de plataformización<sup>154</sup> como un problema de gobernanza y objeto de política urbana (Artioli, 2018; Rauch y Schleicher, 2015). Diversos estudios se enfocan en el análisis de los efectos que éstas producen en diferentes ciudades del mundo: mientras que algunos autores identificaron efectos positivos de la micromovilidad y movilidad compartida sobre el medio ambiente (Demailly y Novel, 2014); otros se enfocaron en las externalidades negativas de las plataformas de alojamiento temporario y su vínculo con los procesos de gentrificación urbana y la profundización de problemáticas como el déficit habitacional (Horn y Merante, 2017; Wachsmuth *et al.*, 2017).

Una clasificación productiva para la presente investigación es la de Van Dijck *et al.* (2018), quienes distinguen entre plataformas infraestructurales y sectoriales. En el primer caso, ubican

---

<sup>153</sup> Usualmente son presentadas como páginas web o aplicaciones móviles, pero no todas son plataformas digitales según la definición antes presentada, ya que no intermedian entre distintos tipos de usuarios. Por el contrario, los vínculos que posibilitan son unidireccionales entre usuario y app o web (Zukerfeld y Yansen, 2022).

<sup>154</sup> Se entiende por plataformización al proceso de transformación de múltiples esferas de la sociedad y de reorganización de prácticas socio-culturales a partir de la penetración de las infraestructuras, los procesos económicos y los marcos gubernamentales de las plataformas digitales (Poel *et al.*, 2019).

a aquellas empresas que proporcionan la infraestructura necesaria para que otras se monten sobre su base y puedan funcionar: motores de búsqueda, navegadores, servidores, servicios en la nube, correo electrónico, sistemas de pago, data analytics, servicios geoespaciales, entre otros. En el segundo caso, se trata de plataformas que brindan servicios en un sector particular: transporte, educación, salud, alojamiento, finanzas, delivery, entre otros.

Este trabajo se focaliza sobre las PD sectoriales (PDS) que tienen incidencia en mercados urbanos relevantes para las ciudades y que producen externalidades (contaminación, problemas habitacionales, congestión vehicular, entre otras) que afectan el desarrollo de actividades nodales para la vida social urbana (movilidad, consumo, uso del espacio público, trabajo, entre otros).

Se considera que el fenómeno de la plataformización es complejo en tanto involucra a múltiples y heterogéneos actores, por lo tanto su gobernanza no puede quedar reservada exclusivamente para el mercado, dado que ellas penetran en todos los sectores, tanto públicos como privados, creando múltiples interdependencias entre los agentes (Van Dijck *et al.*, 2018).

## 2. Objetivos

Identificar los diversos modos de intervención por parte de los estados sub-nacionales de Argentina frente a los procesos actuales de plataformización en los siguientes mercados urbanos: transporte, delivery, alojamiento, consumo y trabajo; no solo en el ámbito local (municipal) sino también regional (provincial)<sup>155</sup>.

La hipótesis que guía la investigación consiste en que algunos de los sectores más afectados por el desarrollo de las plataformas estarían comprendidos en las prerrogativas de los estados sub-nacionales, en tanto inciden sobre diversas esferas de la ciudad (desarrollo económico, movilidad urbana, alojamiento, cultura, comercio, entre otros). En consecuencia, los estados locales y provinciales se ven interpelados para abordar el accionar de las PDS desde diferentes ángulos, desempeñando un papel crecientemente importante en el desarrollo de políticas frente a los procesos analizados. Al mismo tiempo, dado que la plataformización es un fenómeno de carácter simultáneamente global y local, los estados sub-nacionales encuentran múltiples desafíos y limitaciones para desarrollar herramientas que les permitan incidir de forma efectiva sobre el desempeño de las plataformas en sus diversas actividades y sectores.

## 3. Métodos

Por medio de la realización de un estudio exploratorio, el trabajo presenta una estrategia metodológica cualitativa. Se recurre al análisis documental de fuentes secundarias como ordenanzas, normativas, documentos institucionales, informes técnicos, artículos de prensa, entre otras.

Se parte de la pregunta acerca de cuáles son los roles adoptados por los municipios y provincias argentinas frente al proceso de creciente plataformización que es generador de externalidades en las ciudades. Se considera que este proceso opera de forma transversal en los diferentes niveles territoriales, al mismo tiempo que tiene expresiones locales. En consecuencia, los municipios y provincias se ven tensionados frente a la necesidad de intervenir sobre fenómenos que responden a competencias propias, al mismo tiempo que encuentran desafíos y oportunidades en cuanto a las herramientas disponibles para hacerlo.

---

<sup>155</sup> El trabajo se inscribe en el proyecto PIP 2021-2023 "Transformaciones socio-urbanas generadas por la Economía de Plataformas (EP) en Argentina: Los casos de Buenos Aires y Córdoba (2016-2022)".

Para desarrollar la investigación, se realizó una aproximación a las plataformas digitales que operan en Argentina, y luego se procedió al análisis de fuentes secundarias para identificar las acciones de los municipios y provincias frente a los procesos de plataformización en los mercados urbanos previamente definidos. En función de ello, el trabajo presenta como resultado la identificación de una tipología sobre los roles de municipios y/o provincias argentinas frente a las PDS. Por medio de la tipología, se propone contribuir a la identificación y sistematización de diversas formas de intervención estatal para abordar el problema de la gobernanza de las plataformas desde un enfoque centrado en los instrumentos, capacidades, y políticas implementadas por el Estado en el nivel sub-nacional, y las tensiones, limitaciones, y condicionalidades que se desprenden de ello.

#### **4. Resultados**

Estudiar los roles estatales en el contexto descrito implica comprender que éste, lejos de ser el protagonista exclusivo en la hechura de la política pública -un actor que lo puede todo- o por el contrario estar cautivo de los intereses del resto de los agentes sociales -un actor que no puede nada-, es un actor que desarrolla funciones transaccionales que suponen relaciones multidireccionales (Aguilar Villanueva, 2006; Medellín Torres, 1997; Oszlak y O'Donnell, 1981). A continuación, se presentan cinco roles de las provincias y municipios de Argentina frente a las plataformas digitales. Constituyen tipos-ideales que podrían ser concurrentes si se hallaran contenidos en una estrategia integral de intervención estatal.

##### *4.1. Estado como regulador*

El Estado puede intervenir como agente regulador al establecer las condiciones para el funcionamiento de PDS en determinados mercados urbanos. La función regulatoria no se reduce al establecimiento de marcos normativos, sino que remite también a la capacidad de controlar su cumplimiento.

En agosto de 2018, la provincia de Mendoza aprobó la Ley Nº 9086 que habilita como servicio de transporte privado de pasajeros al transporte efectuado a través de plataformas electrónicas<sup>156</sup>, siendo la primera ley en hacerlo de Argentina. En noviembre de 2019, la legislatura de CABA aprobó la Ley Nº 6255 de Regulación y Registración de los Alquileres Temporarios que reconoce como alquiler temporario turístico al servicio de alojamiento en unidades con destino habitacional, en su totalidad o en una parte de participación, por un período mínimo de una pernoctación y de hasta tres meses<sup>157</sup>. En julio del 2020, la legislatura porteña sancionó la Ley Nº 5526 conocida como Código de tránsito para regular la actividad desarrollada por las aplicaciones de delivery que operan en la ciudad<sup>158</sup>. Estos tres casos ejemplifican formas de regulación que se caracterizan por la habilitación del servicio que las

---

<sup>156</sup> En el Art. 53, se menciona que los prestatarios de este servicio deberán solicitar un permiso de explotación y deberá abonar una tasa de inscripción asociada al mismo. Por el lado de las plataformas, deberán abonar una sobrealícuota del 1% sobre el total del viaje y garantizar que los conductores se encuentren debidamente registrados.

<sup>157</sup> Se excluye a los edificios que destinen todas las unidades a alquiler temporario con fines turísticos y las mismas pertenezcan a un mismo titular o se encuentren bajo una misma unidad de explotación comercial. Además, la ley estableció la creación del Registro de Propiedades de Alquileres Temporarios Turísticos en el cual todos los anfitriones deben registrarse para ofrecer el servicio de alojamiento. Por último, establece que las plataformas que intermedien en este tipo de servicio, deben garantizar que los anfitriones se encuentren debidamente registrados y proveer toda información requerida por la Autoridad de aplicación correspondiente.

<sup>158</sup> La ley exime del cumplimiento de toda normativa laboral y tributaria a las plataformas al considerar que actúan como intermediarias de oferta y demanda, pero exige a los repartidores la habilitación correspondiente para realizar la actividad. Asimismo, las plataformas deben garantizar a los trabajadores los elementos básicos para su seguridad vial y sanitaria, y tienen la obligación de contratar seguro de vida, responsabilidad civil y de accidentes personales para los repartidores.

plataformas ofrecen bajo condiciones específicas. A pesar de que reconocen que el Estado debe monitorear que se cumplan esas condiciones, se delegan funciones de control a las propias plataformas.

En 2022, el Senado de la provincia de Buenos Aires dio media sanción a un proyecto de Ley para regular las plataformas de delivery<sup>159</sup>, que si bien habilita su funcionamiento, las obliga a registrar a los trabajadores y reconoce que existe una relación laboral entre la empresa que provee el funcionamiento de la plataforma y los repartidores. Esa relación laboral implica garantizar derechos y mecanismos de protección social a los trabajadores, de acuerdo a la normativa laboral vigente en la provincia y el país.

#### 4.2. Estado como socio

Puede establecer mecanismos de cooperación con plataformas del ámbito global, nacional, provincial y local, para llevar adelante una política de gobierno. El programa de Tiendas Oficiales de Mercado Libre, en alianza con doce provincias argentinas, constituye un ejemplo en dicho sentido<sup>160</sup>. Se trata de una iniciativa creada en 2020 que busca promover el desarrollo de las economías regionales a través de la inclusión de diferentes productos en la plataforma. Por un lado, Mercado Libre puede extender su alcance federal. Por otro lado, los gobiernos provinciales pueden promover el comercio de productos regionales al reducir de forma considerable los costos de transacción, estimulando el comercio electrónico y la digitalización de las pymes. Otro ejemplo remite a la alianza entre Cabify y la Municipalidad de Mendoza<sup>161</sup>, para promover la movilidad segura e inclusiva en la ciudad. La plataforma ofrece lo que se llama Cabify Mujer, un servicio de mujeres conductoras que le permite al municipio mejorar la seguridad en la movilidad, contribuyendo a la reducción de la brecha de ingresos con respecto a los varones, al mismo tiempo que reciben formación para desempeñarse como promotoras del turismo local.

#### 4.3. Estado como dinamizador

Puede implementar políticas activas que tengan como objeto el fortalecimiento del ecosistema de plataformas a nivel local y/o provincial. Se trata de instrumentos que posibiliten la creación de nuevas plataformas, tanto públicas como privadas, así como de fortalecer a las existentes. Se identifican dos mecanismos específicos. Por un lado, la inyección de demanda: los Estados sub-nacionales pueden contratar servicios provistos por alguna plataforma para desplegar tareas específicas de interés público. Por otro lado, la ampliación de la oferta: fomentar la creación de nuevas plataformas mediante líneas de crédito y/o apoyo financiero o técnico, creación de espacios de innovación abierta y de laboratorios ciudadanos para la co-creación de plataformas ciudadanas con fines públicos, entre otras opciones.

La alianza entre Mercado Pago y el Gobierno de CABA constituye un ejemplo de intervención estatal vía demanda, al adjudicar el sistema de cobro por estacionamiento medido y el uso de las bicicletas públicas compartidas, a la plataforma de pagos online y billetera virtual, Mercado Pago, propiedad de Mercado Libre<sup>162</sup>. Por otro lado, la plataforma Carpooler en la provincia de Santa Fe, constituye un ejemplo de dinamización vía oferta. Luego de haber ganado diversos

---

<sup>159</sup> Disponible en: <http://bit.ly/3yLDSjJ>

<sup>160</sup> Disponible en: <http://bit.ly/3Twha8Y>

<sup>161</sup> Disponible en: <http://bit.ly/3Tmt1q3>

<sup>162</sup> Disposición N° 10/22 de la Dirección General de Tesorería del Gobierno de la Ciudad. Licitación Pública N.º 614-0877-LPU21. Disponible en: <https://bit.ly/3n2gwnt>

concursos convocados por el Estado provincial, obtuvo apoyo financiero para desarrollar el producto que funciona bajo la lógica de consumo colaborativo, promoviendo una forma de movilidad sustentable<sup>163</sup>.

#### *4.4. Estado como emprendedor*

Puede crear plataformas en un sector determinado que inciden en algún mercado urbano puntual (transporte, consumo, cultura, entre otros). El diseño y la gestión puede ser enteramente pública o puede responder a un modelo de articulación público-privada.

El rol del Estado emprendedor (Mazucatto, 2014) resulta trascendental para impulsar plataformas que prioricen satisfacer demandas sociales o favorecer políticas como la movilidad sustentable o el mejoramiento de los servicios públicos, por sobre la búsqueda de maximización de la ganancia, característica central de las denominadas plataformas extractivas (Cañigueral, 2019). El sistema de bicicletas compartidas en CABA y Rosario, son un ejemplo del rol de las plataformas públicas para profundizar la política de movilidad sustentable en esas ciudades. El caso de BA-Taxi ofrece una alternativa a plataformas de transporte como Uber, que no consideran a los conductores como trabajadores, y en consecuencia logran desprenderse de los costos que ello significa.

Otro ejemplo que muestra la relevancia de este rol estatal es el de Mercado Justo en la Municipalidad de Rosario<sup>164</sup>. Si bien no se encuentra operativa, el proyecto de plataforma pública de código abierto tiene como finalidad promover y comercializar bienes y servicios locales. A diferencia de otras plataformas de comercio, en este caso se busca priorizar productos de origen local, sin cargar de comisiones abusivas a los comerciantes que participan de la plataforma. El análisis de los elementos que imposibilitaron que este tipo de iniciativas se ponga en práctica, excede las posibilidades de este trabajo. Sin embargo, es un elemento a considerar en futuras investigaciones.

#### *4.5. Estado como garante*

Garantizar condiciones materiales que favorezcan la creación, funcionamiento, y desarrollo de plataformas; desde la provisión y mantenimiento de infraestructura urbana, hasta la mejora de la conectividad y el acceso a tecnologías digitales. De acuerdo con el gobierno de CABA se construyeron 287 km de ciclovías desde el año 2009. Son carriles exclusivos destinados al uso de bicicleta en distintos puntos de la ciudad. No se puede disociar la construcción de 200 estaciones de Eco-Bici y las más de 1200 bicicletas compartidas disponibles que ofrece la plataforma, de las ciclovías mencionadas, que constituye la infraestructura predilecta para el uso de las bicicletas compartidas<sup>165</sup>.

Este rol puede ser pensado de forma transversal al resto de la tipología. Si bien no son mutuamente excluyentes en tanto un Estado sub-nacional puede intervenir bajo diferentes roles de forma concurrente, el rol de garante implica cumplir funciones que en muchos casos constituyen sus responsabilidades más básicas. A continuación, se presenta una sistematización de lo mencionado hasta el momento (Cuadro 1).

Cuadro 1: Roles de los Estados sub-nacionales frente a las plataformas digitales en Argentina

---

<sup>163</sup> Disponible en: <https://carpoollear.com.ar/acerca-de-proyecto>

<sup>164</sup> Proyecto de Ordenanza, disponible en: [http://ciudadfutura.com.ar/Ordenanza\\_Mercado\\_Justo.pdf](http://ciudadfutura.com.ar/Ordenanza_Mercado_Justo.pdf)

<sup>165</sup> Disponible en: <https://buenosaires.gob.ar/ecobici/pedalea-la-ciudad>

Rol	Casos	Descripción
Regulador	Ley de Movilidad (N° 9086) - Provincia de Mendoza	Habilita el transporte de pasajeros vía plataformas electrónicas.
	Ley de Regulación y Registración de los Alquileres Temporarios en CABA (N° 6255)	Habilita el alquiler temporario turístico en unidades con destino habitacional por un período no mayor a tres meses.
	Ley para regular las apps de delivery en CABA	Exime del cumplimiento de la normativa laboral y tributaria a las plataformas al considerar que actúan como intermediarias. Deben garantizar elementos de seguridad vial y sanitaria. Exige habilitación a los repartidores.
	Ley para regular las apps de delivery en Pcia. de Buenos Aires	Crea un Registro Provincial, Único y Obligatorio de trabajadores y trabajadoras de Plataformas en Aplicaciones. Obliga a las plataformas a formalizar el trabajo en las plataformas de delivery.
Socio	Programa Tiendas oficiales de Mercado Libre - Provincias de Argentina	Capacitación de agentes de gobierno, venta de productos en un sitio exclusivo del marketplace y formación de las pymes en soluciones de venta y pagos digitales.
	Convenio Cabify - Municipalidad de Mendoza	Promueve la movilidad segura e inclusiva mediante un servicio de conductoras mujeres. El Municipio capacita a mujeres para que se transformen en promotoras del turismo local.
Dinamizador	Carpoolear - Provincia de Santa Fe	Plataforma sin fines de lucro para compartir viajes con el objetivo de minimizar el impacto ambiental que implica viajar en autos particulares.
	Alianza Mercado Pago y CABA	Adjudicación del servicio de cobro por el Sistema de Estacionamiento Regulado y el uso de las bicicletas compartidas que ofrece Eco-Bici a Mercado Pago.
Emprendedor	Ecobici - CABA	Plataforma pública de bicicletas compartidas.
	BATaxi - CABA	Plataforma pública de servicio de taxi en CABA.
	Mi Bici Tu Bici - Rosario <sup>166</sup>	Sistema automatizado de alquiler de bicicletas públicas en la ciudad de Rosario.
	Mercado Justo - Rosario	Aprobación de una ordenanza que establece la creación en el ámbito municipal de una plataforma de código

<sup>166</sup> Existen múltiples ejemplos en Argentina sobre sistemas públicos o público-privados de movilidad por medio de bicicletas. Se selecciona el de la ciudad de Rosario como ejemplo, pero también podrían ser incluidos los casos de la ciudad de Córdoba, Santa Fe, entre otros.

		abierto que tenga como finalidad promover y comercializar bienes y servicios locales. Hasta la fecha no fue implementada.
Transversal		
Garante	Construcción y mantenimiento de Bicisendas en CABA.	Construcción y mantenimiento de las bicisendas favorece el uso de plataformas públicas de bicicletas compartidas.
	Programa Autopista de la Información, dentro del Plan San Luis Digital	Conectividad vía wifi pública a toda la provincia. A partir de 2021 se inició el plan "San Luis a mil" que busca garantizar acceso mediante la tecnología FTTH (Fibra hasta el Hogar) a una velocidad de 1000 Mbps para distintos sectores de la sociedad.

*Fuente: Elaboración propia*

## 5. Conclusiones

En primer lugar, distritos como CABA, presentan ejemplos de casi todos los roles identificados, lo que demuestra que éstos no son excluyentes sino complementarios. Las diversas intervenciones responden, en parte, al tipo de vínculo desarrollado con los actores locales (acuerdos, consensos, disputas, negociaciones, conflictos). Por ejemplo, el gobierno de CABA habilitó a las plataformas de alojamiento y *delivery* en términos muy convenientes para ellas, pero no lo hizo con las de transporte, cuya actividad se encuentra amparada en un fallo judicial del Tribunal Supremo de Justicia de CABA. La propia ciudad creó una plataforma como BA.TAXI, en acuerdo con el sindicato de taxistas, para mitigar los impactos negativos de plataformas, pero no intervino en otros mercados urbanos en los que también se identifican externalidades negativas, probablemente por la capacidad de movilización de los agentes en conflicto.

En segundo lugar, los distintos roles enfrentan condicionalidades y desafíos. El Estado regulador afronta desafíos asociados a una dimensión de tipo político-administrativa y socio-económica. Por los efectos de red y el costo marginal cercano a cero en la extensión del alcance de las plataformas, éstas tienen facilidad para instalarse simultáneamente en diferentes territorios. El costo de aplicar regulaciones resulta elevado, así como también se muestra ineficiente si las plataformas ya se encontraban operativas antes del establecimiento del nuevo marco normativo. Por otro lado, la posibilidad de llevar adelante el control de los requerimientos establecidos por la ley, enfrenta limitaciones que responden a la carencia de información de todo tipo (que monopoliza la plataforma y pocas veces comparte) y la dificultad de movilizar recursos para controlar actividades que hacen a la cotidianidad de la vida social urbana, como la movilidad, el consumo, el comercio de bienes y servicios, entre otros. Otra dificultad se vincula con la necesidad de coordinar acciones entre diferentes jurisdicciones ya que el espacio en el que operan las plataformas no se condice necesariamente con la división política-administrativa del territorio.

El Estado como socio enfrenta desafíos vinculados a la naturaleza de la cooperación entre gobiernos y empresas. La conveniencia mutua no siempre se encuentra plenamente garantizada ni resulta del todo clara. La generación de acuerdos con plataformas para fortalecer una línea de gobierno, puede ser utilizado por ellas como una estrategia para evitar objeciones a las externalidades negativas que generan sobre determinados sectores sociales.

El Estado dinamizador tiene como prioridad contribuir a que las plataformas aporten a resolver problemas públicos, por lo que puede actuar bajo diferentes ángulos y con distintos tipos de herramientas. En este trabajo se observó un ejemplo que se enfocó a la demanda, es decir, se recurrió a una plataforma para que proporcione servicios que el gobierno de CABA necesitaba poner en marcha. El rol de dinamizador tendría un fuerte potencial en el fortalecimiento del ecosistema de plataformas ciudadanas; sin embargo, al recurrir a una de las plataformas líderes a nivel regional, los lazos que se generan tienen tanto virtudes como limitaciones. Con respecto a lo primero, la plataforma cuenta con las capacidades técnicas y organizativas suficientes para prestar el servicio de forma satisfactoria. En cuanto a lo segundo, los recursos destinados no se canalizan en el crecimiento de plataformas ciudadanas con fines públicos. Por otro lado, el Estado puede dinamizar el ecosistema por medio de la oferta. En este caso, se observa el caso de Carpoollear que es un proyecto desarrollado por una ONG y no tiene fines de lucro. En este caso, el proyecto ganó diversos concursos y premios, que le permitieron acceder a recursos otorgados por diferentes entidades, entre las que se encuentra la provincia de Santa Fe.

El Estado emprendedor afronta una limitación vinculada a la dificultad de competir con plataformas de alcance global. Desde el punto de vista del conocimiento y la difusión, las plataformas transnacionales -al generar efectos de red y controlar los flujos de datos que se producen mediante las articulaciones de los agentes que participan en ellas- tienen una enorme facilidad para captar nuevos usuarios y desarrollar nuevos servicios. En este sentido, una de sus principales ventajas radica en la lógica algorítmica con la que operan: producen y gestionan datos que funcionan como materia prima para optimizar procesos de automatización que permiten que la plataforma sea más atractiva para los usuarios y/o trabajadores que la usan.

Del trabajo se desprenden algunos elementos a considerar en futuras investigaciones: ¿es posible pensar nuevos roles asociados a la articulación política con otros estados para fortalecer su capacidad de regulación? ¿qué capacidades y recursos deben desarrollarse para incidir en la *publicidad* y transparencia de los algoritmos que permita conocer cómo operan sobre los mercados urbanos? ¿qué estrategias permitirían tener mayor efectividad en los roles emprendedores del estado para crear nuevas plataformas destinadas a resolver problemas públicos?

## Referencias

- Aguilar Villanueva, L. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. México: FCE.
- Artioli, F (2018) Digital platforms and cities: A literature review for urban research. Cities are Back in Town Working Paper 01/2018. Sciences-Po Urban School
- Cañigueral Bagó, A. (2019). Hacia una economía de plataformas responsable. Revista Cuadernos económicos de ICE, (97), 9-33.
- Demailly, D. and Novel, A.S. (2014). The sharing economy: make it sustainable. Study IDDRI, núm. 03/14.
- Horn, K and Merante, M. (2017). Is home sharing driving up rents? Evidence from Airbnb in Boston, Journal of Housing Economics, Elsevier, vol. 38(C), pages 14-24.
- Ley N° 9086. Ley de movilidad de la Provincia de Mendoza (2018).
- Ley N° 6255. Ley de Regulación y Registración de los Alquileres Temporarios, CABA (2019).
- Ley N° 5526. Ley de Código de tránsito, CABA (2020).



- Mazzucato, M. (2014). *El Estado Emprendedor. La oposición público-privado*. Ed. RBA: Barcelona.
- Medellín Torres, P. (1997). Instability, Uncertainty and Restricted Autonomy: elements for a theory of public policy structuring in countries with low autonomy of governance. *Revista del CLAD, Reforma y Democracia* (8).
- OECD (2019). *An introduction to online platforms and their role in the digital transformation*. Paris: OECD Publishing.
- Oszlak, O. y O'Donnell, G. (1981). Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES), Buenos Aires.
- Poell, T.; Nieborg, D. and Van Dijck, J. (2019). *Platformisation*. *Internet Policy Review*, 8(4). <https://doi.org/10.14763/2019.4.1425>
- Proyecto de Ley - Expediente E 238 2022 - 2023, Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires (2022).
- Srnicsek, N. (2018). Capitalismo de plataformas. Editorial Caja Negra, Buenos Aires.
- Van Dijck, J., Poell, T. y Waal, M. D. (2018). *The platform society: public values in a connective world*. 1. ed. Oxford: Oxford University Press
- Wachsmuth, D., Chaney, D.; Kerrigan, D.; Shillolo. A.: BasalaevBinder, R. (2017). The high cost of short-term rentals in New York City. Urban Politics and Governance research group, School of urban planning, McGill University.
- Zukerfeld, M. (2020). Bits, plataformas y autómatas. Las tendencias del trabajo en el capitalismo informacional. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, N°7. Dossier Trabajo en contextos de nuevas tecnologías
- Zukerfeld, M., Yansen, G. (2022). Plataformas. Una introducción: la cosa, el caos, humanos y flujos. *Redes. Revista De Estudios Sociales De La Ciencia Y La Tecnología*, 27(53). <https://doi.org/10.48160/18517072re53.167>