



1859

UNL

Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica Social y Administrativa

Carrera de Administración Pública

“La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja”

**Trabajo de Titulación previa a la obtención del
título de Ingeniera en Administración Pública**

AUTOR:

Joffre Alexander Rodríguez Asanza

DIRECTORA:

Ing. Tania Patiño Calderón Mg. Sc.

Loja - Ecuador

2023

Loja, 20 de febrero de 2023

Ing. Tania Patiño Calderón Mg. Sc.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

C E R T I F I C O:

Que he revisado y orientado todo proceso de la elaboración del Trabajo de Titulación denominado: **“La economía colaborativa y los retos para la política social en el estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja”**, de autoría del estudiante Joffre **Alexander Rodriguez Asanza**, previa a la obtención del título de Ingeniero en Administración Pública, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Ing. Tania Patiño Calderón, Mg. Sc.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Autoría

Yo, **Joffre Alexander Rodríguez Asanza** declaro ser autor del presente Trabajo de Titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Titulación en el Repositorio Institucional – Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de identidad: 0302060801

Fecha: 20 de febrero de 2023

Correo: joffre.rodriguez@unl.edu.ec

Teléfono: 09897822

**Carta de autorización por parte del autor para la consulta, reproducción parcial o total, y
publicación electrónica del Trabajo de Titulación**

Yo, Joffre Alexander Rodríguez Asanza, declaro ser autor del Trabajo de Titulación denominado: “**La economía colaborativa y los retos para la política social en el estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja**”, como requisito para optar el grado de **Ingeniero en Administración Pública**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización a los 20 días del mes de febrero del 2023.

Firma:

Autor: Joffre Alexander Rodríguez Asanza

Cédula: 0302060801

Dirección: C/ Colón y Pasaje Benalcazar / Chinchipe / Zumba

Correo electrónico: Joffre.rodriguez@unl.edu.ec

Teléfono: 0989782238

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de tesis: Ing. Tania Patiño Calderón Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Presidente: Ing. Raquel Alvarado

Vocal 1: Ing. Diana Larreategui

Vocal 2: Ing. Diego Esparza

Dedicatoria

El presente trabajo de tesis lo dedico primeramente a Dios, a mis padres Yofre y Angelita que son el pilar fundamental en mi vida, a mis hermanas y mi hermano, porque su amor, comprensión y apoyo incondicional son la fuerza necesaria para continuar cada día. A todos quienes forman parte importante de mi vida, Daniela, Nathaly, Mery, por estar en los buenos y malos momentos, Dios los bendiga.

Joffre Alexander Rodriguez Asanza

Agradecimiento

Mi sincero agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja en especial a la Carrera de Administración Pública, en cuyas aulas tuve la oportunidad de formarme como profesional y convertirme en una persona capaz de servir a la sociedad. Al distinguido docente y coordinador de este trabajo de tesis, Eco. Paúl Stewart Cueva Luzuriaga. Mg. Sc. Así mismo a la Ing. Tania Patiño, mi segunda tutora, quienes con paciencia y dedicación supieron guiarme, permitiendo la consolidación de mis conocimientos y consecuente desarrollo profesional. A todos los docentes que han pasado a lo largo de mi trayectoria universitaria, dejando cada uno de ellos muchas enseñanzas.

Joffre Alexander Rodriguez Asanza

Índice de contenidos

| | |
|--------------------------------|------|
| Portada | i |
| Certificación..... | ii |
| Autoría | iii |
| Carta de autorización | iv |
| Dedicatoria | v |
| Agradecimiento..... | vi |
| Índice de contenidos | vii |
| Índice de tablas | xi |
| Índice de figuras | xii |
| Índice de anexos | xiii |
| 1. Título..... | 1 |
| 2. Resumen..... | 2 |
| 2.1 Abstract | 3 |
| 3. Introducción | 4 |
| 4. Marco teórico | 6 |
| 4.1 Antecedentes | 6 |

| | | |
|----------------|--|----|
| 4.2 | Base legal | 7 |
| 4.2.1 | <i>Economía colaborativa</i> | 7 |
| 4.2.1.1 | <i>Origen</i> | 8 |
| 4.2.1.2 | <i>Principios</i> | 9 |
| 4.2.1.3 | <i>Actores e involucrados</i> | 10 |
| 4.2.1.4 | <i>Impacto social y económico</i> | 11 |
| 4.2.1.5 | <i>Plataformas bidireccionales</i> | 11 |
| 4.2.1.6 | <i>Modelo de gestión</i> | 15 |
| 4.3 | Marco legal | 21 |
| 4.3.1.1 | <i>Ámbito regulatorio</i> | 29 |
| 4.3.1.2 | <i>Legislación laboral</i> | 31 |
| 4.3.1.3 | <i>Legislación fiscal</i> | 32 |
| 4.4 | Marco referencial | 32 |
| 4.4.1 | <i>Políticas públicas de regulación y marco legal</i> | 32 |
| 4.4.2 | <i>Plataformas en Ecuador</i> | 33 |
| 4.4.3 | <i>Buenas prácticas internacionales con relación a la economía colaborativa.</i> | 35 |
| 4.4.4 | <i>Caso Chile</i> | 36 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.4.5 | <i>Caso Colombia</i> | 36 |
| 4.4.6 | <i>Caso Argentina</i> | 37 |
| 4.5 | Marco conceptual | 37 |
| 4.5.1 | <i>Economía colaborativa</i> | 37 |
| 4.5.2 | <i>Plataformas bidireccionales</i> | 38 |
| 4.5.3 | <i>Modelo de gestión</i> | 39 |
| 4.5.4 | <i>Políticas públicas</i> | 39 |
| 4.5.5 | <i>Beneficios sociales</i> | 40 |
| 5. | Metodología | 41 |
| 5.1 | <i>Materiales</i> | 41 |
| 5.2 | <i>Enfoque</i> | 42 |
| 5.3 | <i>Diseño de la investigación</i> | 43 |
| 5.3.1 | <i>Tipo de investigación</i> | 43 |
| 5.4 | <i>Población y muestra</i> | 43 |
| 5.4.1 | <i>Antecedentes</i> | 43 |
| 5.4.2 | <i>Población y muestra</i> | 1 |
| 5.5 | <i>Métodos</i> | 2 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5.5.1 | <i>Deductivo</i> | 2 |
| 5.5.2 | <i>Analítico</i> | 3 |
| 5.6 | <i>Técnicas</i> | 3 |
| 5.6.1 | <i>Encuesta</i> | 3 |
| 5.6.2 | <i>Entrevista</i> | 4 |
| 6. | Resultados | 5 |
| 6.1 | Objetivo 1: Examinar el modelo de gestión que aplican estas empresas colaborativas en el territorio ecuatoriano | 5 |
| 6.2 | Objetivo 2: Analizar si existen políticas públicas y/o un marco normativo legal en el Ecuador que obligan a empresas denominadas colaborativas en dar estabilidad social a sus trabajadores. | 18 |
| 7. | Discusión..... | 26 |
| 7.1 | Objetivo 1 | 26 |
| 7.2 | Objetivo 2 | 29 |
| 7.3 | Objetivo General | 32 |
| 8. | Conclusiones | 35 |
| 9. | Recomendaciones | 36 |
| 10. | Bibliografía | 37 |
| 11. | ANEXOS | 46 |

Índice de tablas

| | |
|--|----|
| Tabla 1: Recursos de investigación..... | 41 |
| Tabla 2: Edad de los Encuestados..... | 11 |
| Tabla 3: Plataformas de Economía Colaborativa..... | 46 |
| Tabla 4: Comunicación con el jefe inmediato superior | 14 |
| Tabla 5: Ingreso Semanal..... | 17 |
| Tabla 6: Políticas Públicas..... | 53 |

Índice de figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1 Proceso del servicio de transporte | 8 |
| Figura 2: Etnia de los encuestados | 10 |
| Figura 3: Nivel de educación de los encuestados | 10 |
| Figura 4: Inversión inicial de los trabajadores..... | 15 |
| Figura 5: Forma de financiación..... | 16 |
| Figura 6: Comodidad Salarial..... | 23 |

Índice de anexos

| | |
|--|----|
| Anexo 1: Modelo de entrevista “ACADÉMICO” | 46 |
| Anexo 2: Modelo entrevista “MIEMBRO DE LA PLATAFORMA” | 47 |
| Anexo 3: Modelo entrevista “PERSONA DEL ESTADO” | 48 |
| Anexo 4: Modelo encuesta servicio “DELIVERY” | 49 |
| Anexo 5: Modelo de encuesta “SERVICIO TRANSPORTE” | 51 |
| Anexo 6: Estadísticas de tiempo de trabajo “SECTOR TRANSPORTE” | 53 |
| Anexo 7: Estadísticos de tiempo de trabajo “SECTOR DELIVERY” | 53 |
| Anexo 8: Encuesta al sector "TRANSPORTE" | 54 |
| Anexo 9: Encuesta al sector "DELIVERY" | 54 |
| Anexo 10: Entrevista presencial al sector privado..... | 55 |
| Anexo 11: Entrevista Virtual al Sector Académico..... | 55 |
| Anexo 12: Certificado de traducción de Abstrac | 57 |

1. Título

“La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado Ecuatoriano; Caso de estudio: Loja”

2. Resumen

La economía colaborativa hace referencia al fenómeno fundamentado en las nuevas tecnologías donde se realizan servicios, basándose en necesidades y en la colaboración entre las personas por medio de una plataforma. En el Código de Trabajo no existe regulación alguna para este tipo de actividades, desamparando a los trabajadores operativos de sus derechos laborales presentes en el art. 34 de la Constitución de la República y la Ley de Seguridad Social. Es así que, la presente investigación tuvo como objetivo analizar la economía colaborativa y su cumplimiento con los beneficios sociales a sus trabajadores en todo el territorio nacional, mediante la examinación del modelo de gestión que aplican estas empresas colaborativas y el marco normativo legal vinculado a la relación laboral trabajador - empresa. Al ser un estudio de enfoque mixto, requirió datos cuantitativos obtenidos a partir de la aplicación de encuestas a los colaboradores, complementándose con los resultados de las entrevistas realizadas a conocedores y expertos del tema, además de información bibliográfica. Los resultados demuestran que el modelo de gestión de estas empresas se compone de una parte administrativa (con beneficios sociales) y otra operativa, los cuales no cuentan con las prestaciones sociales y de ley adecuadas, debido a que no se cuenta con normativa legal que incluya a este tipo de modelo de trabajo en los instrumentos jurídicos del país. Se recomienda realizar una reforma en el Código de Trabajo donde se considere la economía colaborativa como un modelo empresarial que tiene que ajustarse con los compromisos sociales para sus trabajadores operativos.

Palabras Claves: Prestaciones sociales, administración pública, economía colaborativa, política social, tecnología.

2.1 Abstract

The collaborative economy refers to the phenomenon based on new technologies where services are performed, based on needs and collaboration between people through a platform. There are no regulations in the Labour Code for this type of activity, exempting operational workers from their labour rights contained in article 34 of the Constitution of the Republic and the Social Security Act. Yes, this research aimed to analyze the collaborative economy and its compliance with social benefits to workers in the city of Loja, by examining the management model applied by these collaborative companies and the legal regulatory framework linked to the worker-company employment relationship. Being a mixed-focus study, it required quantitative data obtained from the application of surveys to employees, complemented by the results of interviews with experts and experts on the subject. The results show that, within the urban area of the Loja canton, the use of local applications predominates, such as Zaymi with 27% and the company Los Rosales with 37%, despite the fact that the model does not discriminate gender or age, all workers are male and 77% of them are under 32 years old. Dadeland that, the collaborators in these companies do not have the adequate social benefits and law, because there are no legal regulations that include this type of work model in the legal instruments of the country. It is recommended to carry out a reform in the Labor Code where the collaborative economy is considered as a business model that has to adjust with the social commitments for its operational workers.

Key words: Social benefits, public administration, collaborative economy, social policy, technology.

3. Introducción

En los últimos años, la economía colaborativa ha cobrado gran relevancia alrededor del mundo. Específicamente en el contexto de las plataformas bidireccionales, se conoce que generalmente la modalidad de trabajo se basa en la elusión de normas laborales, sin una garantía de derechos básicos y sin un marco regulatorio por parte del gobierno de estas actividades económicas. Ante la presencia de dichos problemas regulatorios de política social que se derivan de la adherencia de un modelo de economía colaborativa, es de especial interés conocer el modelo de gestión de este tipo de empresas, además de si existe un marco regulatorio que obligue a estas plataformas a dar estabilidad social a los trabajadores del sector.

La presente investigación tuvo como objetivo analizar la economía colaborativa y su cumplimiento con los beneficios sociales a sus trabajadores en Ecuador, mediante la examinación del modelo de gestión que aplican estas empresas colaborativas y el análisis correspondiente al marco normativo legal que engloba estas empresas bidireccionales, en base a esto se realiza una evaluación a la economía colaborativa y los retos para el sector público, enfocada en los beneficios sociales de los trabajadores bajo esta modalidad y en el marco jurídico existente. Cabe recalcar que los derechos laborales son reconocidos como derechos fundamentales humanos, amparados en la Constitución y en instrumentos internacionales.

Al no contar con una gama amplia de estudios investigativos que aborden esta temática a nivel nacional, se pretende explicar la situación actual de las actividades de transporte y *delivery*,

mediante revisión bibliográfica y estudio metodológico a partir de encuestas y entrevistas dirigidas a expertos e involucrados en el tema en el ámbito público, privado y académico, otorgando información de primera mano, para abordar y cumplir con los objetivos de la investigación. Además, se menciona situaciones internacionales, especialmente de Latinoamérica, con respecto a las regularizaciones laborales, para analizar el desarrollo y práctica de sus políticas implementadas, las cuales difieren de lugar en lugar acorde a sus contextos nacionales.

A partir de la exposición de los retos en materia, con información primaria y secundaria, se presentan los resultados y se los discuten para que se consolide el presente aporte documental, el cual puede ser considerado como guía de estudio para brindar un desenvolvimiento adecuado de las plataformas de economía colaborativa en el Ecuador y en la región sur del país.

4. Marco teórico

4.1 Antecedentes

La economía colaborativa ha cobrado mucha relevancia en todo el mundo en los últimos años, debido a la masificación del internet, principalmente. Este tipo de economía ha contribuido a que se creen estructuras sin centralización y con varios individuos que son capaces de producir y consumir bienes y servicios, gracias a las plataformas tecnológicas (Burbano, 2019)

Este modelo de trabajo comprende realidades muy heterogéneas y perfiles borrosos, donde las condiciones con las que actúan sus actores desde un punto de vista social realizados en entornos colaborativos, están sujetos a incertidumbres que tienen más que ver con los problemas de aplicación de las normas laborales a las relaciones informales y de escaso valor económico que a las dificultades de calificación de beneficio social en sí (Montesinos, 2016).

En el Ecuador la economía colaborativa, al igual que en otros países, no ha desarrollado ni el 1% de la capacidad de los recursos tangibles e intangibles del país (Toribio Diez, 2015 citado en Sánchez & Moreno, 2019). La coyuntura económica actual del país es desfavorable, puesto que las variables de crecimiento y generación de empleo adecuado se hallan estancadas. Muchas personas ven y acuden a estas plataformas de consumo colaborativo, como una forma de obtener ingresos complementarios o incluso de ganarse la vida, lo cual conlleva a un riesgo de precarización laboral, al no implicar relación laboral alguna (Espinoza, 2020).

Lo expuesto anteriormente, se relaciona con el proceso común de las plataformas de elusión de normas laborales, sin una garantía de derechos básicos y sin un marco regulatorio por parte del gobierno de las actividades económicas (Espinoza, 2020).

A su vez Burbano, (2019) menciona que el presente paradigma permite aprovechar el gran potencial de recursos poco utilizados sin depender de los modelos centralizados, mediante plataformas digitales permite el acercamiento de los nuevos modelos de negocio con la sociedad. De la misma manera (Valga, 2020) manifiesta que implica un reto para el Estado las plataformas digitales, ya que hay que repensar en las relaciones de los ciudadanos y su vínculo con la ciudad, la competencia desleal, protección al consumidor, derechos laborales, entre otros. Es así que estos nuevos modelos, no son la solución para el desempleo o problemas similares, sino que significan un nuevo tipo de informalidad que está camuflada bajo el discurso de economía colaborativa.

4.2 Base legal

4.2.1 *Economía colaborativa*

A nivel mundial, han sido desarrolladas muchos sitios web o aplicaciones para ofrecer bienes y servicios en una modalidad digital, algunas de las plataformas más utilizadas en América Latina y en el Ecuador son *Cabify*, *Uber*, *Rapi*, *Airbnb*, entre otras. Siendo la emergencia Sanitaria de Covid-19 la puerta para el comercio electrónico, donde muchos negocios y empresas han reducido sus capacidades operativas y de producción, o han cerrado. Es por esto, que se ha incrementado el número de desempleos, alcanzando, según datos del INEC (2020), un nivel de

13,3%, por lo que el rol de la economía colaborativa juega un papel importante bajo este contexto, ya que muchos ciudadanos han optado por generar ingresos extras gracias al uso de plataformas digitales (Coronel et al., 2021).

Sin embargo, uno de los problemas que aquejan a la ciudadanía e implica un desanimo por el uso de estas plataformas, es la inseguridad por posibles situaciones de robos, discrepancias con respecto a la compra-venta, tarifas altas, entre otros, siendo de suma importancia establecer legislaciones en torno al tema (Salazar et al., 2020). No obstante, otra situación de suma importancia con respecto a las personas que trabajan en esta nueva modalidad, es la precariedad del trabajo, debido que al ser trabajadores autónomos no cuentan con protección social y carecen de pagos asegurados, además de que la mayoría de las personas que trabajan dentro de este sector no superan los 30 años de edad (Álvarez, 2017).

4.2.1.1 Origen

A lo largo del tiempo, los ciudadanos han encontrado diferentes formas de organizar el reparto de recursos. De hecho, el uso compartido de coches se puso en marcha por primera vez en 1948 en Zúrich y se hizo muy popular, sobre todo en el norte de Europa en la década de 1980, por lo que fue operado por muchas cooperativas pequeñas y comunitarias sin ánimo de lucro (Shaheen et al., 1999 citados en Codagnone & Martens, 2016) .

Garcés (2019) manifiesta que, a inicios del nuevo milenio, surge un nuevo modelo de consumo en Estados Unidos, denominado “consumo colaborativo” donde los particulares

participan en el intercambio organizado, mediante un trueque o alquiler de bienes y servicios para obtener beneficios del mismo modo que obtendrían con su propiedad y así lograr una reducción de los costes económicos y medioambientales

En el siglo XXI el auge de la Economía Colaborativa se ha desplazado a la población de una generación que produce y vende activos en grandes cantidades, a una generación que produce menos activos y sigue haciendo un uso más eficiente de los activos adquiridos. Además, a medida que han evolucionado las nuevas tecnologías, el costo de la información se desploma, permitiendo que las actividades de intercambio de activos vayan más allá de los límites de las pequeñas comunidades hacia negocios verdaderamente globales (Espinosa, 2018). La crisis financiera de los años 2008-2011 y la irrupción de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) han permitido la popularización de este modelo de consumo gracias a las plataformas de comunicación que se han globalizado en mayor medida en los sectores juveniles (Garcés, 2019).

4.2.1.2 Principios

Para Rachel Botsman & Roo Rogers, citados en Burbano (2019) la economía colaborativa está sustentada en cuatro principios que la distinguen de un modelo tradicional de producción y consumo, y son los siguientes:

- **Masa crítica:** Cuota de mercado que debe tener un producto o servicio para que resulte competitivo. Esto en base a un lapso de tiempo limitado para poder llegar a la masa crítica, caso contrario se producirá un abandono del proyecto.

- Poder de lo subutilizado: Se refiere a la utilidad de las cosas adquiridas y cómo la mayor parte de ella apenas se ocupará durante una fracción mínima de su vida útil.
- Creer en “los comunes”: En base al trabajo de Garrett Hardin llamado “La tragedia de los Comunes”, se describe el acceso a los recursos naturales limitados sin restricciones donde la maximización de ganancias conlleva al agotamiento de los mismos, por lo que se buscan métodos de aprovechamiento racional como la reutilización de recursos.
- Confianza entre extraños: Surge de las distintas interacciones entre iguales individuos que posean un bien o servicio para ofertar, sin la existencia de una relación de asimetría sustancial.

4.2.1.3 Actores e involucrados

Los actores existentes en este campo son varios, cada uno con diversas visiones y concepciones de las plataformas de economía colaborativa. Algunos de ellos son (Buenadicha et al., 2017):

- Con ánimo de lucro
- Empresa social/Cooperativa/Empresas
- Sin ánimo de lucro
- Comunidad
- Sector público.

4.2.1.4 Impacto social y económico

Económicamente, las facilidades que ofrece la economía colaborativa son muchas y con varios beneficios, debido a la alineación de incentivos, lo cual favorece la generación de ingresos al proveedor de los servicios, ya que más del 85% del valor de las operaciones facilitadas son receptadas por el proveedor y no por la plataforma. Es así, que esta forma de generar ingresos es la principal motivación de los usuarios proveedores en las plataformas digitales (Buenadicha et al., 2017).

4.2.1.5 Plataformas bidireccionales

Tanto la economía colaborativa como las plataformas han ganado popularidad en los últimos años, lo que ha suscitado preocupación por la asimetría de la información del lado de la demanda, esto debido a que los vendedores desconocen el coste de servir a un comprador concreto. Para mitigar esta preocupación, algunas plataformas adoptan el sistema de revisión bilateral donde compradores como vendedores pueden calificarse mutuamente (Chen et al., 2020).

Sectores de la Economía de Plataformas

Tradicionalmente, la actividad económica se ha destacado por estar dividida en cinco sectores. El sector primario corresponden a las actividades de extracción de recursos, el secundario, incluye la intervención de empresas para la transformación de los mismos, el terciario, engloba la prestación de servicios, el cuaternario es una subdivisión del terciario y se enfoca en las

actividades económicas basadas en labores intelectuales o de conocimiento, y finalmente el sector quinario, representa de igual manera una subdivisión del terciario y contiene las actividades de creación, reordenación e interpretación de ideas y proyectos (Gestión Digital, 2019).

En la economía de las plataformas no existe una división como tal, cada uno de los sectores tiene su objetivo y conoce el tipo de actividades a realizar, así como medios que permiten llevar a cabo aquello. Según Casani & Sandoval (2017) la aceleración de los cambios de tipo social y económico han resultado una amenaza para los sectores de la economía tradicional, pues actualmente existen nuevos desarrollos tecnológicos y modelos de negocios que permiten satisfacer las necesidades individuales de manera diferente.

La economía colaborativa se encuentra establecidas en diferentes sectores y a nivel global, por lo que su alcance es cada vez mayor en cada una de las áreas. Según el Programa de Ciudades de CIPPEC (2018), se tiene:

Alojamiento y Turismo. Los modelos más conocidos dentro del sector colaborativo corresponden a habitaciones o departamentos de particulares para estancias de corto tiempo. La plataforma de referencia en este ámbito es *Airbnb*, y otras que forman parte de la competencia son *Wimdu*, *FlipKey*, *Aluguest*, entre otras. Algunas de las plataformas incluyen experiencias turísticas locales, como conciertos, eventos deportivos, eventos culturales, gastronomía, tours.

Movilidad y Transporte. La experiencia del transporte en este sector se basa en bicicletas públicas compartidas, como EcoBici; vehículos de ¹*carsharing* como ECooltra, Zipcar o *Car2go*; servicios bajo demanda como *Uber* o *Cabify*; trayectos compartidos con otros pasajeros como Carpoolear, BlaBala-car. Incluso para el alquiler de vehículos, como lanchas, furgonetas o automóviles, se recurre a Drivy, SocialCar, Carengo.

El mayor desafío de las ciudades entorno a estos servicios, es la comprensión de los retos, oportunidades e impactos que cada una de las aplicaciones tiene sobre la ciudadanía, ya que esta modalidad, por ejemplo, permite la transferencia de usuarios desde el transporte público/privado a estos medios de transporte, reduce el uso de los espacios públicos para estaciones, maneja datos para un mejor conocimiento y acercamiento en torno a la movilidad, entre otras situaciones.

Finanzas. Mediante el ²*crowdfunding* o financiación colectiva, se pueden conseguir fondos de inversión para proyectos de diversa índole, como personales, públicos, empresariales. Las recompensas que se pueden obtener varían de acuerdo al tipo de proyecto, por lo que se tienen plataformas como *Idea.me*, *Crowdcube*, *Afluente*, *GoFundMe*, entre otras.

Compra-Venta. Algunas de las plataformas más utilizadas por millones de personas para la compra y venta de artículos de primera o segunda mano, se tiene: MercadoLibre, *Wallapop*,

¹ Carsharing: Servicio de alquiler de coches de uso temporal, basado en la movilidad sostenible, cómoda y eficiente (Lovesharing, 2022).

² Crowdfunding: Forma de recaudar fondos en línea de persona a persona, por lo general se realizan a través de campañas para financiar proyectos (Comisión Federal de Comercio, 2021).

OLX, entre otras. El desafío de este servicio radica en la seguridad de los ciudadanos ante estafas que pueden surgir.

Servicios. Este es uno de los ámbitos de mayor impacto sobre la Economía de Plataformas, debido a que aquí se concentran varias oportunidades de ingresos, donde el desafío es velar por el derecho de los trabajadores. Las plataformas digitales de este tipo, se enfocan a contratar personas por un período de tiempo, relativamente corto, sin llegar a obtener un contrato de trabajo, a lo cual se lo considera como economía bajo demanda o *gig economy*. Muchas de ellas son reconocidas a nivel mundial, como *Amazon, Rappi, Uber Eats, Mechanical, Zolvers, Freelancer, TopTal*, entre otras; las funciones entre ellas son variadas, unas son utilizadas para entregas físicas, otras para arreglos de casa, diseño, programación, empleadas domésticas, y más; incluso para contratar servicios de CEOs, analistas financieros, entre otros.

Conocimiento y Educación. El conocimiento se ha transformado en una facultad de fácil acceso gracias a la vía que ofrece el mundo digital. Son muchas las plataformas utilizadas para seguir cursos de cualquier temática, como Coursera, Udacity, EdX, UNED Abierta, entre otros.

Alimentación y Gastronomía. Este sector es uno de los más potenciales y se lo considera como una estrategia de las ciudades para la resiliencia de los territorios. Las plataformas digitales, han permitido el beneficio de varias cadenas de valor de la alimentación y de la gastronomía, por ejemplo, para adquirir semillas, está *Digital Green*; para distribuir productos, *Farmingo*; para *delivery*, *Rapp3 i, Uber Eats*, y muchas más.

Salud. La asignación de recursos sanitarios es un tema imprescindible para administraciones y para el gobierno. Es por ello, que para asistir diversos requerimientos se han creado plataformas multifuncionales. Algunas de ellas, son Cohealo, *HelpAround*, TelADoc, entre otras; donde se atienden, respectivamente, problemas de optimización de equipamiento, ayuda en las dolencias, disponibilidad de “médicos” bajo demanda, entre otros.

4.2.1.6 Modelo de gestión

Servicio de transporte

Generalmente dentro del modelo de gestión en las empresas que comprenden la economía colaborativa se usa una plataforma, aplicación móvil y/o las redes sociales como intermediario entre el consumidor y el producto o servicio, en el caso del transporte los usuarios que necesitan de este servicio interactúan por medio de la plataforma para que un socio que se afilia a la aplicación de manera “formal” pueda transportar al usuario a cambio de una compensación económica que se divide para la empresa y el socio afiliado.

La empresa que crea o maneja la plataforma se divide en dos componentes, el primero sería el directivo donde se llevarían actividades administrativas y de dirección de la plataforma e impulso de la marca dentro del mercado, el segundo sería el operativo que estaría comprendido por los socios afiliados a la plataforma para que otorguen el servicio en cuestión, esta división de componentes hace que las empresas que adoptan este nuevo modelo de gestión no sean catalogadas en base al sector en el que prestan servicios, si no se suelen catalogar como empresas de tecnología,

ya que ellos dirigen y dan mantenimiento a las plataformas intermediarias y mas no operan los servicios otorgados a los usuarios de las plataformas.

Preocupa especialmente la situación laboral de las personas que prestan servicios en plataformas como *Uber* o *Cabify*, sobre todo si se considera que estas empresas se presentan como meros intermediarios técnicos, sin imponer condiciones que puedan generar una relación laboral, como la jornada laboral, horarios de trabajo, cumplimiento de obligaciones bajo una jerarquía, o remuneración prescrita por parte del empleador. (Burbano, 2019).

Servicio de “Delivery”

Si bien es cierto que todos los contratos disponibles en diferentes plataformas digitales tienen diferentes modelos y términos, se pueden extraer términos y condiciones similares para diferenciar estos contratos de otros. Por lo general, los contratos laborales suelen estar disponibles en las plataformas digitales en el momento en que la persona natural decide desempeñar la función de repartidor y está obligada a aceptar dichos términos y condiciones para iniciar su función. Principalmente en estos contratos, los servicios prestados son descritos y se identifica el papel que desempeñará el repartidor en ellos, por lo que se genera un vínculo entre el operador, el repartidor y el consumidor, con obligaciones multilaterales a cumplir (Palacios, 2021).

Para evadir las leyes laborales, por ejemplo, la plataforma ³Deliveroo, brinda a los socios prestadores de servicios, flexibilidad en términos de ejecución de las tareas laborales, elasticidad

³ Deliveroo: Plataforma online de pedido y entrega de comida a domicilio (Fernández Prieto, 2020).

organizacional e incluso autonomía para aceptar o rechazar asignaciones, según los requisitos del cliente y su propia disponibilidad personal (Fernández Prieto, 2020).

Características del modelo de gestión de la economía colaborativa

Infraestructura

La infraestructura de las plataformas de economía colaborativa consta de una aplicación móvil, Casanova & Garcia. Tamara, (2019) explican cómo el registro dentro de estas apps se realiza de manera rápida y teledirigida dependiendo del objetivo del usuario, ser un colaborador, ser un consumidor o ser una empresa socia, hay compañías colaborativas que tienen apps móviles diferenciadas dependiendo de la función que se vaya a utilizar, la innovación en la tecnología ha permitido perfeccionar las aplicaciones móviles y su cruce de información automática e inteligente, además de poder desarrollar sistemas de software que permitan interconectar los servicios con la necesidad de las personas.

Las plataformas bilaterales o multilaterales permiten reinventar el modelo de intercambios económicos ya que añade a las interacciones de oferta y demanda otro elemento, el cual es el valor agregado de la comercialización de las predicciones para cada perfil, esto es para recolectar los datos y experiencias de la “persona digital” para ofrecer productos adicionales y similares según sus patrones (González & Roca, 2021).

Composición

La composición de estas plataformas laborales según (Triana & Caramazana, 2020) se remarcan en dos grupos:

El primer grupo tiene actividades administrativas y de mantenimiento de la aplicación, desarrollo de software y hardware, actividades ejecutivas y generalmente suelen tener mejores condiciones laborales que los usuarios prestadores de servicio.

El segundo grupo hace referencia a los usuarios que se registran en la aplicación y realizan los servicios demandados por los consumidores, este grupo generalmente (depende de la aplicación) no tienen contrato de trabajo y consecuentemente la estabilidad y las ganancias obtenidas en sus actividades dependen netamente de la voluntad de ellos, cuantas mas horas trabajen prestando sus servicios mayor será su beneficio económico.

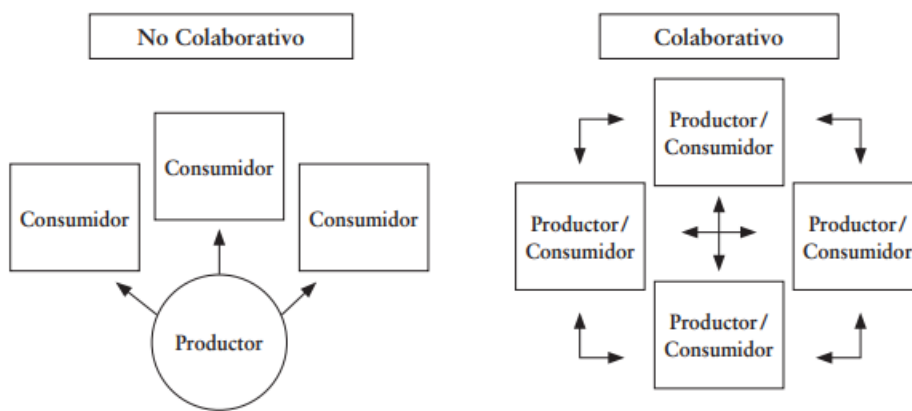
Elemento diferenciador

El actual concepto de consumo colaborativo comenzó a popularizarse en 2010 con la publicación del libro *What's mine is your* (Botsman y Roo, 2010). “El consumo de colaboración se produce cuando las personas participan en el intercambio organizado, el trueque, el comercio, el alquiler, el intercambio y colectivos para obtener los mismos placeres de la propiedad con una reducción de costes y carga personal, y un menor impacto ambiental”.

De hecho, el éxito del modelo de negocio según Rodríguez et al., (2017) es la subutilización del transporte no comercial para realizar actividades de intercambio entre el productor y el consumidor, el margen de utilidad dentro de este intercambio es mayor a los modelos de negocio

convencionales, como se puede ver en la figura 1 la dinámica que se realiza en las plataformas de economía colaborativa es específica y diferenciada de otra actividad económica “común” en el mercado.

Figura 1 *Modelo colaborativo vs modelo no colaborativo*



Nota: Elaboración propia

Esta forma de colaboración se produce mediante plataformas “Peer to Peer”, que facilitan los intercambios de bienes y servicios entre proveedores y clientes. Este término procede del campo de la informática y se usa para definir una red de ordenadores conectados entre sí que trabajan como iguales y entre los cuales se intercambia todo tipo de información (Disanzo, 2006).

Beneficios económicos

La economía colaborativa ha contribuido a la mejora de miles de familias quienes encontraron en este medio, una alternativa de ingresos adicionales o permanentes. Este modelo se ha adaptado a diferentes mercados como los de hotelería y turismo, el financiero, el consumo y

servicios, entre otros. La principal ventaja de la modalidad es que las personas aliadas de la dinámica, pueden administrar su tiempo acorde a sus necesidades (López, 2020).

Los beneficios económicos de este sector se distribuyen de forma impositiva por parte de la plataforma, un % predeterminado por la plataforma se queda con el colaborador como comisión de envío en función de la distancia recorrida o incluso el tiempo de espera al llegar al destino de entrega, el % se diferencia de plataforma en plataforma y el aumento de empresas colaborativas locales hace que sea más competitivas las comisiones (Correa et al., 2019).

Así mismo es Sanabria, (2022) sostiene que la implementación de las nuevas tecnologías de la información han facilitado el comercio y trabajo electrónico en la economía global, han modificado notoriamente las nuevas formas de adquisición de empleos tanto para trabajadores como para empleadores, consiguiendo insertar en los mercados laborales a nivel nacional nuevos medios de prestaciones de bienes y servicios con el objetivo de la satisfacción de todo tipo de necesidad que surgen en los usuarios cotidianamente. Estas implementaciones han influenciado en las normas laborales rígidas y clásicas, dejándolas soslayadas de la realidad. Por lo que, están resultando deficientes aplicarlas en la resolución de los problemas actuales respecto a los trabajadores por delivery, debidos a los contextos de flexibilidad en los que está involucrados sus prestaciones laborales.

4.3 Marco legal

El Código del Trabajo se expidió el 5 de agosto de 1938 por el Jefe Supremo de la República de aquel entonces, Alberto Enríquez Gallo, y fue declarado como vigente por la Asamblea Constituyente en una aprobación unánime, el 11 de octubre del mismo año por lo que se lo publicó como Registro Oficial (Naula, 2012).

Según Naula (2012) son varios los criterios y puntos de vista que enfatizan que el Código del Trabajo el cual es un instrumento legal donde existen criterios favorables con respecto a este cuerpo de Leyes, ya que representa una legislación que se encarga de proteger y favorecer a la clase más débil, como lo es la clase trabajadora, con el propósito de alcanzar mayores y mejores condiciones de vida.

Por parte del jefe de Estado actual, existe una propuesta de “convivencia” entre dos regímenes, donde el primero, el Código de Trabajo, el cual ampara a los trabajadores de empleos formales, pueda coexistir con la denominada “Ley de Creación de Oportunidades”, la cual aspira ser un régimen dictatorio para aquellos trabajadores que no tienen un empleo fijo y aspiran a su contratación (García, 2021).

Constitución de la República del Ecuador. El Ecuador al ser un Estado Social de Derecho, establece en la Constitución, el Art. 33, el cual menciona que:

El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, Art. 33).

Por lo tanto, el estado debe garantizar la remuneración justa al trabajador, también asegurar un trato digno y valorado económicamente, para asegurar la realización personal de los trabajadores.

El Art. 34 del mismo instrumento jurídico establece que: El derecho a la seguridad social es un derecho irrenunciable de todas las personas, y será deber y responsabilidad primordial del Estado. La seguridad social se regirá por los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiaridad, suficiencia, transparencia y participación, para la atención de las necesidades individuales y colectivas.

El Estado garantizará y hará efectivo el ejercicio pleno del derecho a la seguridad social, que incluye a las personas que realizan trabajo no remunerado en los hogares, actividades para el auto sustento en el campo, toda forma de trabajo autónomo y a quienes se encuentran en situación de desempleo.

(Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, Art. 34).

La seguridad social debe hacerse efectivo acorde a la necesidad de cada persona, sin excepción alguna, por lo tanto, el Estado es el que debe asegurar esa garantía.

Los principios en los que se sustenta el derecho al trabajo, están estipulados por medio de 16 numerales en el Art. 326 de la Carta Magna. Para la regulación del trabajo por medio de plataformas de economía colaborativa, es necesario hacer énfasis en el principio de impulso por parte del Estado para el pleno empleo y la eliminación del subempleo y del desempleo, así como también la defensa de que “Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, Art. 326).

El Art. 327 “La relación laboral entre personas trabajadoras y empleadoras será bilateral y directa” menciona que: Se prohíbe toda forma de precarización, como la intermediación laboral y la tercerización en las actividades propias y habituales de la empresa o persona empleadora, la contratación laboral por horas, o cualquiera otra que afecte los derechos de las personas trabajadoras en forma individual o colectiva. El incumplimiento de obligaciones, el fraude, la simulación, y el enriquecimiento injusto en materia laboral se penalizarán y sancionarán de acuerdo con la ley. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, Art. 327).

En el caso de los sistemas de transporte como *Uber*, *Cabify*, entre otros, existe de igual manera cierto tinte polémico por parte de los gremios de transporte tradicionales, debido a una nueva facilidad en la cobertura de la oferta y la demanda. Las condiciones generales que rigen las

actividades de plataforma articulan un régimen similar de otras actividades de transporte público, pero sin la preceptiva autorización administrativa para el prestador de servicio (Valdivieso, 2019).

En el Art. 328 se menciona que “La remuneración será justa, con un salario digno que cubra al menos las necesidades básicas de la persona trabajadora, así como las de su familia; será inembargable, salvo para el pago de pensiones por alimentos” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, Art. 327). En cambio, los Art. 329 - 332, hacen referencia al acceso a un trabajo remunerado en condiciones de igualdad y con impulso de oportunidades, tanto para jóvenes, personas con discapacidad, y mujeres, también con especial énfasis en la disminución de riesgos y protección de mujeres embarazadas.

Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025. El Objetivo 1 del Eje Económico del presente plan, se basa en “Incrementar y fomentar, de manera inclusiva, las oportunidades de empleo y las condiciones laborales”. Esto debido a que, según las cifras, a finales de 2020 solo 3 de cada 10 ecuatorianos contaba con un empleo adecuado, además que la pandemia contribuyó a la expansión del desempleo y al empleo informal, el cual pasó del 47% en 2019 al 51% en 2020 (Secretaría de Planificación, 2021).

Entre las propuestas del eje económico del PND, ningún objetivo está enmarcado directamente en la apertura del uso de este tipo de economías. Sin embargo, el objetivo 1) Incrementar y fomentar, de manera inclusiva, las oportunidades de empleo y las condiciones laborales, mediante la política de “Crear nuevas oportunidades laborales en condiciones dignas,

promover la inclusión laboral, el perfeccionamiento de modalidades contractuales, con énfasis en la reducción de brechas de igualdad y atención a grupos prioritarios, jóvenes, mujeres y personas LGBTI+” pretende algunas metas como las de incrementar la tasa de empleo adecuado del 30,41% al 50,00%., y de reducir la tasa de desempleo juvenil (entre 18 y 29 años) de 10,08% a 8,17% (Secretaría Nacional de Planificación, 2021).

Ley de Seguridad Social. En el Art. 2 se establece que los sujetos de protección son aquellos, “obligados a solicitar protección” del Seguro General Obligatorio, en calidad de afiliados, todas las personas que perciben ingresos por la ejecución de una obra o la prestación de un servicio físico o intelectual, con relación laboral o sin ella; en particular:

- a) El trabajador en relación de dependencia;
- b) El trabajador autónomo;
- c) El profesional en libre ejercicio;
- d) El administrador o patrono de un negocio;
- e) El dueño de una empresa unipersonal;
- f) El menor trabajador independiente; y,

- g) Los demás asegurados obligados al régimen del Seguro General Obligatorio en virtud de leyes y decretos especiales (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, 2001, Art.2).

Código del Trabajo. Como se mencionó previamente, es el Código del Trabajo, el ente regulador de las regulaciones laborales en el país, pero no se incluye el derecho de trabajadores de plataformas digitales como por ejemplo los repartidores (Palacios, 2021).

Con respecto al contrato laboral se hace mención al “Contrato Individual” en el Art. 8, el cual hace alusión a que este tipo de contrato constituye “el convenio en virtud del cual una persona se compromete para con otra u otras a prestar sus servicios lícitos y personales, bajo su dependencia, por una remuneración fijada por el convenio, la ley, el contrato colectivo o la costumbre” (Ministerio de Trabajo, 2005, Art. 8). De este modo, la persona que se desempeña como trabajador no podría delegar sus funciones a otras personas, y tendría derechos irrenunciables como igual trabajo igual remuneración, seguridad social, no discriminación, entre otros.

Según el Art. 10 se considera como empleador a “La persona o entidad, de cualquier clase que fuere, por cuenta u orden de la cual se ejecuta la obra o a quien se presta el servicio, se denomina empresario o empleador”(Ministerio de Trabajo, 2005, Art. 10). Las obligaciones del empleador están estipuladas por medio de 33 numerales en el Art. 42 del presente instrumento legal, en el cual es necesario destacar que todo lo relacionado a indemnización por accidentes laborales, proporción de herramientas necesarias para las labores, pago de remuneraciones en

condiciones de imposibilidad, entre otras, no es atendido en los trabajos de economía colaborativa, principalmente en plataformas digitales, donde toda la responsabilidad del bienestar y cuidado recae en el empleado.

En el caso de los repartidores o conductores, también existiría una inconformidad con respecto al Art. 80 “Salario y sueldo” ya que se menciona que,

Salario es el estipendio que paga el empleador al obrero en virtud del contrato de trabajo; y sueldo, la remuneración que por igual concepto corresponde al empleado. El salario se paga por jornadas de labor y en tal caso se llama jornal; por unidades de obra o por tareas. El sueldo, por meses, sin suprimir los días no laborables (Ministerio del Trabajo, 2005, Art. 80).

Sin embargo, no existe un contrato de por medio, en este caso, y además se establecen medios y métodos de pago sin un valor de “remuneración”, a lo que se asocia también la falta de igualdad en el pago, debido a que no existe un sustento de trabajo de las 40 horas semanales. El Art. 79 “Igualdad de remuneración” se refiere a que,

A trabajo igual corresponde igual remuneración, sin discriminación en razón de nacimiento, edad, sexo, etnia, color, origen social, idioma, religión, filiación política, posición económica, orientación sexual, estado de salud, discapacidad, o diferencia de cualquier otra índole; más, la especialización y práctica en la ejecución del trabajo se tendrán en cuenta para los efectos de la remuneración (Ministerio del Trabajo, 2005, Art. 79).

Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD. Las funciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, se manifiestan en el Art. 54 “Funciones”, en el cual el literal p) se refiere a la función con respecto al ejercicio de las actividades económicas de la siguiente manera: “Regular, fomentar, autorizar y controlar el ejercicio de actividades económicas, empresariales o profesionales, que se desarrollen en locales ubicados en la circunscripción territorial cantonal con el objeto de precautelar los derechos de la colectividad” (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2010, Art. 54). De igual manera, la función se aplica a los distritos autónomos metropolitanos.

Además, en el Art. 55 “Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal” se menciona en el literal b) que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán la competencia exclusiva sin perjuicio de otras que determine la ley, para “Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón” (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2010, Art. 55). Esto se asocia al uso de suelo para actividades económicas, las cuales deben ser reguladas, y para ello, se propone una “Base Imponible” estipulada en el Art. 548, que dicta que “Para ejercer una actividad comercial, industrial o financiera, se deberá obtener una patente anual, previa inscripción en el registro que mantendrá, para estos efectos, cada municipalidad...” (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2010, Art. 548). En base a esto, es el “Sujeto Pasivo” el que debe responder al pago de dicho impuesto, tal como determina el Art. 547, con respecto al Art. 546 “Impuesto de Patentes”

Están obligados a obtener la patente y, por ende, el pago anual del impuesto de que trata el artículo anterior, las personas naturales, jurídicas, sociedades, nacionales o extranjeras, domiciliadas o con establecimiento en la respectiva jurisdicción municipal o metropolitana, que ejerzan permanentemente actividades comerciales, industriales, financieras, inmobiliarias y profesionales (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2010, Art. 547).

El uso de las TIC es indispensable para el tipo de trabajo basado en plataformas, principalmente por el uso indispensable de internet. Para ello el Art. 362 alude que:

Los gobiernos autónomos descentralizados propiciarán el uso masivo de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) por parte de los titulares de derechos y los agentes productivos, de la educación, la cultura, la salud y las actividades de desarrollo social, incrementando la eficacia y la eficiencia individual y colectiva del quehacer humano (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, 2010, Art. 362).

4.3.1.1 Ámbito regulatorio

En el ámbito regulatorio de esta nueva tendencia, está claro que los actores clave deben sentarse y entablar un diálogo con los reguladores clave sobre las vías y formas de regular este movimiento de manera más efectiva. (Laschena, s.f. citado en Espinosa, 2018).

Mientras nuevos tipos de economía surgen a través del tiempo y modifican los mercados, es de suma importancia “responder” desde la teoría de la regulación, donde se sugieren cambios

enfocados en los tres aspectos tradicionales, el jurídico, el político y el económico. El desafío por parte del gobierno es la regulación de un nuevo esquema, distinto al tradicional, donde se debe pasar de las sanciones, castigos o represiones a incentivos donde el prestador del servicio o productor “se porte bien” (Ossa, 2017).

De acuerdo a Sánchez & Moreno (2019) en el Ecuador aún no existen leyes que puedan regular la economía colaborativa. Sin embargo, las normativas del “Plan toda una Vida” de los años 2017-2021 de la SENPLADES, destacaron el interés de que se incentiven los negocios y proyectos como emprendimientos, aunque la desaceleración económica en la que vive el país no ha permitido la consolidación de la estructura productiva.

Es por esto, que, al no considerarse las nuevas actividades de especialización para la inmersión de nuevos nichos de mercados con una oferta diversificada de actividades bajo nuevos paradigmas de innovación, la economía no puede verse diversificada y redistribuida equitativamente (Sánchez & Moreno, 2019). No obstante, el problema radica en que la implementación de una economía colaborativa involucra retos sociales importantes que se evidencian en la escasez de política pública respecto a la calidad o seguridad dentro del entorno laboral, que deben ser tomados en cuenta (Vilalta, 2018).

Los involucrados deberían tratar de regular estos aspectos fundamentales, como la protección al consumidor, los derechos de los trabajadores y el cumplimiento de las leyes

tributarias, sin comprometer las eficiencias que los avances tecnológicos aportan a estas plataformas (Espinosa, 2018).

4.3.1.2 Legislación laboral

El impacto de la economía colaborativa, y digital en general, es ampliamente identificado en las normativas laborales previamente diseñadas para una época industrial y pre digital. Sin embargo, el cambio de concepto de trabajo, generación de ingresos y sistema de protección social, son temas de debate legislativo (Buenadicha et al., 2017).

Rodríguez (2017) manifiesta que es el avance del trabajo de las nuevas plataformas, lo cual abre un centro de debate laboral relacionados a esta nueva realidad económica. Es en el año 2016, donde la Comisión Europea publicó un documento “Agenda Europea para la Economía Colaborativa” en el cual establece una “agenda laboral” que abarca cuestiones relacionadas a las carencias de los soportes en las prestaciones de servicio, debido al modelo obsoleto del Derecho del Trabajo tradicional. Es así que, se establecen “pilares” de acción que fomente el desarrollo adecuado de las plataformas, algunos de ellos son

- Establecimiento de salarios mínimos.
- Introducción de alguna forma de protección social y seguro de salud.
- Forma de aseguramiento por daños a terceros.
- Regulación de tipo y frecuencia de diversas formas de control tecnológico

4.3.1.3 Legislación fiscal

La economía colaborativa tiene un amplio potencial de ser una economía sumergida, debido a la afectación no solo de los derechos laborales y de seguridad social, sino afectaciones fiscales y administrativas que tengan que ver con el cumplimiento regulatorio. Un ámbito prioritario del Parlamento Europeo en este marco jurídico, es la legislación fiscal, donde los beneficios de este tipo de actividades no pueden estar exentos de una tributación adecuada, por lo que de este modo se genera una lucha contra el conocido fraude y evasión fiscal (M. Rodríguez, 2017).

4.4 Marco referencial

4.4.1 Políticas públicas de regulación y marco legal

A partir del año 2017 mediante el ingreso de plataformas de *delivery* y transporte, se ha establecido en el país una discusión abierta con respecto a la necesidad de determinar regulaciones o no a aquellas plataformas debido a sus efectos colaterales (Arias et al., 2020). Es necesario recordar que una ventaja potencial de las economías colaborativas consiste en la reducción de la economía informal, principalmente en América Latina, lo que hace que estos modelos digitales sean particularmente interesantes (Buenadicha et al., 2017)

Los representantes del Gobiernos establecieron ciertos criterios sobre el funcionamiento de las plataformas digitales, las cuales si no tienen regularización no pueden funcionar, y por ende deben contar con las siguientes condiciones (García, 2019):

- Que obtengan el título habilitante
- Registro en la Agencia Nacional de Tránsito
- Que se constituyan en operadoras de transporte
- Ser personas jurídicas

En enero de 2020, el Parlamento ecuatoriano presentó una propuesta legislativa para reformar la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad para incluir servicios de transporte con intermediación de plataformas tecnológicas. El objetivo fue reformar el Art. 51 de la Ley Orgánica de Transporte, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que actualmente no contempla la prestación de servicios de movilidad de automóviles a través de plataformas tecnológicas. Según el gerente de Cabify, son 8.000 conductores registrados en la plataforma y 85.000 usuarios que tienen beneficios por el uso del servicio de transporte, el cual se encuentra en un estado de "limbo", precisamente por una ausencia de definición a pesar de que ya existe ya la tipificación del servicio particular de transporte en la legislación del Ecuador (EFE, 2020).

Según Gabriel Recalde, director del Observatorio de la Política Laboral: “El mercado de las plataformas de pedidos debe estar regulado. Mientras no esté regulado con las normas actuales, deben hacerse controles y (aplicarse) las sanciones respectivas” (Angulo, 2021).

4.4.2 Plataformas en Ecuador

Servicio de Transporte. Según la consultora *Dalia Research* las nuevas tecnologías como las apps han ganado cada vez mayor terreno, especialmente porque han transformado la movilidad. A nivel mundial funcionan plataformas como *Uber*, *Didi*, *Cabify*, *Beat*, donde algunas de sus

operaciones son reguladas. De acuerdo a las estadísticas de la consultora, en Asia se registran altos porcentajes del uso de aplicaciones, similares a *Uber*, entre ellas destacan India con un reporte del 63 % de las personas que solicitan viajes en taxi, mientras que en China es del 62 %. En América Latina, los datos corresponden al 44% en Ecuador, 57% en Colombia y el 62% en Brasil (Mundo Diners, 2021).

La principal compañía de transporte urbano por app en Ecuador, según cifras, es *Uber*, la cual se implantó en el país en el año 2017, y la cual multiplicaría varias veces el número de conductores y usuarios con respecto a Cabify, su principal competidor que inició operaciones en 2016 (EFE, 2020). Sin embargo, el anuncio del desembarco en mayo de 2021 de la empresa china DiDi, la ha convertido en la principal competidora de *Uber*.

Servicio de “*Delivery*”. Las aplicaciones móviles que ofrecen entrega a domicilio o servicios de entrega han ido evolucionando durante los últimos cuatro años. Algunos han cambiado de nombre, otros se han aliado con los grandes supermercados y otros apostarán por las entregas a corto plazo. En Ecuador funcionan por mencionar algunos, *Rappi*, *PedidosYa* y los cuales han crecido desde el comienzo de la pandemia de COVID-19 en 2020 (Zapata, 2022).

En base a un listado reportado por el portal Medio Millón, las aplicaciones de entrega de comida a domicilio con mayor popularidad y que están disponibles en Ecuador son *Uber Eats*, *PedidosYa*, *Rappi*, *Picker*, *Super Easy*. A pesar de ello, en el mercado nacional no solo se encuentran aplicaciones que ofrecen opciones de diferentes locales de comida, sino que también

hay plataformas hechas por los propios restaurantes como Domino's Pizza y KFC que han visto una oportunidad de consolidar la iniciativa de pedidos a domicilio por plataformas tecnológicas.

4.4.3 Buenas prácticas internacionales con relación a la economía colaborativa.

Algunas de las prácticas internacionales con respecto a la regulación de las operaciones de las plataformas digitales, con el fin de mejorar la recaudación tributaria y mejorar los aspectos laborales, son (Arias et al., 2020):

- Formalizar obligatoriamente la relación de trabajo a través de un contrato que envíe la autoridad laboral competente.
- Expedición de permisos y regulaciones, o modificar las ya existentes para proteger los derechos de los trabajadores.
- Cobro del IVA por servicios, así como del “impuesto digital” gravado a este tipo de servicios y de un porcentaje por viaje para “fondo verde” con el fin de mitigar efectos de las externalidades.
- Incrementar controles por parte de las autoridades para hacer cumplir las leyes ya existentes y exigir que las plataformas cumplan con los requisitos mínimos de seguridad laboral.
- Limitar la “competencia desleal” a través de la solicitud del cumplimiento de los mismos requisitos por parte de los prestadores de servicios por plataformas digitales que los que ejercen por medios tradicionales.

- Establecer restricciones al uso de los servicios prestados por las plataformas para desincentivar al consumo de las mismas.

4.4.4 Caso Chile

El 25 de enero de 2022 se aprobó la Ley de Plataformas Digitales más conocida como “Ley *Uber*”, la cual tiene impacto sobre las 300 mil personas que se dedican a labores esporádicas por plataformas digitales, y entrará en vigencia el 1 de septiembre de este año (Calderón, 2022). La ley regularizará a todas las plataformas de transporte y definirá a las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) como personas jurídicas que ponen a disposición de las personas un servicio. Para lo cual, prestar servicios a partir de estas aplicaciones, las empresas deben estar constituidas en Chile, haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos (SII), tener un giro de transporte remunerado, haber contratado seguros de responsabilidad de vida y civil para los conductores y sus pasajeros, así como disponer de un sistema para recibir denuncias y reclamos (CNN Chile, 2019).

4.4.5 Caso Colombia

Dos proyectos de Ley que pretenden crear bases legales a la economía colaborativa han sido presentados en Colombia, el primero de ellos fue el proyecto de Ley 22 de 2016, y el segundo, el proyecto de Ley 110 de 2016. Sin embargo, aún están en trámites legislativos y ninguno de los dos proyectos de ley se ha convertido en leyes. La primera ley pretende incluir la economía colaborativa digital en el ordenamiento legal por lo cual se regularán las relaciones laborales, y la

segunda propone la regulación del trabajador autónomo económicamente dependiente (Yanitza, 2019).

4.4.6 Caso Argentina

A pesar de que falta mucho por hacer en cuanto a la regulación laboral, existen avances en lo que respecta a temas de seguridad, en el caso de las plataformas de “*delivery*”. Esto debido a que los colaboradores trabajaban con bicicletas sin seguro y mochilas tipo caja en sus espaldas, con porcentajes de ausencia de casco en un 67%, y falta de aseguramiento vehicular en un 70% de los trabajadores. Por esto, Vallefin (2018) expone que se promulgó la “Ley *delivery*”, la cual estipula que las personas que trabajan para las aplicaciones de este tipo no podrán circular en Buenos Aires si no se cumple con las medidas de seguridad determinadas en la normativa de tránsito vigente en especial la ley 5526 (Arias et al., 2020).

4.5 Marco conceptual

4.5.1 Economía colaborativa

Se denomina economía colaborativa al sistema económico que hace referencia a la correlación existente entre dos o más individuos por medios digitales o no, con el propósito de cubrir una necesidad, en base a los principios de “compartir, reutilizar, y optimizar” para que el consumo sea sostenible (Salazar et al., 2020).

Así mismo Alfonso Sánchez, (2016), hace referencia que este nuevo fenómeno colaborativo a provocado un surgimiento de nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos gracias a los avances de la tecnología de la información, teniendo como intermediario a las plataformas tecnológicas que conectan los proveedores de servicios con los usuarios que lo requieren.

4.5.2 Plataformas bidireccionales

Para Rodríguez, (2015), las plataformas tecnológicas son contenedores de aplicativos y herramientas que ayudan a realizar actividades de comunicación, seguimiento, calculo y infinidad de actividades rutinarias, su uso y creación van creciendo de manera constante y actualmente constituyen parte importante en la vida cotidiana de la sociedad.

Así mismo, son una herramienta que adopta el sistema de revisión bilateral donde los compradores y vendedores pueden calificarse mutuamente (Chen et al., 2020). Estas plataformas permiten reinventar el modelo de intercambios económicos ya que añade a las interacciones de oferta y demanda otro elemento, el cual es el valor agregado de la comercialización de las predicciones para cada perfil, esto es para recolectar los datos y experiencias de la “persona digital” para ofrecer productos adicionales y similares según sus patrones (González & Roca, 2021).

4.5.3 *Modelo de gestión*

Los modelos de gestión de las empresas son esquemas de planificación cuyo objetivo principal es ofrecer al mercado sus productos, plantear como se va a ofrecer, como se va a vender a los clientes y de qué manera se van a obtener los ingresos. Para Terrazas, (2010), en el modelo de gestión se formula y desarrolla el planteamiento de un modelo con un enfoque integral, sistémico y que conlleve a coadyuvar al proceso de toma de decisiones.

4.5.4 *Políticas públicas*

Las políticas públicas son un conjunto de acciones, objetivos y decisiones que toma un gobierno para solucionar problemas que se consideran prioritarios por parte de la sociedad y el propio gobierno (Vargas Arévalo, 2017), en base a esto, se puede entender que dentro del proceso de formulación de una política pública tiene que existir primero un diagnóstico donde se detecten los problemas, que, por su importancia, merecen intervención estatal para poder eliminar, variar o mitigar dicho acontecimiento que afecta a la ciudadanía.

Consecuentemente, después de detectar la necesidad el gobierno implementa un conjunto de medidas reparadoras, construidas con la participación de los grupos afectados por los diversos problemas, (Gretel & Fernández, 2017), en base a esto las soluciones planteadas por parte del gobierno y construidas con los grupos afectados buscan reordenar el funcionamiento adecuado de la sociedad.

4.5.5 Beneficios sociales

Los beneficios sociales responden a derechos reconocidos a los empleados que van más allá de recibir un sueldo mensualmente, son aquellos derechos que dependiendo del orden jurídico nacional son de carácter obligatorio y contemplan diferentes seguridades para los trabajadores.

Del mismo modo Patlán Pérez, (2016) plantea como tener derechos laborales dentro de una sociedad hace que se alcance una mayor humanización del trabajo, esto en base a mejores condiciones laborales, que implican tener un ambiente seguro y saludable, organizaciones mas eficaces, democráticas y participativas, debe ser considerado como una oportunidad de desarrollo profesional y personal.

5. Metodología

5.1 Materiales

Los recursos utilizados en la presente investigación, se visualizan en la siguiente tabla, de manera general:

Tabla 1: *Recursos de investigación*

| Recursos | | |
|-------------------|---|--|
| Materiales | -Suministros de oficina: | Esferos Hojas papel bond |
| | -Equipos de computación: | Computadora Hardware adicional |
| | -Autor: | Joffre Alexander Rodríguez Asanza |
| | -Tutor: | Paul Stewart Cueva Luzuriaga Tania Elizabeth Patiño |
| -Encuestados: | Transportistas/Personal de <i>delivery</i> | |
| -Entrevistados: | 1 persona del sector público 1 persona de la académica (profesor) 1 persona vinculada directamente en las plataformas (de transporte/ <i>delivery</i>) | |

| Recursos | |
|---------------------|---|
| Documentales | <ul style="list-style-type: none"> -Artículos científicos -Tesis de pregrado y posgrado -Libros digitales -Leyes, normas, códigos, entre otros. |
| Técnicos | <ul style="list-style-type: none"> -Computadora -Teléfono |
| Otros | <ul style="list-style-type: none"> -Transporte -Alimentación -Impresiones -Imprevistos |

Nota. Elaboración propia.

5.2 Enfoque

La presente investigación es de enfoque mixto, es decir cualitativa y cuantitativa, posee coherencia y es comprobable. La recolección de información cualitativa se obtuvo por medio de la revisión bibliográfica en el estudio, así como la aplicación de entrevistas, mientras que la información cuantitativa se asocia a la aplicación de encuestas con preguntas cerradas dirigidas a personas predeterminadas, lo que se expresa con gráficas de frecuencia que contienen datos representativos para la investigación.

5.3 Diseño de la investigación

El diseño del trabajo de investigación fue de tipo no experimental, ya que, se observó situaciones existentes dadas de manera natural en las relaciones dadas de los colaboradores con las empresas de “economía colaborativa” y sus principales características, lo que permitió examinar y analizar el estado actual de la economía colaborativa en el país.

5.3.1 Tipo de investigación

La presente investigación fue de carácter descriptiva, ya que, permitió identificar generalidades sobre las plataformas de economía colaborativa, además se describió como operan este tipo de empresas y que vínculos existen con sus colaboradores en todo el territorio nacional, información que ayudó a evaluar estas aplicaciones y su cumplimiento con los beneficios sociales a los trabajadores a nivel nacional.

5.4 Población y muestra

5.4.1 Antecedentes

La presente investigación examina el modelo de gestión de las plataformas de economía colaborativa en Ecuador, en base a esto se seleccionó un caso de estudio que incluye plataformas que funcionan en diferentes partes del país y que aplican la misma metodología de trabajo, cabe recalcar que el modelo de gestión que se investigó en las empresas no cambia por características socioeconómicas o geográficas de la ciudad en la que se utilice, las plataformas de economía

colaborativa se caracterizan por tener un modelo de trabajo muy específico, cualquier otro modelo que no se asemeje a los resultados de esta investigación no pertenecería a este sector. Para justificar de manera adecuada lo descrito en líneas anteriores se procede a poner varios ejemplos;

Aplicaciones de economía colaborativa en Loja (Clipp, Zaymi e inDriver), Ibarra (Bees) y Guayaquil (Appedir);

Figura 2 *Funcionamiento de plataformas de economía colaborativa a nivel nacional para selección de caso*

| Empresa | Actividad | Ciudades donde operan | Infraestructura ⁴ | Metodología | | | | Componentes de trabajo |
|---------|-----------|---|---|--|---|--|--|---|
| | | | | Relación empresa-consumidor | Relación empresa-colaborador | Flujo de operación | Compensación económica | |
| Clipp | Delivery | Loja, Catamayo, Manta, Cuenca, Quito, Machala, Ambato, Portoviejo, Santo Domingo, Riobamba, Azogues, Latacunga, Guayaquil, Ibarra, Quevedo, Tulcán. | Aplicación móvil en Play Store, App Store y AppGalery | El usuario se registra en la aplicación o puede optar por entrar como invitado para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación subiendo fotos del colaborador y su vehículo. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | Personal operativo (colaboradores) y usuarios consumidores. |
| Bess | Delivery | Ibarra, Atuntaqui, Otavalo, Cayambe, Riobamba y Santo Domingo | Aplicación móvil en Play store | El usuario se registra en la aplicación o puede optar por entrar como invitado para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación subiendo fotos del colaborador, su vehículo y su licencia de conducir. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | Personal operativo (colaboradores) y usuarios consumidores. |
| Appedir | Delivery | Quito, Guayaquil, Nueva Loja y Huaquillas | Aplicación móvil en Play Store | El usuario se registra en la aplicación para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación subiendo fotos del colaborador, su vehículo y su licencia de conducir. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | Personal operativo (colaboradores) y usuarios consumidores. |

⁴ La infraestructura de las plataformas de economía colaborativa hacen referencia a los medios por donde interactúan los usuarios consumidores del servicio y los colaboradores prestadores del servicio (Espinoso, 2018).

| | | | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|--|---|
| Zaymi | Delivery | Loja, Riobamba, Cuenca, Machala | Aplicación móvil en Play Store y AppStore | El usuario se registra en la aplicación o puede optar por entrar como invitado para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación subiendo fotos del colaborador, su vehículo y su licencia de conducir. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | Personal operativo (colaboradores) y usuarios consumidores. |
| inDriver | Transporte | Loja, Guayaquil, Quito, Cuenca, Santo Domingo, Machala, Manta, Portoviejo, Ambato, Esmeraldas, Quevedo, Riobamba, Milagro | Aplicación móvil en Play Store | El usuario se registra en la aplicación o puede optar por entrar como invitado para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación subiendo fotos del colaborador, su vehículo y su licencia de conducir. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | Personal operativo (colaboradores) y usuarios consumidores. |
| Uber | Transporte | Guayaquil, Quito, Salinas, Manta, Ibarra, Machala y Ambato | Aplicación móvil en Play Store | El usuario se registra en la aplicación o puede optar por entrar como invitado para acceder a los servicios. | Los colaboradores que deseen trabajar en la empresa tienen que registrarse a la aplicación específica de colaboradores subiendo fotos del colaborador, su vehículo y su licencia de conducir. | Se realizan los pedidos por la App, se le asigna el pedido al colaborador, una vez aceptado se realiza el servicio a domicilio del pedido. | Por comisión en base al kilometraje recorrido. | |

Nota: Elaboración propia con datos de las páginas oficiales o aplicaciones de las empresas.

Se puede constatar cómo las empresas seleccionadas para la selección del caso tienen la misma funcionalidad entre ellas, las variables: su infraestructura es una aplicación móvil, la relación de la empresa con el consumidor y colaborador tiende a ser la misma, el flujo de operación no varía por la empresa o actividad que realiza, el pago económico por el servicio prestado se realiza en efectivo o en algunos casos por tarjeta de crédito o saldo de la aplicación, y con respecto a los componentes de trabajo vemos la misma composición de trabajo en estas empresas que funcionan en diferentes ciudades del Ecuador.

Estas aplicaciones a pesar de estar ubicadas en diferentes zonas geográficas con diferentes características socioeconómicas tienen la misma funcionalidad con respecto a los procesos característicos de una empresa colaborativa.

Para efectos de esta investigación se seleccionó realizar un caso de estudio en la ciudad de Loja, con empresas de economía colaborativa que representarían la situación actual de este sector a nivel nacional.

5.4.2 Población y muestra

La población de estudio para la aplicación de la entrevista y las encuestas, son personas que trabajan dentro de las empresas de economía colaborativa, estos tienen que cumplir requisitos asociados al tema de investigación. Para esto, se recurre al muestreo no probabilístico, el cual se basa en el criterio del investigador, específicamente por conveniencia intencional, donde se pueden contar sujetos más fácilmente, considerando unidades supuestamente típicas (Carrillo, 2015). En

este sentido y sabiendo que la unidad de análisis de esta investigación es grande y con poca facilidad de acceso, se decidió aplicar la encuesta, como caso de estudio, a 50 personas que trabajan dando el servicio de *delivery* y transporte en plataformas de economía colaborativa en la ciudad de Loja, las personas entrevistadas y encuestadas corresponden a ciudadanos que mantuvieron disponibilidad y facilidad de acceso para colaborar en la investigación.

Del mismo modo, se decidió identificar los sectores más involucrados dentro de este tipo de plataformas, lo que conllevó a determinar que el sector público, académico y el personal directivo vinculado directamente en las plataformas de economía colaborativa fueron objeto de estudio en las entrevistas realizadas

5.5 Métodos

Para la elaboración del presente trabajo de investigación y con el propósito de dar cumplimiento a los objetivos planteados se utilizaron los siguientes métodos:

5.5.1 Deductivo

La aplicación de este método permitió la obtención y análisis de la información obtenida sobre la situación actual de las plataformas de economía colaborativa en todo el territorio ecuatoriano, dando paso a la construcción de los resultados permitiendo establecer una evaluación de las plataformas de economía colaborativa y su cumplimiento con los derechos laborales con los trabajadores a nivel nacional

5.5.2 Analítico

A través método analítico, se logró interpretar y comprender la realidad de las plataformas de economía colaborativa en Ecuador a partir de los datos obtenidos en la investigación de campo; y a su vez con toda la información recolectada, se logró enfocar en el cumplimiento de los objetivos a través de los resultados, ayudando a analizar el modelo de gestión de estas plataformas y las diferentes políticas y/o marcos normativos a las que se acogen.

5.6 Técnicas

Se implementará técnicas de investigación documental y de campo. En el primer apartado se orienta al trabajo de recuperación de información contenida en documentos, mientras que el segundo corresponde a la entrevista y la encuesta (Rojas, 2011).

5.6.1 Encuesta

Por un lado, la encuesta es un método empírico que utiliza como instrumento un cuestionario o formulario digital o físico para obtener respuestas sobre el fenómeno de estudio, mientras que la entrevista se refiere a una guía que se desarrolla en un diálogo cara a cara entre el investigador y el sujeto de estudio (Feria Avila et al., 2020).

En la investigación la encuesta se dirigió a personas que prestan servicios a través de plataformas de economía colaborativa en Ecuador, específicamente en el servicio de *delivery* y de transporte.

5.6.2 *Entrevista*

Por su parte la entrevista consta de preguntas abiertas relacionadas a la encuesta, la misma que estuvo dirigida a personas conocedoras o involucradas en el tema tratado como son: un funcionario del sector público, un profesor experto en la temática y una persona vinculada a las plataformas digitales.

6. Resultados

6.1 Objetivo 1: Examinar el modelo de gestión que aplican estas empresas colaborativas en el territorio ecuatoriano

En base al objetivo específico 1 se reportan los siguientes resultados obtenidos de información bibliográfica, encuestas y entrevistas realizadas.

Para conocer sobre las empresas colaborativas en el territorio ecuatoriano se presenta a continuación una tabla donde se podrá visualizar la presencia de empresas internacionales en las provincias más destacables a nivel nacional:

Tabla 2 *Empresas Colaborativas Internacionales a nivel nacional*

| Empresas Colaborativas | Pichincha | Guayas | Azuay | El Oro | Tungurahua | Loja | Manabí | Esmeraldas | Santo Domingo | Sucumbíos | Chimborazo | Imbabura |
|-------------------------------|------------------|---------------|--------------|---------------|-------------------|-------------|---------------|-------------------|----------------------|------------------|-------------------|-----------------|
| Uber (Transporte) | X | X | | X | X | | X | | X | | | |
| Cabify (Transporte) | X | X | | | | | | | | | | |
| In driver (Transporte) | X | X | X | X | X | X | X | | X | | X | |
| Pedidos Ya (Delivery) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | |
| Rappi (Delivery) | X | X | X | X | X | X | X | | X | | X | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|
| Clipp (Delivery) | | | X | X | X | X | | | X | | X | X |
| Ktaxi (Transporte) | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X | X |

Nota. Cobertura de empresas recopilada del centro de investigación Kradac (2021). Elaboración Propia

Cabe mencionar que también existen los servicios de empresas locales, las cuales son originarias de una misma ciudad, dando una variedad de empresas colaborativas en todo el territorio ecuatoriano. En los últimos años se han incrementado el uso y la variedad de aplicaciones de entrega de comida a domicilio en Ecuador.

En el mercado nacional no solo están aquellas apps que ofrecen el servicio de transporte de diferentes restaurantes, sino que también hay plataformas hechas por los propios restaurantes que han visto una oportunidad al consolidar esta iniciativa de pedidos a domicilio a través de los dispositivos.

Por otra parte, el importante crecimiento de plataformas locales a nivel nacional es considerable, a continuación, se presenta un cuadro empresas colaborativas locales:

Tabla 3 *Empresas Colaborativas locales a nivel nacional*

| EMPRESAS COLABORATIVAS LOCALES | | |
|--------------------------------|-----------------|---------------|
| QUITO | GUAYAQUIL | CUENCA |
| Smart delivery | Gacela Delivery | FLASH EXPRESS |
| Delivery Del Valle | Delivery Adicto | Bee delivery |

| | | |
|------------------------|------------------------|--------------------|
| STAR DELIVERY | Domicilios.com | PLANET EXPRESS |
| Delivereo | DELIVERY EXPRESS | Bro.Delivery |
| Express Delivery Quito | Rampi Delivery Service | Pickbox |
| Tremim | Delivery Gye | CuencanitoDelivery |
| Domicilios Quito | DELI24 | Pisteros Delivery |
| ConEctar delivery | Goya express delivery | AustroExpress |
| Fénix delivery | Deliverys D"EASY | Liberty Express |
| Mi Piloto | DeUna Delivery | Rapid Service |

Nota. Elaboración propia

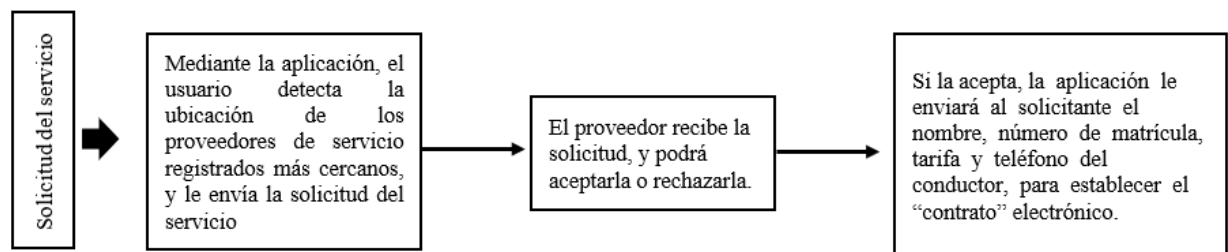
6.1.1 Modelo de gestión de empresas colaborativas en el territorio ecuatoriano

El modelo de servicio de Zaymi, Clipp, inDriver, entre otros, se ofrece a través de una aplicación de transporte electrónico bajo demanda. La empresa proporciona servicios de información y comunicación para el transporte privado utilizando las nuevas tecnologías. En este caso, se trata de una aplicación que se descarga e instala en un dispositivo móvil (smartphone), y el servicio descrito se vende a terceros (propietarios de varios tipos de vehículos) para prestar servicios de transporte a los usuarios que lo soliciten.

Además, la empresa opera como intermediaria entre el cliente y el prestador del servicio, por lo que el contrato para la renta de un auto con chofer se da entre particulares. Sin embargo, las empresas tradicionales establecen tarifas, reclutan y seleccionan a los “proveedores” del servicio con ciertos requisitos elementales (carnet de conducir, RUC, certificado de no tener antecedentes,

entre otros) quedando el registro con fotografía del conductor en el sistema de la empresa de transporte para su mejor identificación por parte del usuario. A continuación, se muestra el proceso en el que se basa el servicio de transporte mediante una empresa colaborativa en el Ecuador.

Figura 3 *Proceso del servicio de transporte*



Nota. Elaboración propia

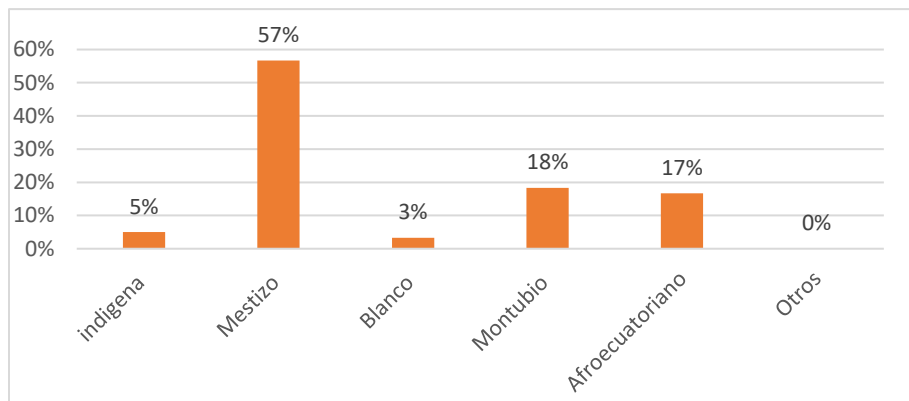
En el caso de las empresas colaborativas de delivery es muy similar, con la diferencia que su actividad principal es realizar entregas a domicilio o brindar el servicio de encomiendas, pero la funcionalidad de las aplicaciones es la misma, primero se realiza un registro ya sea del usuario consumidor o el proveedor del servicio, después el usuario consumidor realiza el pedido del producto y se envía la orden al colaborador más cercano, que acepta el pedido y realiza el servicio, consecuentemente existen varias formas de pago, donde dependiendo de la aplicación se puede realizar el pago en efectivo, con tarjeta de crédito, débito o con saldo propia de la aplicación.

6.1.2 Caso de estudio: Loja

Dentro de la investigación se realizó un caso de estudio en la zona urbana de la ciudad de Loja, permitiendo obtener resultados cuantitativos y cualitativos más aterrizados a la realidad que viven las personas que trabajan y dirigen este tipo de empresas colaborativas. Esta información permitirá dar un reflejo de la situación nacional de este sector.

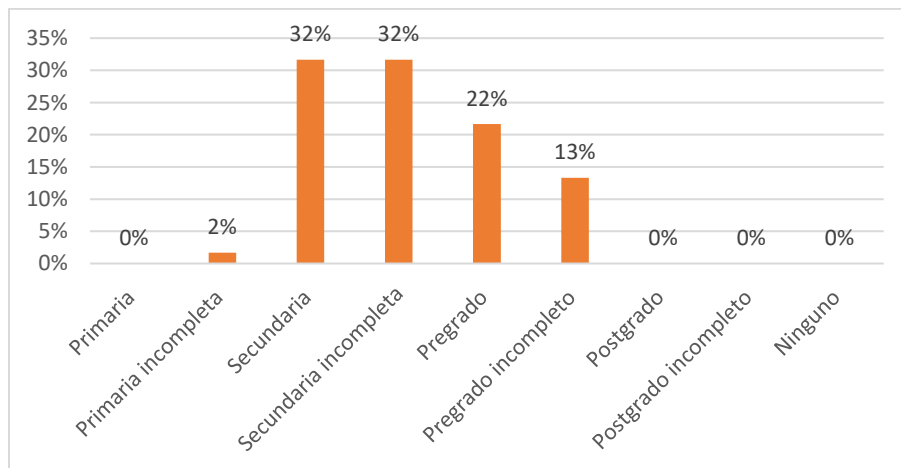
En la recolección de información primaria se ponderó la participación equitativa de los encuestados, dando como resultado que un 100% de la población está representada por el sexo masculino, de estos el 57% es de etnia mestiza, seguido por un 18% de montubios, la participación minoritaria la tienen los indígenas (Figura 4). Respecto al nivel de educación un 32% se encuentran con secundaria incompleta, la misma cantidad se refleja en secundaria completa seguido por un 35% que llegó a estudiar un pregrado (Figura 5).

Figura 4: *Etnia de los encuestados*



Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Figura 5: *Nivel de educación de los encuestados*



Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

El grupo etario de mayor presencia en este tipo de actividad se encuentra entre los 26 a 31 años de edad, lo contrario ocurre con aquellas con una edad superior a los 37 años y menores a 20 años con un 5% cada rango.

Tabla 4: *Edad de los Encuestados*

| Edad | Porcentaje |
|---------------------|-------------------|
| Menos de 20 años | 5% |
| 20 a 25 años | 22% |
| 26 a 31 años | 45% |
| 32 a 37 años | 20% |
| 37 años en adelante | 7% |

Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

En la examinación del modelo de gestión de las empresas colaborativas es importante determinar que empresas se acogen a la economía colaborativa, empezando con el sector de delivery, se obtuvo un resultado mayoritario con un 27% para ZAYMI seguido por debajo de 12 puntos porcentuales Brazuka y Clipp, las aplicaciones que se encuentran en la cola con un 10% de participación es Chaski Express (Tabla 5).

Respecto al sector transporte se puede evidenciar como la plataforma con más representación es Los Rosales con un 37%, seguido por un 21% que prestan sus servicios en

Express Internacional y con un 27 % restante distribuido con las plataformas EasyCar, Divino Niño y Elite Gold (Tabla 5).

Por su parte en la entrevista al profesor del Instituto Superior Tecnológico Blue Hill College menciona la facilidad de la adopción a nuestra vida cotidiana a estas plataformas, expresiones como “... en Ecuador desde hace algunos años se ha venido implementando, mediante diversas plataformas que no necesariamente están en aplicaciones móviles sino por medios electrónicos de comunicación como WhatsApp, Facebook entre los más conocidas...” corroboran como la apertura a estos nuevos modelos de servicio resultan más fáciles de poder emprender.

Tabla 5: *Plataformas de Economía Colaborativa*

| Plataforma Delivery | % | Plataforma Transporte | % |
|----------------------------|----------|------------------------------|----------|
| Clipp | 15% | Los Rosales | 37% |
| Zaymi | 27% | Elite Gold | 11% |
| PedidosYa | 12% | EasyCar | 21% |
| RappiLoja | 22% | ExpressInternacional | 21% |
| ChaskyExpress | 10% | Divino Niño | 11% |
| Brazuka | 15% | | |

Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Dentro de la temporalidad laboral de los encuestados se determinó que 4 de cada 10 personas que están dentro del sector llevan entre un año y un año y medio, 2 de cada 10 personas

trabajan más de un año y medio y 3 de cada 10 personas lo hacen menos de un año dentro de este tipo de sector (Anexo 6).

Por otra parte, en el sector del transporte el 37% de las personas que se dedican a esta actividad trabaja entre un año y un año y medio, seguido por el 24% con más de un año y medio y a su vez las personas que laboraron menos de un año fueron cerca del 40% (Anexo 7).

Dentro de los comentarios emitidos por el profesor de economía entrevistado se menciona como la aceptación de este tipo de negocios va creciendo, expresiones como "... la humanidad va evolucionando, y las generaciones cambian sus prioridades, por lo que se ha visto que en el primer mundo la acogida de este tipo de negocios tiene tanto éxito..." demostrando como la evolución de la humanidad demanda negocios comprendidos en la economía colaborativa, seguido también tenemos expresiones de la persona del sector público donde afirma que "... un vehículo afiliado a la empresa presta el servicio de transporte por un precio más competitivo que las compañías de taxis convencionales..." lo que hace referencia a la capacidad del modelo de gestión de estas plataformas para tener precios inferiores a los de otras empresas convencionales.

Dentro del servicio Delivery se determinó en base a la información recabada que 9 de cada 10 personas que trabajan dentro de estas plataformas lo hacen porque no tenían empleo, la misma razón para que 8 de cada 10 transportistas entren dentro de las diferentes plataformas existentes en la zona urbana de Loja. Por su parte en la entrevista al docente se menciona que "... al momento en que el asociado quiere ser parte de esto, se vincula por medio del internet, acogiendo una serie

de reglas o términos de referencia que deben ser aceptados, seguido de ello automáticamente formará parte del servicio...” esto denota que el modelo de vinculación de la empresa con el asociado se automatiza y resulta sencillo.

El modelo de comunicación dentro de este tipo de plataformas entre las personas que prestan el servicio y su jefe inmediato superior es escasa, los resultados reflejaron que el 72% de los motorizados que trabajan en el sector *delivery* no se comunican con su jefe inmediato superior y el 68% del sector transportista tampoco lo hace. Por otro lado, tenemos que dentro del sistema administrativo de estas empresas tienen una comunicación más fluida, esto expresado por parte de un directivo de la plataforma “... se ha afianzado la relación con las diferentes actividades que se han hecho dentro de la empresa en las que hemos tenido que colaborar como parte del equipo administrativo...” lo que demuestra como si existe una diferencia en la comunicación entre los asociados a la empresa y el personal administrativo de la misma.

Tabla 6: *Comunicación con el jefe inmediato superior*

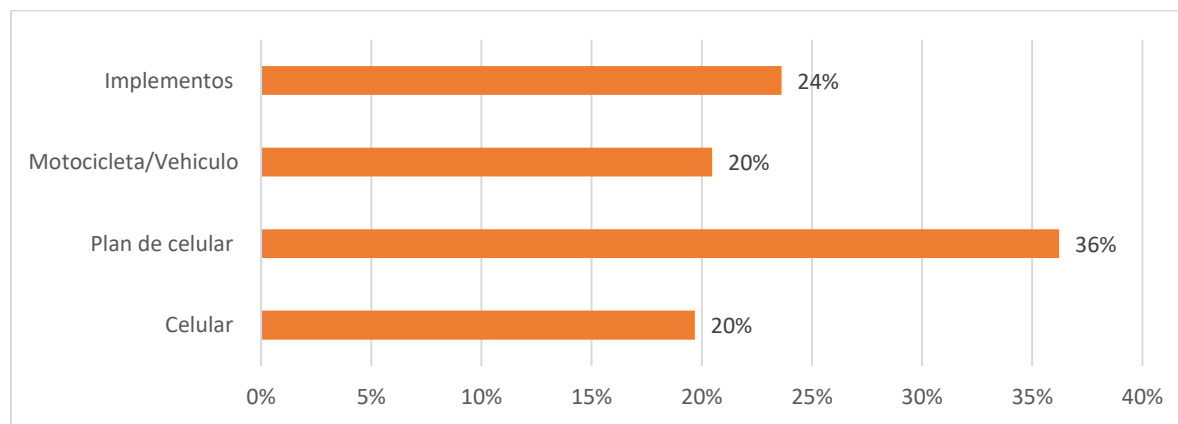
| Sector | Buena comunicación con su jefe inmediato superior | Sin comunicación con su jefe inmediato superior |
|---------------|--|--|
| Delivery | 72% | 28% |
| Transporte | 68% | 32% |

Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

En la inversión inicial que se necesita para entrar a trabajar dentro de las plataformas de economía colaborativa se demostró como el 100% de los encuestados admite que la empresa que los patrocina no les otorga ningún implemento para hacer sus actividades de servicio, totalmente diferente a lo que se menciona un directivo de la plataforma “dentro de los implementos está una chompa y una mochila para que puedan realizar su trabajo...”.

La inversión de las personas que trabajan dentro del sector está justificada a adquirir diferentes materiales esenciales para desempeñar su trabajo de manera eficiente, un 36% de la población encuestada utilizó estos recursos para contratar un plan de celular así mismo el 40% de la población utilizó los recursos para comprar un vehículo/motocicleta y un celular, así como se puede ver en la Figura 6.

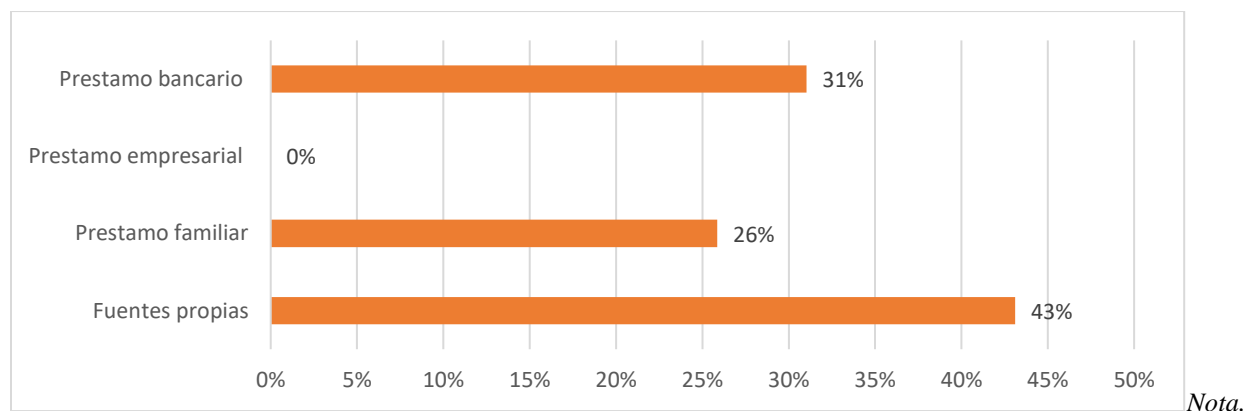
Figura 6: Inversión inicial de los trabajadores



Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Es importante señalar de donde provenía el financiamiento para obtener las herramientas de trabajo que ayudarían a realizar las actividades, se determinó que el 43% de los encuestados contaron con recursos propios para cubrir los implementos de trabajo, mientras que el 31% y 43% se endeudaron con una entidad financiera o con un familiar respectivamente (Figura 7). Esto da sentido a lo expresado en la entrevista donde se afirmaba que la rentabilidad en este tipo de servicios es tan atractiva como para llegar a endeudarse y poder trabajar.

Figura 7: Forma de financiación



Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Las ganancias obtenidas por las personas que laboran dentro de este tipo de plataformas se consideran en su gran mayoría suficientes para satisfacer sus necesidades básicas, con un 87% en el sector *Delivery* y un 100% en el sector transportista. Además, se pudo recopilar información del ingreso semanal de las personas que trabajan dentro del modelo de economía colaborativa, dando,

así como resultados, que el 72% de los trabajadores de este sector reciben entre 100 a 149,99 USD y así también como cerca del 3% que recibe menos de 50 USD de forma semanal (Tabla 7).

El modelo de ingreso de las personas que prestan el servicio se fija por comisiones, así como se expresa un directivo de la plataforma "... el ingreso de nuestros socios depende de cuantas horas trabajan al día y cuantos servicios hacen..." lo que difiere del personal administrativo donde se reconoce que "... yo al estar enrolado a la empresa en la parte administrativa recibo mi ingreso fijo mensual...".

Tabla 7: *Ingreso Semanal*

| Cantidad USD | Porcentaje |
|---------------------|-------------------|
| 0 a 49,99 | 3% |
| 50 a 99,99 | 12% |
| 100 a 149,99 | 72% |
| 150 o más | 13% |

Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Dentro del modelo de gestión en este tipo de empresas se determinó que el 90% de los trabajadores encuestados reciben capacitación en relación a su actividad laboral, también se pudo corroborar que el 100% de esas capacitaciones van dirigidas a atención al cliente.

6.2 Objetivo 2: Analizar si existen políticas públicas y/o un marco normativo legal en el Ecuador que obligan a empresas denominadas colaborativas en dar estabilidad social a sus trabajadores.

En base al objetivo específico 2, se reportan los siguientes resultados obtenidos en la investigación, además de la revisión bibliográfica de las políticas públicas y/o un marco normativo legal frente la regulación de dichos servicios.

En Ecuador la desactualización de la normativa legal hace que sea muy difícil identificar este tipo de empresas de forma jurídica, actualmente hay políticas en nuestro país que mencionan sucesos que ocurren dentro de la relación empleador – empleado en la economía colaborativa como las explicadas en la siguiente tabla:

Tabla 8: *Marco normativo frente a la Economía Colaborativa*

| Políticas | Descripción |
|---|--|
| En el Art. 327 de la Constitución de Ecuador. | “se prohíbe toda forma de precarización, como la intermediación laboral y la tercerización en las actividades propias y habituales de la empresa o persona empleadora, la contratación laboral por horas, o cualquiera otra que afecte los derechos de las personas trabajadoras en forma individual o colectiva. El |

incumplimiento de obligaciones, el fraude, la simulación, y el enriquecimiento injusto en materia laboral se penalizarán y sancionarán de acuerdo con la ley”

En el Art. 8, “Contrato Individual” el cual hace alusión a que este tipo de contrato constituye
código de “el convenio en virtud del cual una persona se compromete para con otra u otras
trabajo a prestar sus servicios lícitos y personales, bajo su dependencia, por una
remuneración fijada por el convenio, la ley, el contrato colectivo o la costumbre”

Las obligaciones del empleador están estipuladas por medio de 33 numerales del
En el Art. presente instrumento legal, en el cual es necesario destacar que todo lo
42, código relacionado a indemnización por accidentes laborales, proporción de
de trabajo herramientas necesarias para las labores, pago de remuneraciones en condiciones
de imposibilidad.

Nota. Elaboración propia con datos bibliográficos.

El confinamiento por la pandemia disparó la demanda de entregas a domicilio en buena parte del mundo. En Ecuador, las aplicaciones incrementaron el registro de repartidores y entre estos trabajadores hay quienes se asocian para laborar de manera independiente. Sin embargo, ninguna empresa empleadora ofrece seguridad social, seguro de accidentes o vacaciones. El Ministerio de Trabajo no cuenta con planes ni programas ni políticas para combatir y evitar la precarización del sector (Carvajal, 2021).

Tabla 9 *Políticas frente a la Economía Colaborativa*

| Políticas | Descripción |
|------------------|--|
| Chile | La ley regularizará a todas las plataformas de transporte y definirá a las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) como personas jurídicas que ponen a disposición de las personas un servicio. Para lo cual, prestar servicios a partir de estas aplicaciones, las empresas deben estar constituidas en Chile, haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos (SII), tener un giro de transporte remunerado, haber contratado seguros de responsabilidad de vida y civil para los conductores y sus pasajeros, así como disponer de un sistema para recibir denuncias y reclamos |
| Colombia | La primera ley pretende incluir la economía colaborativa digital en el ordenamiento legal por lo cual se regularán las relaciones laborales, y la segunda propone la regulación del trabajador autónomo económicamente dependiente aún en proceso |
| Argentina | “Ley <i>delivery</i> ”, la cual estipula que las personas que trabajan para las aplicaciones de este tipo no podrán circular en Buenos Aires si no se cumple con las medidas |

de seguridad determinadas en la normativa de tránsito vigente en especial la ley
5526

Nota. Elaboración propia con datos bibliográficos.

Haciendo un análisis más profundo de la obligatoriedad de estas empresas en dar beneficios sociales a los colaboradores del sector se hizo un trabajo de campo para realizar un diagnóstico de la situación actual, para poder cumplir este análisis de forma correcta se empezó identificando características en el sector objetivo dentro de este modelo de trabajo denominado colaborativo, se determinó como un 100% de los trabajadores que están dentro del modelo de economía colaborativa no reciben ningún beneficio de ley ni social por parte de la plataforma que los patrocina, coincidiendo con las palabras del docente entrevistado donde asevera que "... esto significa un reto para la administración pública, ya que en el país no hay beneficios sociales dentro de este nicho importante de trabajo..." esto, conjuntamente con la ratificación de la persona del sector público entrevistada donde destacó la falta de normativa legal que cubra este modelo de trabajo "... hay un vacío legal que todavía no se logra cubrir....".

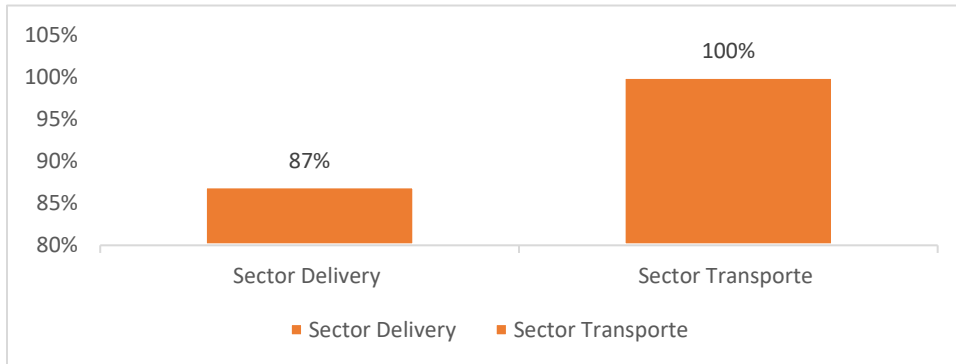
Un segundo aspecto que se debe analizar para entender cómo se vincula el trabajador con la plataforma es en el aspecto contractual, donde en base a los resultados que se obtuvo tenemos que el 100% no tiene ningún tipo de contrato firmado, por parte del profesor entrevistado tenemos comentarios como "... en ese sentido no existe ninguna medida de amparo, lo cual en ocasiones es un riesgo, ya que, en caso de accidentes laborales, no tendrán seguro de ningún tipo..." se afirma

el riesgo que tienen los trabajadores que laboran dentro del sector al verse desvinculados directamente a la empresa, según comentarios del directivo de la plataforma resultaría ineficiente firmar un contrato “... *no hay un contrato en sí porque si no se debería enrolarlos más, por lo que no es eficiente para la empresa ...*”. Por parte del sector público hubo manifestaciones claras al vacío normativo legal que existe en el país, “... *el tema del delivery es un tema que, en el Ecuador, aún no ha sido explorado en el tema de normativas, falta ese tipo de regulaciones para que como empresa se tenga un respaldo y además beneficien a los motorizados ...*” ratifican como la escasez de normativas también afecta a las empresas debido a que no cuentan con un respaldo legal.

En base a los resultados presentados anteriormente referente al nivel de salarios que reciben las personas que trabajan dentro del sector de la economía colaborativa se pudo evidenciar como el salario más común es de 600 USD mensual (Tabla 5) lo que supera por 150 USD más el salario básico dentro del país y que en consecuencia con las palabras emitidas por parte del funcionario público “... *el nivel de ingresos de los chicos que trabajan en estas aplicaciones es relativamente alto porque no se les descuenta su aporte dentro de la seguridad social, ni su aporte en el fondo de cesantía ...*”.

En relación a lo anterior es importante mencionar como la comodidad en los salarios (Figura 6) es una razón, según la entrevista en el sector público, por la que no se demanda por parte de los trabajadores condiciones más dignas y leyes que aseguren sus derechos. Aun en Ecuador no existe un órgano de regulación frente a la economía colaborativa a diferencia de países como Colombia, Argentina y Chile.

Figura 8: Comodidad Salarial



Nota. Elaboración propia con datos recolectados en la zona urbana de la ciudad de Loja.

Las ganancias obtenidas por las personas que laboran dentro de este tipo de plataformas se consideran en su gran mayoría suficientes para satisfacer sus necesidades básicas, con un 87% en el sector Delivery y un 100% en el sector transportista.

Otra de las razones de la falta de normativa legal en este aspecto es, según el profesor entrevistado, la rapidez de la evolución tecnológica frente a la lentitud de las leyes, “... *es un reto grande en como los gobiernos se podrían adoptar a ello, una nueva tecnología que avanza a pasos agigantados y con gran velocidad, mientras que las leyes tienen lo contrario, una velocidad muy lenta...*” esto en concordancia con aspecto legales descentralizados, los permisos de funcionamiento que se otorgan dentro de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales los cuales se emiten a todo negocio que este sujeto a control, como los que manipulan de cualquier forma alimentos, caso que se hace dentro del servicio *Delivery* pero que, según comentarios del funcionario público entrevistado, “... *dentro de la normativa no está estipulado otorgar permisos*

de funcionamiento a este tipo de empresas, hay un vacío legal que todavía no se logra cubrir...” y esto se justifica en la categoría donde las empresas de este sector se logran catalogar en base a comentarios emitidos por el docente, “... *es difícil regular plataformas que no son físicas y que muchas de las veces no tienen sede en el país donde opera...*” y “... *hay muchas empresas que no se catalogan por el servicio que ofrecen, si no como empresas de software donde facilitan vincular una persona dispuesta a dar un servicio y otra que lo requiere...*”.

Es importante señalar que en base a la investigación realizada se pudo evidenciar como dentro del modelo de gestión de las plataformas colaborativas se pueden dividir dos bloques de trabajo, el bloque administrativo y el bloque “colaborativo”, el primero de ellos acata actividades netamente administrativas y recibe salarios fijos con prestaciones sociales y del ley según declaraciones emitidas por un directivo de una plataforma, el grupo colaborativo realiza las actividades de servicio y no recibe ningún beneficio de ley ni social en base a las entrevistas realizadas y en base a los resultados del 100% de los encuestados.

Hay diferentes leyes que se han aplicado en otros países que intentan regularizar este sector, esto en base a comentarios emitidos por el docente, “... *tenemos diferentes modelos de leyes alrededor del mundo que minimizan el impacto al sector más vulnerable dentro del modelo de economía colaborativa...*”.

Dentro de las medidas, que se sugirió por parte del sector académico, para aplacar la escasez de normativa en este ámbito, es la creación de un gremio o asociación formado por

trabajadores del sector, que sirva como forma de presión para buscar beneficios sociales que les brinden cierta seguridad, como un seguro social tenga una afiliación y aportación específicamente para estos casos, de manera que sea sencilla, flexible y económica.

7. Discusión

7.1 Objetivo 1

El modelo de gestión dentro de la economía colaborativa, de acuerdo a Burbano, (2019) comprende varios aspectos, entre ellos el contar con una plataforma que se utiliza como intermediario para conectar la demanda con el proveedor de servicio, esto se evidencia nivel nacional donde las plataformas que operan dentro del país cuentan con aplicaciones móviles donde se conectan el proveedor del servicio con el consumidor del servicio, en el caso de estudio de la zona urbana del cantón Loja, específicamente con el servicio y sector comercial de delivery vemos como la empresa Zaymi con un 27%, tiene más presencia en territorio, seguido de RappiLoja, Clipp, Brazuka, y finalmente PedidosYa y ChaskyExpress, por su parte en el sector de transporte destaca la empresa Los Rosales con un 37%, así como EasyCar, ExpressInternacional y por último Elite Gold y Divino Niño, con lo expuesto se evidencia el uso de plataformas conocidas a nivel nacional para delivery como Rappi y PedidosYa, aunque no son las más preferidas, sin embargo, para las plataformas de transporte, se hace uso de empresas locales, dejando de lado marcas populares a nivel nacional e incluso global, como son *Uber*, *InDriver*, Didi o Cabify.

Se puede precisar que el modelo de gestión de las plataformas digitales no está solamente ligado a la presencia en el mercado mediante aplicaciones móviles propias de la empresa, ya que mediante el uso de medios digitales de comunicación como WhatsApp principalmente, se establece la relación de compra y venta sin inconveniente alguno, aunque con funciones limitadas, coincidiendo con Garcés, (2019), quien menciona como la irrupción de las Tecnologías de la

Información y la Comunicación (TIC) han permitido la popularización de este modelo de consumo gracias a las plataformas de comunicación.

Con respecto al modelo de trabajo que utilizan estas empresas se puede observar una diferencia clara entre la parte administrativa y operativa, conociendo que la primera de acuerdo a (Triana & Caramazana, 2020), se encarga de actividades directivas, de mantenimiento de software y hardware de las plataformas y organizar a los “colaboradores”, el sector operativo funciona en base a la demanda existente en el mercado doméstico, con usuarios afiliados a la plataforma y no afiliados requirentes de un servicio.

Si bien el modelo de negocios no limita edades y sexo para entrar en la misma, en el contexto analizado tenemos resultados como que el promedio de los individuos que forma parte de esta estructura se encuentra en edades entre 26 a 31 años y el 100% son hombres, coincidiendo con Coronel et al., (2021) y sus estadísticas quien manifiesta que las personas que trabajan dentro de este modelo económico no superan los 30 años en el territorio ecuatoriano. Los trabajadores en la actividad de *delivery* mantienen en su mayoría una estancia de un año y medio aproximadamente, y en plataformas de transporte por lo general lo hacen en tiempos inferiores a un año. En este sentido, involucrarse y participar a largo plazo en este modelo de negocios puede ser beneficioso si se cuenta, con el apoyo e incentivo económico, tal como lo manifiesta Medrano & Aza (2017), quienes aseguran que existen oportunidades disruptivas que permiten la innovación, competitividad y crecimiento de aquellos que decidan enfocarse en este tipo de modelos de emprendimiento.

Continuando, dentro de este modelo es importante mencionar que la inversión inicial parte de la gestión personal del trabajador, y es que (Botsman y Roo, 2010) determinan que uno de los principios en el modelo de gestión de la economía colaborativa es el poder de lo subutilizado, que se refiere a la utilidad adicional que se le da a las cosas adquiridas (vehículo, motocicleta, celular e implementos varios), de aquí que el 60% hacen uso de lo ya obtenido en tiempos anteriores y la diferencia realiza una inversión inicial obligatoria para poder empezar a trabajar en la empresa, debido a que la misma por lo general no proporciona ningún recurso. En muchos de los casos los individuos para cubrir los gastos iniciales o adicionales y empezar a laborar, acuden a préstamos en entidades bancarias, incluso de familiares y conocidos.

En lo relacionado a los beneficios específicamente ingresos, el modelo de gestión de las plataformas de la economía colaborativa se distribuyen en base a comisiones por los servicios otorgados, no existe un salario fijo y el ingreso general promedio es de \$600 mensuales. Según López, (2020) el modelo colaborativo ha contribuido a mejorar la estabilidad de miles de familias quienes han encontrado en este medio, una alternativa de ingresos adicionales o permanentes. Económicamente, las facilidades que ofrece este modelo de distribución de ingresos son muchas y con varios beneficios para las partes involucradas, debido a la alineación de incentivos, lo cual favorece la generación de ingresos al proveedor de los servicios (Buenadicha et al., 2017), no obstante, una recomendación de la Comisión Europea con respecto al desarrollo adecuado de las plataformas, incluye establecer un salario mínimo, además de un máximo número de horas de trabajo al día por parte de los denominados colaboradores (M. Rodríguez, 2017).

7.2 Objetivo 2

La falta de políticas públicas y marcos regulatorios que regulen las empresas de economía colaborativa en Ecuador se evidencia en la escasez de cuerpos normativos que determinen regulaciones de este nuevo modelo de trabajo dentro de sus reglamentos, así mismo por parte del Ministerio de Trabajo no se han evidenciado políticas públicas destinadas al sector, esto hace que los beneficios sociales a los trabajadores de las plataformas de economía colaborativa sean nulos, debido a que estas empresas no tiene la obligación legal de poder dar estos beneficios o acciones de respaldo a sus colaboradores en materia de salarios justos o seguridad, toda la responsabilidad del bienestar y cuidado recae en el empleado y su salario depende únicamente de las comisiones.

La necesidad de regularizar los nuevos modelos de trabajo que surgen por la evolución de los negocios la expresa Ossa, (2017) donde menciona como en el ámbito regulatorio de la economía colaborativa los actores deben sentarse y entablar un diálogo con los tomadores de decisiones sobre las vías y formas de normar este modelo de trabajo de la manera más efectiva, para que los trabajadores de este sector tengan beneficios y prestaciones sociales. En los resultados obtenidos se determinó cómo la normativa ecuatoriana carece de regulación en este modelo de trabajo, coincidiendo con Sánchez & Moreno, (2019) en su estudio acerca del desarrollo de la economía colaborativa en el país.

Consecuentemente, es importante determinar las razones de la falta de regulación y prestaciones sociales en los trabajadores, en el modelo de vinculación entre la plataforma y el

trabajador vemos como el 100% del sector de la economía colaborativa carece de un contrato formal, lo que según Villalta, (2018) involucraría retos sociales importantes que se evidencian en la escasez de política pública respecto a la calidad o seguridad dentro del entorno laboral, y que se pone en contraposición a una garantía constitucional expresada en el artículo 33 y 34 de la carta magna, donde establece que el estado debe garantizar el respeto a la dignidad, salarios justos y prestaciones sociales (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Adicionalmente, al no haber ningún tipo de contrato como se mencionó previamente, no existe ningún beneficio social ni de ley, dejando desprotegidos a los trabajadores en casos donde puedan existir accidentes laborales o de otro tipo, según la investigación de Moncaleano & Hoyos (2019), se conoce que otros retos en términos de Seguridad y Salud en la labor de los trabajadores “colaboradores”, son las situaciones de robos y asaltos, incluso riesgos físicos asociados al ruido, vibración, biomecánicos abarcando posturas prolongadas y manipulación de cargas además de los riesgos psicosociales. Estas situaciones en las relaciones laborales contractuales son cubiertas por la Ley de Seguridad Social, que reconoce derechos sociales a todas las personas que perciben ingresos por la ejecución de una obra o la prestación de un servicio (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, 2001).

Con respecto a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales se evidenció que, así como lo mencionó Valdivieso, (2019), las condiciones generales que rigen las actividades de la plataforma articulan un régimen similar al de otras actividades, pero no cuentan con la respectiva autorización administrativa para el prestador de servicio, en el caso de estudio de la urbe lojana

estas plataformas no son reguladas con permisos de funcionamiento a pesar de realizar actividades comerciales, esto se debe al vacío legal en el COOTAD expresado por parte del funcionario público y que opaca las funciones que tienen los municipios de regular y controlar el ejercicio de actividades económicas o profesionales que se desarrollen dentro del cantón (Consejo de Participación Ciudadana y Control Social , 2019).

En este caso, con remuneraciones relativamente buenas (Figura 6) se logra satisfacer las necesidades de los colaboradores, provocando que no exista una necesidad por parte de ellos para reclamar sus derechos, tal como se establece en la Constitución de la República y demás instrumentos legales, pero a la par también existiría un vacío legal en la forma de distribución de los ingresos ya que dentro del Código de Trabajo se establece que el salario es el estipendio que paga el empleador al obrero en virtud del contrato de trabajo; y sueldo, la remuneración que por igual concepto corresponde al empleado (Ministerio de Trabajo, 2005), en base a esto no existe el modelo de distribución de ingresos que se rija netamente por comisiones, a lo que se añade también la falta de igualdad en el pago, debido a que no existe un sustento de trabajo de las horas semanales con los servicios prestados,

Finalmente, Lizama Portal & Lizama Castro (2017) expresan que el primer paso para la regularización de estas empresas debe basarse en la declaración de que no existen diferencias sustanciales entre los trabajadores de plataformas virtuales y aquellos que están protegidos por la legislación laboral común, por lo cual es aplicable, de forma igualitaria todas las leyes que se asocian en este caso. Adicionalmente existe el riesgo, según el sector privado, de que al regularizar

este modelo de trabajo se ponga en riesgo la estabilidad de las plataformas, ya que otorgar prestaciones sociales a un “colaborador” no sería rentable.

7.3 Objetivo General: Evaluar la economía colaborativa y su cumplimiento con los beneficios sociales a trabajadores en el Ecuador.

La presencia de empresas de economía colaborativa dentro del territorio ecuatoriano es innegable, la creciente evolución de la tecnología y la precaria situación laboral en el país, crean el ambiente adecuado para que este tipo de plataformas sean aceptadas e incluso a veces codiciadas (en el ámbito laboral) por la sociedad ecuatoriana.

Asimismo, dentro de las plataformas de economía colaborativa en el Ecuador se evidenció la similitud en el modelo de gestión, la mayoría emplea plataformas digitales para ofrecer sus servicios y también fijan las ganancias de sus colaboradores en base a las comisiones generadas por el servicio ofrecido, con el creciente aumento de plataformas de comunicación se han aprovechado estos espacios como medio de conexión entre el proveedor del servicio y el consumidor, también dentro de la investigación se evidencia la flexibilidad que existe para los colaboradores interesados en formar parte de la empresa, con métodos sencillos y poco estrictos, solo tener un medio de transporte y un dispositivo digital sería suficiente para empezar a ser un proveedor de servicios.

También cabe mencionar la división existente de las plataformas en una estructura directiva y operativa, esta última no goza de los mismos beneficios que la parte directiva, esto en relación a

lo que menciona Burbano, (2019), donde ya se ratificó desde la creación de este tipo de plataformas las desigualdades que iban a existir dentro del negocio de la economía colaborativa, también resulta relevante analizar la parte salarial, teniendo en cuenta que en este modelo de negocio solo se cobra por comisión, es muy frecuente que esta situación acelere el desgaste físico al que se someten trabajando incluso más de 10 horas al día, Moncaleano & Hoyos ,(2019) reconocen que la precariedad en términos de salud y seguridad dentro de los colaboradores del sector de la economía colaborativa debería preocupar a los tomadores de decisiones.

A continuación, se presenta una tabla en referencia al nulo cumplimiento con los beneficios sociales que existe por parte de las empresas de economía colaborativa y sus trabajadores denominados “colaboradores” que proveen del servicio requerido al consumidor que paga por su prestación:

Tabla 8: *Empresas de economía colaborativa en Ecuador y su cumplimiento con beneficios sociales*

| Empresas de economía colaborativa | Cumplimiento con beneficios sociales |
|--|---|
| Uber (Transporte) | NO |
| Cabify (Transporte) | NO |
| In driver (Transporte) | NO |

| | |
|------------------------------|----|
| Pedidos Ya (Delivery) | NO |
|------------------------------|----|

| | |
|-------------------------|----|
| Rappi (Delivery) | NO |
|-------------------------|----|

| | |
|-------------------------|----|
| Clipp (Delivery) | NO |
|-------------------------|----|

| | |
|---------------------------|----|
| Ktaxi (Transporte) | NO |
|---------------------------|----|

Nota. Elaboración propia

Uno de los factores que inciden para que no exista el cumplimiento con los beneficios sociales a trabajadores en Ecuador es la falta de contratos formales en el sector, que constituye una inconstitucionalidad expresada en el artículo 33 y 34 de la carta magna, donde establece que el estado debe garantizar el respeto a la dignidad, salarios justos y prestaciones sociales (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

También, en base a los resultados presentados en la investigación se evidenció que la desactualización normativa de los instrumentos legales en el país causa un vacío legal, reconocido en el sector público, académico y privado, que impide una relación laboral formal entre los empleados y los empleadores, desamparando a ambos involucrados en temas de seguridad laboral y beneficios sociales.

8. Conclusiones

A continuación, en base a la revisión de literatura y la investigación de campo se presentan las siguientes conclusiones:

- Se determina que el modelo de gestión de la economía colaborativa es un modelo estructurado y dividido administrativa y operativamente, en esta segunda instancia se destaca el creciente aumento de colaboradores por existir características atractivas como; facilidad de ingreso a trabajar, el modelo de ingreso se sustenta en comisiones, se reutiliza equipos e infraestructura ya adquirida. Además, se evidenció como a nivel nacional la creación de plataformas locales va aumentando a la par con su uso.
- En el marco normativo de la legislación nacional, no existen políticas públicas concretas y tampoco un acápite relacionado con la economía colaborativa que regule su accionar y relación laboral con sus trabajadores, concretamente en el Código de Trabajo, que permita generar un beneficio social.
- Se determina que la economía colaborativa no genera ningún tipo de beneficio social a ningún trabajador del área operativa por la falta de normativa que disponga el cumplimiento obligatorio de la misma por parte de empresas nacionales e internacionales, a nivel nacional no se comprobó que existan empresas ancladas al sector que preste beneficios sociales a los colaboradores.

9. Recomendaciones

- Se recomienda al Ministerio del Trabajo normar el comportamiento de las empresas de Economía Colaborativa para el cumplimiento de la relación laboral con trabajadores operativos de tal forma que puedan obtener los beneficios de ley de todo trabajador en el territorio ecuatoriano.
- Se recomienda realizar una reforma en el Código de Trabajo donde se considere la economía colaborativa como un modelo empresarial que tiene que ajustarse con los compromisos sociales para sus trabajadores operativos.
- Se recomienda al Ministerio de Trabajo aclarar o insertar un modelo de contrato para la economía colaborativa que permita a los operativos tener una relación laboral estable, definida en tiempo, ingresos y con beneficios sociales adjudicados y bajo la responsabilidad del empleador, sea nacional o internacional dentro del territorio ecuatoriano.
- Se recomienda dentro de las administraciones municipales realizar ordenanzas que contemplen regulaciones claras a las plataformas de economía colaborativa.
- Se recomienda a los trabajadores de estas plataformas crear un gremio o organización que defienda los derechos laborales de las personas que trabajan en el sector de la economía colaborativa.

10. Bibliografía

- Alfonso Sánchez, R. (2016). *Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social*.
www.ciriec.eswww.ciriec-revistaeconomia.es
- Álvarez, H. (2017). *Los retos de la economía colaborativa en la prevención de riesgos laborales*.
<https://buleria.unileon.es/handle/10612/6958>
- Angulo, S. (2021, June 4). *Las plataformas de “delivery” y transporte viven su mejor momento en el país*. <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/plataformas-delivery-transporte-viven-mejor-momento-pais-105841.html>
- Arias, K., Carrillo, P., & Torres, J. (2020). *Análisis del sector informal y discusiones sobre la regulación del trabajo en plataformas digitales en el Ecuador*. Comisión Económica Para América Latina y El Caribe (CEPAL),.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45866/4/S2000398_es.pdf
- Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 303 (2010). <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Buenadicha, C., Cañigüeral, A., & de León, I. (2017a). *Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe*. <http://www.iadb.org>
- Buenadicha, C., Cañigüeral, A., & de León, I. (2017b). *Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe*. <http://www.iadb.org>
- Burbano, F. (2019a). *Economía colaborativa en el transporte urbano: estudio casuístico de los procesos de competencia desleal por violación de normas en contra de Cabify y Uber en la Unión Europea y Comunidad Andina* [Universidad Andina Simón Bolívar].

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7225/1/T3128-MDEM-Burbano-Economia.pdf>

Burbano, F. (2019b). *Economía colaborativa en el transporte urbano: estudio casuístico de los procesos de competencia desleal por violación de normas en contra de Cabify y Uber en la Unión Europea y Comunidad Andina*.
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7225/1/T3128-MDEM-Burbano-Economia.pdf>

Calderón, C. (2022, June 23). *Nueva Ley Uber: ¿cuándo entrará en vigencia y cómo cambiará la relación laboral de los trabajadores?* . La Hora Crónica. <https://lahora.cl/cronica/Nueva-Ley-Uber-cuando-entrara-en-vigencia-y-como-cambiara-la-relacion-laboral-de-los-trabajadores-20220623-0020.html>

Carrillo, A. (2015). *POBLACIÓN Y MUESTRA*.

Casani, F., & Sandoval, L. (2017). EL DESAFÍO DE LOS NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN SECTORES ECONÓMICOS TRADICIONALES. *UAM. Departamento de Organización de Empresas*, 406, 35–66.

Casanova, E., & Garcia. Tamara. (2019). Auge de las plataformas de delivery en España analizando el caso de Glovo y su impacto en la población de Tenerife. *Universidad de La Laguna* .

Chen, X., Li, G., Li, S., & Zheng, Q. (2020). Should a Sharing Platform Adopt the Bilateral Review System? *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3724924>

CNN Chile. (2019, July 23). *¿En qué está la Ley Uber? Así impactará a los usuarios la normativa que busca regular las apps de transportes*. CNN Chile. https://www.cnnchile.com/economia/ley-uber-en-que-consiste_20190723/

Codagnone, C., & Martens, B. (2016). *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues*. <https://joint-research-centre.ec.europa.eu/system/files/2016-05/JRC100369.pdf>

Código del Trabajo, Pub. L. No. 17, Registro Oficial Suplemento 167 (2005). <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

Comisión Federal de Comercio. (2021, May). *Cómo donar a través de campañas de crowdfunding, medios sociales y plataformas de recaudación de fondos*. Consumer Advice. <https://consumidor.ftc.gov/articulos/como-donar-traves-de-campanas-de-crowdfunding-medios-sociales-y-plataformas-de-recaudacion-de-fondos>

Ley de Seguridad Social, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 465 (2001). www.lexis.com.ec

Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 544 (2021). <http://www.eeq.com.ec:8080/documents/10180/36483282/PLAN+NACIONAL+DE+DESA+ROLLO+2021-2025/2c63ede8-4341-4d13-8497-6b7809561baf>

Constitución de la República del Ecuador, Pub. L. No. 0, Registro Oficial 449 (2008). <https://www.cosede.gob.ec/wp-content/uploads/2019/08/CONSTITUCION-DE-LA-REPUBLICA-DEL-ECUADOR.pdf>

Coronel, A. A., Ortega, M. O., & Scaldaferrri, W. F. (2021a). La economía colaborativa, sus beneficios y efectos. *Espacios*, 42(06), 64–68. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n06p05>

Coronel, A. A., Ortega, M. O., & Scaldaferrri, W. F. (2021b). La economía colaborativa, sus beneficios y efectos. *Espacios*, 42(06), 64–68. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n06p05>

- Correa-Barúa, R., Figueroa, B., Lima, Z., & De, M. (2019). *PLAN DE NEGOCIO: SERVICIO DELIVERY POR CONVENIENCIA “2GO.”*
- EFE. (2020, January 14). *Proponen en Ecuador una reforma que incluya al transporte a través de plataformas.* EFE. <https://www.efec.com/efe/america/economia/proponen-en-ecuador-una-reforma-que-incluya-al-transporte-a-traves-de-plataformas/20000011-4150117>
- Espinosa, M. T. (2018). *LA ECONOMÍA COLABORATIVA. ORÍGENES, EVOLUCIÓN Y RETOS FUTUROS ¿En qué consiste realmente este nuevo fenómeno?* [Universidad Pontificia Comillas]. <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/145618/retrieve>
- Espinoza, X. (2020). *Perspectiva de la Economía Colaborativa en el Ecuador: Caso Uber y Airbnb.* *YACHANA Revista Científica*, 9(1), 57–67. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/4041/1/Perspectiva%20de%20la%20Econom%C3%ada%20Colaborativa%20en%20el%20Ecuador.%20Caso%20Uber%20y%20Airbnb.pdf>
- Feria Avila, H., Matilla González, M., & Mantecón Licea, S. (2020). *LA ENTREVISTA Y LA ENCUESTA: ¿MÉTODOS O TÉCNICAS DE INDAGACIÓN EMPÍRICA?* *Didasc@lia: Didáctica y Educación ISSN 2224-2643*, 11(3), 62–79. <https://revistas.ult.edu.cu/index.php/didascalía/article/view/992>
- Fernández Prieto, M. (2020). *LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS DIGITALES. EL CASO DELIVEROO *.* *Temas Laborales*, 151, 193–217. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--->
- Garcés, L. (2019a). *RETOS FISCALES DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA.*
- Garcés, L. (2019b). *RETOS FISCALES DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA.* Universidad de Valladolid.

- García, A. (2019, July 17). *Gobierno y taxistas acuerdan revisar la legalidad de los aplicativos móviles como Uber y Cabify* . El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/gobierno-taxistas-acuerdo-legalidad-uber.html>
- Gestión Digital. (2019, February 27). *Los sectores de la economía* . Gestión Digital. <https://revistagestion.ec/cifras/los-sectores-de-la-economia>
- González, L., & Roca, G. (2021). *Plataformización de la economía y plataformas digitales*. <http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2021/05/Plataformizacion-de-la-economia-y-plataformas-digitales.pdf>
- Gretel, D., & Fernández, L. (2017). *Políticas públicas sociales: apuntes y reflexiones Public Policies: notes and reflections* (Vol. 6).
- Lizama Portal, L., & Lizama Castro, D. (2017). El Derecho del Trabajo y la Economía Colaborativa. *Derecho & Sociedad*, 49, 207–219. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7792345&info=resumen&idioma=SPA>
- López, M. (2020a). El impacto social de la economía colaborativa. In *La República*. <https://www.larepublica.co/internet-economy/el-impacto-social-de-la-economia-colaborativa-2965173>
- López, M. (2020b, February 15). *El impacto social de la economía colaborativa*. La República. <https://www.larepublica.co/internet-economy/el-impacto-social-de-la-economia-colaborativa-2965173>
- Lovesharing. (2022). *¿Qué es carsharing y cómo funciona?* . Lovesharing. <https://www.lovesharing.com/que-es-el-carsharing-y-como-funciona/>

- Medrano, M. L., & Aza, M. (2017). Economía Colaborativa, oportunidades disruptivas. *Revista de Estudios de Juventud*, 118, 15–31. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6504116&info=resumen&idioma=SPA>
- Moncaleano, D., & Hoyos, J. (2019). LOS DESAFÍOS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO . *Mente Joven*, 8, 119–127. https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/mente_joven/article/view/7558/6589
- Montesinos, S. (2016). *LOS ACTORES DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO TRIBUTARIO*. 402, 47–54. <https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/402/SALVADOR%20MONTESINOS.pdf>
- Mundo Diners. (2021, September 1). *La movilidad está en manos de las aplicaciones móviles*. Revista Mundo Diners. <https://revistamundodiners.com/aplicacion-movilidad-urbana-ecuador/>
- Ossa, C. (2017a). Economías colaborativas: regulación y competencia. *Revista de Derecho Privado*, 57, 1–22. <https://www.redalyc.org/pdf/3600/360055996008.pdf>
- Ossa, C. (2017b). Economías colaborativas: regulación y competencia. *Revista de Derecho Privado*, 57, 1–22. <https://www.redalyc.org/pdf/3600/360055996008.pdf>
- Palacios, V. (2021). *LA PRECARIZACIÓN LABORAL EN LAS PLATAFORMAS DIGITALES QUE FUNCIONAN BAJO EL MODELO DE ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL ECUADOR*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR .
- Patlán Pérez, J. (2016). *Human Labor Rights: A Look into Quali-ty of Work Life*.
- Programa de Ciudades de CIPPEC. (2018). *Ciudad digital: Claves para entender la Economía Colaborativa y de plataformas en ciudades*.

- Rodríguez José, S. (2015). *Plataformas tecnológicas para el entorno educativo*.
<http://www.gnu.org/>
- Rodríguez, M. (2017). LA AGENDA REGULADORA DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA: ASPECTOS LABORALES Y DE SEGURIDAD SOCIAL. *TEMAS LABORALES*, 138, 125–161.
<https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/87243/LaAgendaReguladora.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rodríguez, R., Svensson, G., & Pérez, M. del M. (2017). Modelos de negocio en la economía colaborativa: síntesis y sugerencias. *ESIC Market*, 48(157), 255–274.
<https://doi.org/10.7200/esicm.157.0482.1e>
- Rojas, I. (2011). ELEMENTOS PARA EL DISEÑO DE TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN: UNA PROPUESTA DE DEFINICIONES Y PROCEDIMIENTOS EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA. *Tiempo de Educar*, 12(24), 277–297.
<https://www.redalyc.org/pdf/311/31121089006.pdf>
- Salazar, A., Pedraza, I., & Lombana, M. (2020). Retos y posibilidades de la economía colaborativa en la ciudad de Bogotá. *HAMUT'AY*, 7(1), 28. <https://doi.org/10.21503/hamu.v7i1.1907>
- Sanabria, L. (2022). *UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO*. <https://orcid.org/>
- Sanchez, J., & Moreno, Y. (2019a). Desarrollo de la economía colaborativa en Ecuador 1 Development of the collaborative economy in Ecuador. *Espiraes Revista Multidisciplinaria de Investigación Científica*, 3(29), 20–32. <https://doi.org/10.31876/er.v3i29.588>
- Sanchez, J., & Moreno, Y. (2019b). Desarrollo de la economía colaborativa en Ecuador 1 Development of the collaborative economy in Ecuador. *Espiraes Revista Multidisciplinaria de Investigación Científica*, 3(29), 20–32. <https://doi.org/10.31876/er.v3i29.588>

- Secretaría Nacional de Planificación. (2021). *Fichas metodológicas de los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2021 - 2025*. Secretaría Nacional de Planificación. <https://multimedia.planificacion.gob.ec/pnd2021/pndfichas.html>
- Terrazas, R. A. (2010). *MODELO DE GESTIÓN FINANCIERA PARA UNA ORGANIZACIÓN*.
- Triana, M., & Caramazana, G. (2020). *Cayo Sastre García*. <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/45822/TFG-E-1012.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Valdivieso, E. (2019a). *Determinación del modelo de negocios y perfil del consumidor de una Startup basada en economías colaborativas de viaje compartido* [Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9225/1/14869.pdf>
- Valdivieso, E. (2019b). *Determinación del modelo de negocios y perfil del consumidor de una Startup basada en economías colaborativas de viaje compartido*. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9225/1/14869.pdf>
- Valga, A. (2020). *¿Políticas para la economía del futuro? La economía colaborativa y las plataformas digitales en el Perú: un análisis de la respuesta del Congreso de la República (2014-2019)*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERÚ.
- Vargas Arévalo, C. (2017). *ANALISIS DE LAS POLITICAS PÚBLICAS*.
- Vilalta, A. (2018a). La regulación europea de las plataformas de intermediarios digitales en la era de la economía colaborativa. *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 765, 265–320. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57888938/RCDI__2018_La_regulacion_europea...-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1650923192&Signature=EipfErnOIUuxDpKb4T30snxY1~4Rhdgndo0GtgqTM9J~jnRQ2V4vdXZXmZkXX5OfcDdMvnHGwFwrSKm4II-

FYYZP5UoBq0njCErGhEpCUceer9hLibrkabayRnay98Fhv3VWyc9kamTuSluGqUfRL8Z
E0pLNKXB4yOo5kIz-SWPhWWVuTyMxzCM~XU0htd18ueuYOSiOV-
tbQW0dZUnGRTuRe9b2s~DDn7Ucq-
Zf0sSu1gZjdBxK8FdwZaisd2~5mfLiOr3cymT2aE8au9y7njvUUpjtvPjD-
oP7E0io5oFhPy~cze8a1sD9OrqBEfqMN8bQM9EVVs4cfzz9G2WxA__&Key-Pair-
Id=APKAJLOH

Vilalta, A. (2018b). La regulación europea de las plataformas de intermediarios digitales en la era de la economía colaborativa. *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 765, 265–320. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57888938/RCDI__2018_La_regulacion_europea...-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1650923192&Signature=EipfErnOIUuxDpKb4T30snxY1~4Rhdgndo0GtgqTM9J~jnRQ2V4vdXZXmZkXX5OfcDdMvnHGwFwrSKm4II-FYYZP5UoBq0njCErGhEpCUceer9hLibrkabayRnay98Fhv3VWyc9kamTuSluGqUfRL8Z E0pLNKXB4yOo5kIz-SWPhWWVuTyMxzCM~XU0htd18ueuYOSiOV-tbQW0dZUnGRTuRe9b2s~DDn7Ucq-Zf0sSu1gZjdBxK8FdwZaisd2~5mfLiOr3cymT2aE8au9y7njvUUpjtvPjD-oP7E0io5oFhPy~cze8a1sD9OrqBEfqMN8bQM9EVVs4cfzz9G2WxA__&Key-Pair-Id=APKAJLOH

Yanitza, G. (2019). La economía colaborativa en Colombia: una nueva vía de informalidad en las relaciones laborales. *Revista Brasileira de Políticas Públicas*, 9(3), 155–171. <https://www.rel.uniceub.br/RBPP/article/viewFile/6137/4452>

Zapata, B. (2022, February 14). *Así ha crecido el sector de ‘delivery’ en Ecuador; alistan aperturas y nuevos servicios*. El Universo. <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/asi-ha-crecido-el-sector-de-delivery-en-ecuador-alistan-aperturas-y-nuevos-servicios-nota/>

11. ANEXOS

Anexo 1: Modelo de entrevista “ACADÉMICO”



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

CUESTIONARIO ENTREVISTA “ACADÉMICO”

Objetivo: El presente cuestionario tiene como objetivo recopilar información para analizar las políticas públicas y/o marco normativo legal en el Ecuador con respecto a la estabilidad social de los trabajadores por parte de las empresas de economía colaborativa. La entrevista constituye un instrumento para el trabajo de titulación previo a la obtención del Título de Ingeniero en Administración Pública.

Tema: La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja.

-
1. ¿Tiene usted conocimiento de la economía colaborativa?
 2. ¿Tiene algún conocimiento de cómo funciona el modelo de trabajo de las plataformas de transporte (Uber, InDriver, Cabify, etc.) como parte de la economía colaborativa?
 3. ¿Tiene algún conocimiento de cómo funciona el modelo de trabajo de las plataformas de delivery (Rappi, PedidosYa, Uber Eats, etc.) como parte de la economía colaborativa?
 4. ¿Conoce usted porque las personas inician su trabajo en ese tipo de servicios?
 5. ¿Qué beneficios sociales suelen tener los trabajadores de estas plataformas?
 6. ¿Existen políticas públicas o normativas que regulen los deberes o derechos de los empleadores de estas plataformas?
 7. En varios países se han elaborado políticas para brindar protección y seguridad al trabajador de estas plataformas, ¿Por qué Ecuador aún se encuentra atrasado en materia?
 8. ¿Considera usted que en un futuro se puede lograr que los trabajadores de estas plataformas tengan los mismos beneficios y derechos que los trabajadores “tradicionales” de empresas públicas y privadas?

Anexo 2: Modelo entrevista “ DE LA PLATAFORMA ”



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

CUESTIONARIO ENTREVISTA “MIEMBRO DE PLATAFORMA”

Objetivo: El presente cuestionario tiene como objetivo de recopilar información sobre el modelo de gestión de las empresas colaborativas en el estado ecuatoriano. La entrevista constituye un instrumento para el trabajo de titulación previo a la obtención del Título de Ingeniero en Administración Pública.

Tema: La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja.

-
1. ¿En qué empresa trabaja y cuáles son las actividades que lleva a cabo?
 2. ¿Cómo inició su actividad laboral?
 3. ¿Cuáles fueron los requisitos y pasos a cumplir?
 4. ¿Existe alguna relación directa con su empleador?
 5. ¿Cuál es el método para recibir sus ganancias?
 6. ¿Necesita evidenciar el cumplimiento de su trabajo?
 7. ¿Se firma un contrato que vincule al repartidor/conductor con la empresa de forma legal?
 8. ¿Cómo es la terminación de la relación laboral entre el repartidor/conductor y el operador?
 9. Cuando se incorpora un repartidor/conductor a la empresa se le otorga algún implemento o un proceso de inducción?
 10. ¿Alguna vez ha existido mención por parte del empleador o reclamo de los empleados para que se les reconozca los derechos laborales establecidos en la normativa ecuatoriana?
 11. ¿Cómo trabajador de la plataforma, qué regulaciones o beneficios sociales considera usted que se deban aplicar para fomentar su bienestar?
 12. ¿Cómo trabajador de la plataforma, considera usted que la normativa ecuatoriana apoya el impulso de las plataformas de economía cooperativa?
 13. ¿Existe algo más que quisiera comentar acerca de su rol laboral en la plataforma de trabajo?

Anexo 3: Modelo entrevista “PERSONA DEL ESTADO”



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA


CUESTIONARIO ENTREVISTA “PERSONA DEL ESTADO”

Objetivo: El presente cuestionario tiene como objetivo recopilar información para analizar las políticas públicas y/o marco normativo legal en el Ecuador con respecto a la estabilidad social de los trabajadores por parte de las empresas de economía colaborativa. La entrevista constituye un instrumento para el trabajo de titulación previo a la obtención del Título de Ingeniero en Administración Pública.

Tema: La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja.

-
1. ¿Tiene usted conocimiento o ha tratado de temas relacionados con la economía colaborativa?
 2. ¿Tiene algún conocimiento de cómo funciona el modelo de trabajo de las plataformas de transporte (Uber, Cabify, etc.) como parte de la economía colaborativa?
 3. ¿Tiene algún conocimiento de cómo funciona el modelo de trabajo de las plataformas de delivery (Clips, PedidosYa, Zaymi, etc.) como parte de la economía colaborativa?
 4. ¿Conoce usted porque las personas inician su trabajo en ese tipo de servicios?
 5. ¿Qué beneficios de ley y sociales suelen tener los trabajadores de estas plataformas?
 6. ¿Existen políticas públicas o normativas que regulen los deberes o derechos de los empleadores de estas plataformas?
 7. En varios países se han elaborado políticas para brindar protección y seguridad al trabajador de estas plataformas, ¿Por qué Ecuador aún se encuentra atrasado en materia?
 1. ¿Considera usted que en un futuro se puede lograr que los trabajadores de estas plataformas tengan los mismos beneficios y derechos que los trabajadores “tradicionales” de empresas públicas y privadas?

Anexo 4: Modelo encuesta servicio “DELIVERY”

| | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--|-------------|--|----------|--|--------|--|
|  <p style="text-align: center;">UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ENCUESTA SERVICIO DE “DELIVERY”</p> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">Cuestionario N</td><td style="width: 50px;"></td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Hora inicio</td><td></td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Hora fin</td><td></td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Fecha:</td><td></td></tr> </table> | Cuestionario N | | Hora inicio | | Hora fin | | Fecha: | |
| Cuestionario N | | | | | | | | | |
| Hora inicio | | | | | | | | | |
| Hora fin | | | | | | | | | |
| Fecha: | | | | | | | | | |
| <p>Buenos días /tardes. Mi nombre es Joffre Alexander Rodríguez Asanza, estudiante de la Carrera de Administración Pública de la Universidad Nacional de Loja, estoy realizando mi proyecto de investigación, con el tema “La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja” previa a la obtención del título de Ingeniero en Administración Pública. Por esta razón le solicito que me conceda unos minutos para realizarle una encuesta.</p> | | | | | | | | | |
| MUCHAS GRACIAS | | | | | | | | | |
| DATOS DE IDENTIFICACION | | | | | | | | | |
| Género: M () F () | Etnia: Indígena () Mestizo () Blanco () Montubio () Afro ecuatoriano () Otros () | | | | | | | | |
| Nivel de Educación: Primaria () Primaria incompleta () Secundaria () Secundaria incompleta () Pre Grado () Pre Grado incompleto () Post Grado () Post Grado incompleto () Ninguno () | | | | | | | | | |
| Edad: Menos de 20 años () 20 a 25 años () 26 a 31 años () 32 a 37 años () 37 años en adelante () | | | | | | | | | |
| PREGUNTAS | | | | | | | | | |
| 1. ¿En que plataforma presta el servicio? Clipp () Uber Eats () Zaymi () Pedidos Ya () Otra: _____ | | | | | | | | | |
| 2. ¿Hace cuánto tiempo trabaja como repartidor, sea en la empresa mencionada o en otras anteriores? De 0 a 6 meses () De 6 meses a 1 año () De 1 año a 1 año y medio () Mas de 1 año y medio () Si ha sido repartidor en otra empresa mencione en cuál: _____ | | | | | | | | | |
| 3. ¿Por qué razón inició su trabajo en este tipo de servicios? Se encontraba desempleado () Se encontraba subempleado () Deseaba experimentar en un tipo de empleo diferente () Otra razón: _____ | | | | | | | | | |
| 4. ¿Tiene usted un jefe inmediato superior con el que continuamente comunique de particulares? Si () No () ¿Por qué? _____ _____ | | | | | | | | | |
| 5. La inversión inicial para este trabajo proviene de: Gastos personales () Gastos de la empresa () Gastos entre la persona y la empresa () 5.1 La inversión está justificada a adquirir: Celular () Plan de celular () Motocicleta () Implementos () Otros _____ | | | | | | | | | |

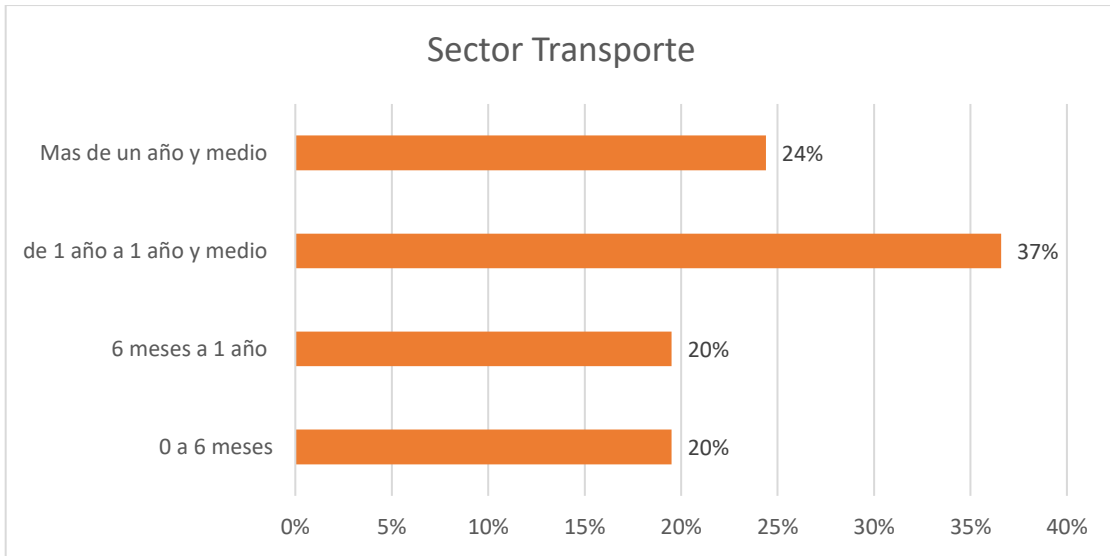
| | | | |
|---|--------------------------------------|--|-------------------|
| 5.2 En caso de que la inversión se constituya en personales, ¿De dónde provienen los recursos? | | | |
| Fuentes propias () | Préstamo de algún familiar/amigo () | Préstamo de la empresa contratante () | |
| Préstamo en entidad financiera () | | | |
| 6. ¿Considera que las ganancias obtenidas en esta actividad son suficientes para satisfacer sus necesidades básicas? | | | |
| Si () | No () | | |
| ¿Por qué? | | | |
| _____ | | | |
| _____ | | | |
| 7. Indique su nivel de ingresos semanal prestando servicios con su actividad laboral | | | |
| 0 a 49,99 USD () | 50 a 99,99 USD () | 100 a 149,99 USD () | 150 a más USD () |
| 8. ¿Qué beneficios de ley y sociales recibe por parte de la empresa? | | | |
| Seguridad social () | Decimotercer sueldo () | Decimocuarto sueldo () | |
| Fondos de Reserva () | Vacaciones remuneradas () | Pago de horas extra () | |
| Seguros de accidente de trabajo () | Ninguna () | Todos () | |
| 9. ¿La empresa lo capacita en conocimiento y actividades relacionadas con el giro del negocio? | | | |
| Si () | No () | | |
| 9.1 Si contesto Si la pregunta anterior, ¿sobre qué temática fue capacitado? | | | |
| Atención al cliente () | Mecánica general () | Estrategias de venta () | Finanzas () |
| Cursos de conducción () | Tránsito () | Otros _____ | |
| 10. ¿Tiene usted algún tipo de contrato firmado? | | | |
| Si () | No () | | |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN | | | |

Anexo 5: Modelo de encuesta “SERVICIO TRANSPORTE”

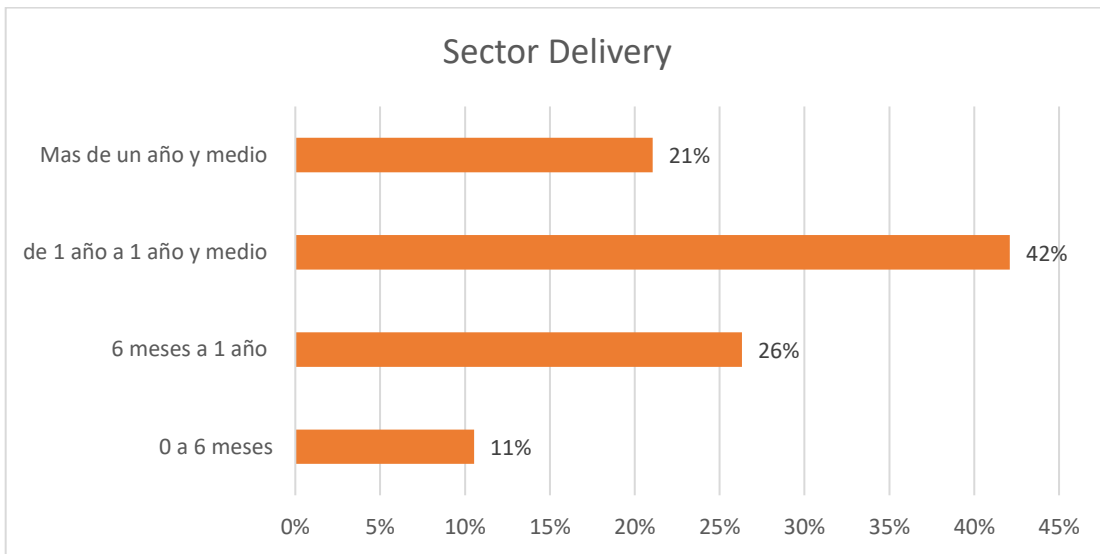
| | | | | | | | | | | |
|--|---|--|----------------|--|-------------|--|----------|--|--------|--|
|  | UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ENCUESTA SERVICIO DE “TRANSPORTE” | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 80%;">Cuestionario N</td><td style="width: 20%;"></td></tr> <tr><td>Hora inicio</td><td></td></tr> <tr><td>Hora fin</td><td></td></tr> <tr><td>Fecha:</td><td></td></tr> </table> | Cuestionario N | | Hora inicio | | Hora fin | | Fecha: | |
| Cuestionario N | | | | | | | | | | |
| Hora inicio | | | | | | | | | | |
| Hora fin | | | | | | | | | | |
| Fecha: | | | | | | | | | | |
| <p>Buenos días /tardes. Mi nombre es Joffre Alexander Rodríguez Asanza, estudiante de la Carrera de Administración Pública de la Universidad Nacional de Loja, estoy realizando mi proyecto de investigación, con el tema “La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja” previa a la obtención del título de Ingeniero en Administración Pública. Por esta razón le solicito que me conceda unos minutos para realizarle una encuesta.</p> | | | | | | | | | | |
| MUCHAS GRACIAS | | | | | | | | | | |
| DATOS DE IDENTIFICACION | | | | | | | | | | |
| Género: M() F() | Etnia: Indígena () Mestizo () Blanco () Montubio () Afro ecuatoriano () Otros () | | | | | | | | | |
| Nivel de Educación: Primaria () Primaria incompleta () Secundaria () Secundaria incompleta () Pre Grado () Pre Grado incompleto () Post Grado () Post Grado incompleto () Ninguno () | | | | | | | | | | |
| Edad: Menos de 20 años () 20 a 25 años () 26 a 31 años () 32 a 37 años () 37 años en adelante () | | | | | | | | | | |
| PREGUNTAS | | | | | | | | | | |
| 11. ¿En que plataforma presta el servicio? Uber () Cabify () Los Rosales () Élite Gold () EasyCar () Express Internacional () Otra: _____ | | | | | | | | | | |
| 12. ¿Hace cuánto tiempo trabaja como repartidor, sea en la empresa mencionada o en otras anteriores? De 0 a 6 meses () De 6 meses a 1 año () De 1 año a 1 año y medio () Mas de 1 año y medio () Si ha sido repartidor en otra empresa mencione en cuál: _____ | | | | | | | | | | |
| 13. ¿Por qué razón inició su trabajo en este tipo de servicios? Se encontraba desempleado () Se encontraba subempleado () Deseaba experimentar en un tipo de empleo diferente () Otra razón: _____ | | | | | | | | | | |
| 14. ¿Tiene usted un jefe inmediato superior con el que continuamente comunique de particulares? Si () No () ¿Por qué? _____ _____ | | | | | | | | | | |
| 15. La inversión inicial para este trabajo proviene de: Gastos personales () Gastos de la empresa () Gastos entre la persona y la empresa () 5.1 La inversión está justificada a adquirir: Celular () Plan de celular () Vehículo () Implementos () Otros _____ | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|--------------------------------------|--|-------------------|
| 5.3 En caso de que la inversión se constituya en personales, ¿De dónde provienen los recursos? | | | |
| Fuentes propias () | Préstamo de algún familiar/amigo () | Préstamo de la empresa contratante () | |
| Préstamo en entidad financiera () | | | |
| 16. ¿Considera que las ganancias obtenidas en esta actividad son suficientes para satisfacer sus necesidades básicas? | | | |
| Si () | No () | | |
| ¿Por qué? | | | |
| _____ | | | |
| _____ | | | |
| 17. Indique su nivel de ingresos semanal prestando servicios con su actividad laboral | | | |
| 0 a 49,99 USD () | 50 a 99,99 USD () | 100 a 149,99 USD () | 150 a más USD () |
| 18. ¿Qué beneficios de ley y sociales recibe por parte de la empresa? | | | |
| Seguridad social () | Decimotercer sueldo () | Decimocuarto sueldo () | |
| Fondos de Reserva () | Vacaciones remuneradas () | Pago de horas extra () | |
| Seguros de accidente de trabajo () | Ninguna () | Todos () | |
| 19. ¿La empresa lo capacita en conocimiento y actividades relacionadas con el giro del negocio? | | | |
| Si () | No () | | |
| 9.1 Si contesto Si la pregunta anterior, ¿sobre qué temática fue capacitado? | | | |
| Atención al cliente () | Mecánica general () | Estrategias de venta () | Finanzas () |
| Cursos de conducción () | Tránsito () | Otros _____ | |
| 20. ¿Tiene usted algún tipo de contrato firmado? | | | |
| Si () | No () | | |
| GRACIAS POR SU COLABORACIÓN | | | |

Anexo 6: Estadísticas de tiempo de trabajo “SECTOR TRANSPORTE”



Anexo 7: Estadísticos de tiempo de trabajo “SECTOR DELIVERY”



Anexo 8: *Encuesta al sector "Transporte"*



Anexo 9: *Encuesta al sector "Delivery"*



Anexo 10: *Entrevista presencial al sector privado*



Anexo 11: *Entrevista Virtual al Sector Académico*



Anexo 12: Certificado de traducción de Abstract

CERTIFICACIÓN

Loja, (13) de febrero de 2023

Licenciada

Yulisa Liset Manzanares Ordóñez

Docente del Ministerio de Educación

En mi calidad de Licenciada en Pedagogía de Idioma Inglés con capacidades que pueden ser probadas a través de la certificación de conocimiento del Inglés, nivel B2, he realizado la traducción del resumen del trabajo de tesis denominado: “**La economía colaborativa y los retos para la política social en el Estado ecuatoriano. Caso de estudio: Loja**” perteneciente al señor estudiante **Joffre Alexander Rodriguez Asanza** con C.I. **0302060801**.

Es en cuento puedo certificar en honor a la verdad, facultando al interesado, señor estudiante: **Joffre Alexander Rodriguez Asanza**, hacer uso legal del presente según estime conveniente.

Atentamente,

Firmado digitalmente por
Yulisa Liset Manzanares Ordóñez
Fecha: 2023.02.13 18:13:50 -05'00'

Lic. Yulisa Manzanares Ordóñez

Docente del Ministerio de Educación

Nro registro Senecyt 1031-2022-2421776

Nota: Capturado del certificado original otorgado por la Licenciada Liset Manzanares