

Recibido: 26/enero/2025 *Aceptado:* 25/julio/2025

La protección del trabajo autónomo en la actividad de conductores con aplicaciones digitales en Ecuador (Revisión)

The protection of self-employment in the activity of drivers with digital applications in Ecuador (Review)

María Belén Acosta Acosta. *Carrera de Derecho. Universidad Técnica de Ámbato. Ecuador.*
[macosta4944@uta.edu.ec] [<https://orcid.org/0009-0009-0521-5186>]

Genesis Elizabeth Barona Silva. *Carrera de Derecho. Universidad Técnica de Ámbato.*
[gbarona6525@uta.edu.ec] [<https://orcid.org/0009-0009-6116-6585>]

Cristina Monserrath Chango Chugchilán. *Carrera de Derecho. Universidad Técnica de Ámbato. Ecuador.*
[cchango6280@uta.edu.ec] [<https://orcid.org/0009-0009-5985-4557>]

Resumen

El funcionamiento e innovación de las plataformas digitales y su influencia en el ámbito del trabajo gana trascendencia en la legislación laboral ecuatoriana. Esto conlleva a que Ecuador transforme esta legislación ya que existen actividades que no han sido reguladas en la vida práctica. Uno de los tipos de prestaciones es el trabajo autónomo, que debe ser también regulado y garantizado como el trabajo dependiente, pues muchas de las veces el trabajo autónomo sobrepasa los límites del trabajo dependiente que cumple con un horario fijo de trabajo y se garantizan muchos derechos establecidos en el Código de Trabajo. Por tales razones, la presente investigación tiene como objetivo determinar si en el trabajo autónomo se garantiza lo mismo que en el trabajo dependiente en relación directa al Derecho Laboral. Para alcanzar este objetivo, se aplica un método mixto, un estudio cualitativo y luego se hace un abordaje cuantitativo. Mediante la aplicación de instrumentos de investigación se obtuvo como resultado principal de que la mayoría de este tipo de trabajadores adaptan su horario de trabajo en relación a las necesidades personales y familiares, sin embargo, presentan graves dificultades como la inestabilidad en cuanto a sus ingresos, la falta de beneficios laborales como seguridad social en cuanto a atención médica, jubilación, fondos de reserva, cesantía, jornadas y horarios extensos, e irregulares en función a los derechos fundamentales, lo que lleva a concluir que urge una reforma en la normativa laboral en el estado ecuatoriano.

Palabras claves: Trabajo autónomo; plataformas digitales; transporte; conductores; derechos fundamentales



Abstract

The functioning and innovation of digital platforms and their influence on the labor market are gaining importance in Ecuadorian labor legislation. This has led Ecuador to transform this legislation, as there are activities that have not been regulated in practice. One of these services is self-employment, which must also be regulated and guaranteed, just like dependent work, since self-employment often exceeds the limits of dependent work, which complies with fixed work hours and guarantees many rights established in the Labor Code. For these reasons, this research aims to determine whether self-employment is guaranteed the same as dependent work in direct relation to labor law. To achieve this objective, a combined method, a qualitative study, and then a quantitative approach are applied. Through the application of research instruments, the main result was that the majority of these types of workers adapt their work schedules to personal and family needs. However, they face serious difficulties such as income instability, lack of employment benefits such as social security in terms of healthcare, retirement, reserve funds, and unemployment benefits, and long and irregular working hours based on fundamental rights. This leads to the conclusion that labor regulations in Ecuador are urgently needed.

Keywords: Self-employment; digital platforms; transportation; drivers; fundamental rights.

Introducción

Con el avance y crecimiento de las nuevas tecnologías, aumenta la ejecución del trabajo en plataformas digitales. En Ecuador, el uso de aplicaciones de transporte como Uber, InDrive y Didi ha generado un debate sobre la legalidad y regulación de estos servicios. Aunque numerosas personas utilizan estas plataformas para ofrecer servicios de transporte, en la normativa ecuatoriana existe un vacío legal, lo que ha llevado a la Corte Constitucional a intervenir en la materia, por lo que, en una sentencia reciente la Nro. 106-20-IN/24, la Corte Constitucional del Ecuador (2024), resolvió que no es posible sancionar a los conductores de estas aplicaciones sin que exista una regulación clara y específica al respecto. Este fallo pone en relieve la necesidad de crear un marco normativo que permita regular adecuadamente los servicios de transporte no autorizados y establece un precedente importante en cuanto al tratamiento legal en el ámbito laboral de este tipo de plataformas y de quienes cumplen con el rol de conductores. La coyuntura en torno a estos servicios surge de la necesidad de adaptar las regulaciones legales a esta nueva forma de movilidad, que ha generado conflictos con el transporte tradicional y plantea retos en cuanto a derechos laborales y seguridad para usuarios y conductores.



El derecho al trabajo es fundamental para la supervivencia y el bienestar social, reconocido tanto en la Constitución ecuatoriana como en el Código del Trabajo y tratados internacionales, y con el Estado como principal garante. La Constitución prohíbe la discriminación y asegura el acceso al trabajo en todas sus modalidades, incluyendo a trabajadores autónomos formales e informales, como los conductores de plataformas digitales, quienes carecen de regulación específica y protección adecuada. Estos trabajadores por cuenta propia ocupan una posición intermedia entre empleados vulnerables y empleadores con mejores condiciones, accediendo a este tipo de trabajo por falta de empleo formal, tradiciones, búsqueda de flexibilidad o limitaciones estructurales. Esta realidad refleja la transformación y los desafíos del mercado laboral ecuatoriano en la sociedad actual.

Es fundamental aclarar la situación laboral de los trabajadores de plataformas digitales, donde quienes organizan los servicios son considerados empleadores y quienes los prestan, trabajadores. Sin embargo, para que exista una relación laboral deben cumplirse todos los requisitos contractuales, por lo que solo se presume esta relación cuando las empresas, mediante sus algoritmos, ejercen control y organización sobre la actividad. Las plataformas digitales son herramientas en línea que facilitan la interacción y prestación de diversos servicios, como redes sociales, comercio electrónico y aplicaciones de servicios. Su objetivo principal es facilitar la comunicación y el intercambio de bienes, servicios o información, aprovechando la conectividad y la interacción a nivel global.

En este sentido, Castillo y Montenegro (2022) plantean que, las plataformas digitales han transformado el modo en que las personas se relacionan con bienes y servicios, permitiendo una conectividad sin precedentes y un acceso más directo a los recursos digitales. Este cambio en la dinámica social y económica representa una ruptura con los métodos tradicionales de interacción y comercialización, transformando diversas áreas de la economía y de la vida cotidiana de los usuarios. Así, el crecimiento de estas plataformas ha creado una economía digital en la que la conectividad y el acceso inmediato juegan un rol fundamental, alterando el panorama de negocios y relaciones en el mercado global.

La variedad de modelos digitales ha facilitado la creación de ingresos para sectores marginados, ofreciendo una oportunidad de desarrollo inclusivo mediante un mayor acceso a empleos para poblaciones que enfrentan más barreras laborales, como migrantes, jóvenes, adultos mayores y personas con discapacidad, y al sistema financiero, tanto para microempresas



como para personas que ofrecen sus servicios en plataformas digitales (FARO, 2021). Por lo tanto, los modelos digitales no solo expanden las oportunidades de empleo, sino que también incluyen a grupos que generalmente tienen dificultades para acceder al mercado laboral formal, ya que estas plataformas les permiten integrarse al sistema financiero, promoviendo así una economía más inclusiva.

Los servicios de transporte digitales son aquellos que utilizan plataformas en línea para conectar a usuarios con conductores o vehículos que les proporcionan transporte, transformando así el sector de movilidad y transporte urbano. Estos servicios, como Uber, DiDi e InDrive, facilitan el acceso a medios de transporte de forma rápida y conveniente mediante aplicaciones móviles que permiten la geolocalización y la solicitud inmediata de un viaje. La incorporación de tecnología en el transporte ha significado una mejora en la eficiencia, tanto para el conductor como para el usuario, y ha creado un modelo de negocio disruptivo que reta a los sistemas de transporte tradicionales, cambiando la forma en que se concibe y se consume el transporte en las áreas urbanas.

Es necesario establecer cuál es la funcionalidad de las plataformas digitales Uber, InDrive y Didi. Se caracterizan por ofrecer el servicio de transporte solicitado por medio de una aplicación móvil, englobando la llamada economía colaborativa que hace referencia a la simplicidad con la que se puede concurrir a un servicio por medio del uso de nuevas tecnologías, lo cual será un cimiento para comprender la situación laboral de los conductores como lo refiere Rosario (2008):

Así observamos cómo en la década de los 80, aparece el término *groupware* para indicar el entorno de trabajo donde los participantes en grupo colaboran y se ayudan en la realización de un objetivo, apoyados con el uso de herramientas tecnológicas que ofrecen las TIC. El término *groupware* traduce trabajo compartido o literalmente trabajo colaborativo. (p. 133)

Se puede determinar que en referencia a la situación laboral de los conductores que utilizan plataformas digitales para brindar su servicio de transporte, la economía colaborativa ha dado paso a una precariedad laboral, es decir, los ingresos económicos que reciben los trabajadores al ejecutar determinada prestación de servicio se han constituido como esporádicos llegando a depender de la plataforma virtual o llamada del cliente. Lo mencionado con anterioridad comprende que el trabajador no tenga ningún tipo de horario fijo o recurrente, una



remuneración estable y descanso, todo esto bajo una valoración digital para continuar obteniendo una retribución considerada “fija”.

De esto se desarrolla lo establecido dentro de la Ley de Seguridad Social (Congreso Nacional, 2001) y con relación a la Constitución en cuanto al Seguro General Obligatorio fundamentado bajo los principios de universalidad y obligatoriedad, definiendo como sujetos de protección a quienes reciban ingresos por la realización de una obra o servicio, ya sea con o sin relación laboral, incluyendo a los trabajadores autónomos, así mismo reconoce como beneficiarios de este seguro a los trabajadores en relación de dependencia y a los autónomos. Sin embargo, dentro de esta normativa se plantea para el caso de los trabajadores autónomos la opción del Seguro Voluntario, produciendo una contradicción con lo desarrollado en sus articulados.

Por lo que, se establece que los afiliados voluntarios serán las personas mayores de edad no cubiertas por el Seguro General Obligatorio y que desean acogerse a este régimen, lo que resulta en el hecho de que quienes reciban ingresos por una obra o servicio, con independencia de una relación laboral, no podrían acogerse al régimen voluntario, aunque en la práctica sí ocurre. El Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (2016) señala que los trabajadores autónomos con un Registro Único de Contribuyentes activo pueden afiliarse al Seguro General Obligatorio, pero no al Seguro Voluntario si tienen Registro Único de Contribuyentes o realizan alguna actividad económica. Según el artículo 152 de la Ley de Seguridad Social (Congreso Nacional, 2001)

El IESS aceptará la afiliación voluntaria de toda persona mayor de edad no comprendida entre los sujetos obligados del artículo 2 que manifieste su voluntad de acogerse a este régimen y cumpla los requisitos y condiciones señalados en el Reglamento General de esta Ley. (p. 45)

Esto incluye a repartidores y conductores, considerados trabajadores autónomos. Sin embargo, no existe una coordinación entre el IESS, el Servicio de Rentas Internas y el Ministerio del Trabajo para dar datos y distinguir entre personas con o sin Registro Único de Contribuyentes, con o sin relación de dependencia, lo cual limita el control sobre la situación de seguridad social de estos trabajadores. La participación de los trabajadores autónomos en el Sistema de Seguridad Social es obligatoria, argumento apoyado en los diversos factores. Primero, la naturaleza irrenunciable de todas las personas y el deber común entre Estado y



ciudadanos. En segundo lugar, los principios rectores de este derecho y su sistema, principios de solidaridad, obligatoriedad y universalidad. En tercer lugar, el nombre dado a la institución “IESS” que protege el derecho a la seguridad social. Cuarto, la financiación de las prestaciones clasifica únicamente como “voluntarios” los aportes del pueblo ecuatoriano domiciliados en el exterior. Sexto, el deber de cooperar con la seguridad social a través del pago de tributos.

Todo este análisis, nace a partir de la sentencia Nro. 106-20-IN/24 (Corte Constitucional del Ecuador, 2024), en la cual resolvió parcialmente una acción de inconstitucionalidad contra el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (2014), específicamente sobre la sanción de transportar pasajeros o bienes sin un título habilitante. La Corte determinó que esta disposición afectaba los derechos al trabajo y la libertad empresarial, considerando que el uso del derecho penal en estos casos era excesivo y no cumplía con el principio de mínima intervención penal; también declaró inconstitucional la retención de vehículos sin un límite máximo, y ordenó que la retención no exceda siete días. El fallo establece que, para que estas actividades sean legales, deben contar con regulaciones adecuadas que permitan obtener las licencias necesarias. Así también, exhorta a la Asamblea Nacional a desarrollar una normativa que contemple las características de las plataformas de transporte, para proteger los derechos laborales y de empresa, y equilibrar los intereses de usuarios y conductores.

Por lo que, con el desarrollo de esta investigación se busca determinar que el trabajo de los conductores en plataformas digitales refleja una situación de ambigüedad y precariedad en su condición laboral, debido a que operan bajo un esquema o estructura que, si bien les otorga flexibilidad, también los deja desprotegidos de derechos fundamentales, como la afiliación a la seguridad social, el acceso a beneficios laborales y la estabilidad en sus ingresos; sin embargo, la falta de una regulación específica que se adapte a su realidad ha retardado su inclusión en el sistema de seguridad social y de otras protecciones legales. Por lo que se determinó como objetivo determinar si en el trabajo autónomo se garantiza lo mismo que en el trabajo dependiente en relación directa al Derecho Laboral.

El desarrollo y ejecución del trabajo de investigación partió de la descripción del fenómeno, realizando un estudio documental en base a doctrina, jurisprudencia y normativa legal nacional e internacional de distintos cuerpos como lo son: Constitución (2008), Código del Trabajo (2005), Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ministerio de Obras Públicas, 2021), entre otros. Se realizaron además encuestas a los conductores. Este



estudio documental permitió tener una visión integral sobre la falta de regulación de la actividad de los conductores en aplicaciones digitales en el Ecuador que garantice la protección de sus derechos laborales como trabajadores autónomos.

Resultados y discusión

Las encuestas aplicadas tuvieron como finalidad evaluar la situación laboral de los conductores de aplicaciones digitales, identificar la garantía y protección de sus derechos como trabajadores autónomos y la regulación normativa de dicha actividad. Dentro del estudio se han establecido supuestos que permitan caracterizar y categorizar la situación laboral de los conductores en las plataformas digitales, basados en el Salario Básico Unificado (SBU) de USD 460 para el 2024 en Ecuador. Se ha considerado como supuesto para la investigación, además, una dedicación de ocho (8) horas diarias como tiempo completo, al cual de forma referente se tomó el SBU de \$460; el medio tiempo considerado de cuatro (4) horas a siete (7) horas diarias, con un referente del 50% del SBU; y, en el caso de que se dedique un tiempo menor a cuatro (4) horas diarias se consideró como tiempo parcial, con base en el 25% del SBU.

En la economía nacional, las plataformas digitales juegan un papel fundamental como modelo de negocio que interactúa con diferentes grupos de usuarios y que conecta la oferta y la demanda según las necesidades de cada sector, cambiando la dinámica de la innovación, el desarrollo de la economía y la competencia entre mercados, lo que posibilita generar ingresos aprovechando sus funcionalidades a disposición de sus usuarios. Las plataformas digitales se clasifican en aquellas que son basadas en la web y en las que se asientan en la ubicación, las primeras se ejecutan a través de navegadores web, no existe la necesidad de instalarse en un dispositivo y se accede a ellas mediante conexión a internet, dentro de estas se encuentran plataformas para la realización de trabajos, de microtareas y tareas creativas basadas en concurso. En cambio, las segundas, para ofrecer sus servicios, utilizan tecnologías de geolocalización para brindar una atención personalizada según la ubicación del usuario, en estas se encuentran plataformas de alojamiento, de movilidad urbana, reparto, servicios para el hogar y microtareas locales.

Partiendo de lo anterior, este estudio se centrará en las plataformas digitales de movilidad diseñadas para facilitar el transporte de personas, bienes o servicios a través de una red de usuarios y conductores, conectados a tecnologías de geolocalización. Las plataformas de movilidad que operan en Ecuador y forma parte del estudio son Uber, DiDi e InDrive. Dentro de



estas plataformas, mediante una herramienta tecnológica tanto usuarios como conductores deben crear un perfil y proporcionar información básica, en el caso de los usuarios deben proporcionar datos como el nombre, contacto y un método de pago. Para ser conductor en varias de las plataformas mencionadas, existen algunos requisitos mínimos que deben cumplir, por ejemplo: ser mayor de edad, tener licencia de conducir vigente, tener su identidad verificada con la plataforma y el auto en uso debe cumplir con un límite máximo de antigüedad.

De acuerdo con datos proporcionados por Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana, según Utreras (2022) se reportó un total de 35,268 conductores activos en las plataformas afiliadas, que incluyen Uber, Didi y otras, del cual se ha presentado un crecimiento de alrededor el 50% hasta la actualidad llevando a un aproximado de 52,902 conductores, con un aumento promedio del 0,03% diario, que responde a la falta de empleo. Es importante mencionar que existen principalmente tres categorías de conductores, en las cuales se encuentran con un 35% movilidad de personas, con un 25% movilidad de personas y reparto y con un 40% de reparto, dentro de estos porcentajes se debe considerar que existe un 15% de conductores en otras aplicaciones no afiliadas a la Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana.

Impacto de las plataformas digitales en la economía ecuatoriana

Las plataformas digitales en Ecuador tienen un impacto significativo en la economía, tanto a nivel macroeconómico como en el bienestar de los usuarios. Según el informe de Utreras (2022), en el 2021 estas plataformas generaron ingresos equivalentes al 0,37% del Producto Interno Bruto (PIB) del país, lo que representa USD 389,54 millones. Este aporte es comparable al 55% del PIB del sector de acuicultura y pesca de camarón, un sector tradicionalmente sólido en la economía nacional. A nivel individual, los ingresos generados por conductores y repartidores suelen ser superiores al salario básico unificado (SBU) incluso con dedicación parcial. Por ejemplo, el 34% de los usuarios que trabajan a tiempo completo ganan más de USD 600 al mes, y un 12% supera los USD 800 mensuales (Utreras, 2022). Asimismo, estas plataformas fomentan la diversificación de ingresos a través del uso de múltiples aplicaciones, lo que incrementa la flexibilidad y autonomía económica de los usuarios; sin embargo, persisten desafíos como la falta de regulación y la informalidad laboral, lo cual limita su impacto en términos de sostenibilidad económica.

Tabla 1. Cuadro comparativo sobre el impacto de las plataformas digitales en Ecuador

Características	Impacto Macroeconómico	Bienestar del Usuario
-----------------	------------------------	-----------------------



Contribución Económica	0.37% del PIB en 2021	Los ingresos superan el salario básico unificado
Diversificación de ingresos	Comparable al sector de acuicultura/pesca	Flexibilidad a través de múltiples aplicaciones
Desafíos	Falta de regulación, informalidad	Falta de regulación, informalidad

Fuente: Elaboración propia.

Dentro de los aspectos sociodemográficos que se presentó en las encuestas resaltan: Primero, en cuanto a educación el 51% tienen educación superior, el 43% bachillerato, apenas un 4% educación general básica y entre un 1% se encuentran educación inicial o ninguno. Segundo, el país de origen con un 94% Ecuador y apenas un 6% de otros países. Tercero, estado civil de los conductores se determinó que un 52% están casados, solteros en un 31% y otro con un 17%. Cuarto, el género, el 95% masculino, un 4,5% femenino y un 0,5% otro o prefiero no contestar. Por último, quinto, el rango de edad se estableció un 18% entre 18 a 25 años, 68% entre 26 a 35 años, y de 36 años de edad en adelante 14%. Con esto se puede establecer una caracterización de los encuestados, partiendo de que la descripción común o general de un conductor de plataformas en el Ecuador es hombre, entre 26 a 35 años de edad, con un nivel de instrucción Bachiller o Superior y que tienen entre 3 a 4 cargas familiares o personas que dependen económicamente de este.

En la actualidad, las aplicaciones digitales han aportado y realizado un cambio significativo en el sector transporte, ya que ofrecen un servicio innovador, satisface las necesidades de los usuarios y genera nuevas oportunidades laborales en el caso de los conductores. Sin embargo, se han generado grandes desafíos, en lo que respecta a su regulación en el ámbito laboral y la equidad de mercado. De acuerdo con los datos anteriormente presentados, se destaca la significativa contribución económica, social y laboral de los conductores de aplicaciones, siendo crucial que el gobierno central y los gobiernos seccionales regulen este tipo de actividad principalmente para promover la protección laboral; el transporte terrestre se encuentra regulado por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ministerio de Obras Públicas, 2021) la cual, en el artículo 51 reconoce cuatro clases de servicios de transporte terrestre público, comercial, por cuenta propia y particular, sin embargo, no contempla de forma explícita a los conductores de plataformas digitales.

En cuanto al transporte comercial se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga



liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se puede otorgar a personas naturales o jurídicas.

Con base a lo que se determina en el artículo anterior de la Ley de Transporte Terrestre podría considerarse al servicio que prestan los conductores de aplicaciones digitales como transporte comercial debido a que los conductores de estas herramientas transportan pasajeros o bienes a cambio de una prestación económica, el servicio se ofrece de forma individualizada en vehículos particulares y aunque la intermediación tecnológica difiere de las operadoras tradicionales, la actividad sigue siendo una prestación de servicio comercial. Además, la ley en el artículo 62A menciona que las plataformas digitales serán herramientas que permitan optimizar la gestión del transporte terrestre, por lo que los conductores en aplicaciones digitales ejecutarán su actividad alineándose con los requisitos y condiciones del transporte comercial.

La Constitución (2008), promueve el pleno empleo y valora todas las formas de trabajo, destacando el respeto a los derechos laborales. Para los conductores de aplicaciones digitales, es esencial un reconocimiento legal que garantice sus derechos laborales, seguridad social y trabajo justo. Actualmente, al ser autónomos, están excluidos de estos derechos. Regular esta actividad formalizaría el sector, generando empleos dignos, reduciendo el subempleo y equilibrando la competencia. Además, permitiría la regulación de tarifas en beneficio de conductores y usuarios.

Razones por las que se utilizan las plataformas digitales para generar ingresos

La manera en que las personas han logrado adquirir un lugar o plaza de trabajo ha sobrepasado lo convencional y ha llegado a una área más tecnológica y digital. Las plataformas virtuales, como se ha redactado en páginas anteriores, han permitido el desarrollo de nuevas actividades laborales, además de que han contribuido a que miles de personas adquieran ingresos económicos de forma autónoma. Por consiguiente, para continuar con el respectivo análisis de datos e interpretación ante la siguiente interrogante: ¿Por qué razones se usan plataformas o aplicaciones para generar ingresos?

Es oportuno especificar que muchos de los conductores cuentan y dependen de autonomía y control de ingresos, es decir, estos dos aspectos han dado lugar a que múltiples



personas laboren por medio de plataformas digitales. En este sentido, los porcentajes están divididos en cuatro aristas. La primera, correspondiente a un alto grado de autonomía con el 54%; segundo, el 26% de conductores especifica tener un control sobre sus ingresos; tercero, el 16% menciona tener una facilidad para generar ingresos y finalmente, con el 4% correspondiente a otros. De esta información se puede interpretar lo siguiente: la mayoría de los encuestados priorizan la capacidad de trabajar de manera independiente, decidir horarios y administrar tiempo. Por otro lado, los conductores valoran la posibilidad de determinar cuánto ganar en función de las horas trabajadas y la demanda, sin ningún tipo de limitante.

Continuando con la interpretación de datos, corresponde el análisis de los aspectos de satisfacción concernientes a la siguiente interrogante: ¿Cuál de las siguientes plataformas digitales le genera un mayor nivel de satisfacción al usar las? El 35% destacó que la plataforma digital le ha brindado trabajo en actividades en las que genera ingresos. Con un 21% correspondiente a la cantidad de horas dedicadas a trabajar. Otro aspecto nuevamente predominante con un 17% es el nivel de independencia que genera al trabajar en plataformas digitales. Mientras que, por otro lado, con porcentajes más inferiores tenemos que generar un nivel de empoderamiento con un 11%, la creatividad para generar ingresos con un 7%, capacidad de elegir horario con un 4%, con un 2% el reconocimiento, ingresos con un 2% y, finalmente, la seguridad de ingresos con el 1%. De estos datos se puede entender la preferencia por las plataformas digitales, las cuales reflejan un cambio hacia maneras de trabajo más flexibles y autónomas; por tanto, se genera una atracción más beneficiosa para aquellas personas que están en búsqueda de ingresos adicionales o en situaciones de cambio de trabajo. Además, la plataforma digital, al brindar un tipo de prestación autónoma, permite a los usuarios adaptarse a sus necesidades personales y económicas.

Situación económica de los conductores

La globalización y las nuevas tecnologías han expandido los modelos de negocio, especialmente los que se basan en plataformas digitales. Estos han sido una alternativa económica para muchas personas que no pueden acceder a un empleo formal, como es el caso de los conductores. Dentro de los resultados obtenidos se determinó que un conductor genera ingresos mensuales de acuerdo con el tiempo de conexión que dedican a las plataformas digitales, teniendo como resultados los siguientes: 31% de los conductores mensualmente



generan aproximadamente USD 600 si este trabaja a tiempo completo y tan solo el 15% de estos puede superar hasta USD 800.

El SBU establecido cada año en Ecuador es una referencia mínima con la cual se busca garantizar condiciones laborales básicas, sin embargo, los ingresos de los usuarios que realizan su actividad por medio de las aplicaciones digitales presentan variaciones diferenciales y significativas; es decir, los ingresos promedio apenas logran superar el 12% de un SBU, cuestionando en gran manera si la flexibilidad que ofrecen estas aplicaciones compensa la falta de beneficios laborales; por el contrario, un tiempo parcial alcanza apenas para cubrir las necesidades básicas aunque existe un incremento parcial respecto del SBU.

La inestabilidad económica constituye una de las principales problemáticas que enfrentan los conductores de plataformas digitales en Ecuador. La dependencia de ingresos variables genera incertidumbre en su planificación financiera y sostenibilidad a largo plazo. Estos trabajadores enfrentan fluctuaciones en sus ingresos debido a la falta de control sobre las tarifas y la demanda, que son determinados por algoritmos diseñados por las propias plataformas como Didi, In Drive y Uber. Este esquema hace que, en ocasiones, los conductores no puedan cubrir sus costos operativos, como el mantenimiento del vehículo, la gasolina y otros gastos asociados, ya que, el mismo es de fácil acceso y la competitividad hace que el uso del este sea inferior al de otros servicios de transporte.

En este sentido, Sánchez (2017) explica que, aunque la flexibilidad laboral es un beneficio aparente, en realidad se convierte en jornadas laborales prolongadas e irregulares con el objetivo de garantizar un ingreso básico. Esta situación evidencia un desequilibrio entre la oferta de trabajo y la remuneración obtenida, por ello los conductores no cuentan con mecanismos efectivos que les permitan negociar mejores condiciones económicas con las plataformas, lo que los coloca en una posición de subordinación frente a estas empresas. Además, los ingresos que de acuerdo con las encuestas se han reportado no reflejan los costos que van asociados al trabajo en las aplicaciones como el mantenimiento del vehículo, el costo de combustible, las comisiones o tasas que se otorgan a la aplicación en la que trabajan, que corresponden a un porcentaje por cada tarifa de viaje y que sirven para el mejoramiento de la plataforma, nuevas funciones, marketing y otras.

Por su parte, Rosario (2008) argumenta que este fenómeno se agrava en contextos donde la regulación estatal es inexistente o insuficiente. En el caso ecuatoriano, la falta de políticas



públicas y el vacío legal que genera la misma hace que se consideren las características particulares de este tipo de empleo y limita las opciones de los conductores para mitigar los riesgos económicos a los que están expuestos. Esto resalta la urgencia de diseñar medidas específicas que brinden estabilidad financiera y seguridad laboral a quienes dependen de estas plataformas para su sustento y hagan de este un trabajo formal para sus vidas diarias.

Uso de los ingresos generados por los conductores de aplicaciones digitales

En primer lugar, dentro de este apartado es necesario mencionar que todas las personas que están en un ambiente laboral son bajo la finalidad de adquirir recurso económico con el objetivo de subsanar múltiples necesidades, ya sean personales o el más común de los casos, familiares. En ese sentido, González (2023) menciona lo siguiente:

Si el sistema está bien diseñado, la respuesta es el trabajo, ya que es una actividad productora de bienes y servicios que funcionan en determinado momento como satisfactores de una o varias necesidades. Es decir, el trabajo constituye un medio de interacción el cual beneficia tanto al individuo como a la organización, y mejora (o perjudica) la calidad de vida que la persona va adquiriendo. (p. 64)

Debido a esto, los ingresos económicos generados por los conductores de plataformas digitales en Ecuador tienen diferentes finalidades y usos, de entre las cuales se puede resaltar en primer lugar, con un 47%, dinero destinado como aporte a su hogar, en segundo lugar, con un 41%, para pagar deudas; en tercer lugar, otros gastos con un 7%, mientras que para el ahorro y la educación cuenta con un 2%. Todas estas necesidades están enunciadas en orden jerárquico. De estos datos se puede corroborar que los ingresos económicos adquiridos por los conductores son la base fundamental para dar sustento a su familia y hogar. Por lo tanto, este análisis nos lleva a la siguiente descripción de datos referente al número de personas dependientes del ingreso económico. Primero, con el 45% de 3 a 4 personas; segundo, con un 37% de 1 a 2 personas. Mientras que el tercer lugar, con un 10%, depende de 5 a 6 personas. Por consiguiente, con un 6% ninguna persona depende de ingresos económicos adquiridos por medio de plataformas digitales. Finalmente, con un 2% dependen más de 6 personas. Esta información refleja que el ingreso económico únicamente no está para provecho propio de los conductores, sino que aquellos tienen cargas familiares, principalmente entre 3 y 4 personas. Determinando así un sustento para un amplio grupo familiar.



Las plataformas digitales se han convertido en una fuente de ingresos para conductores ecuatorianos. Este ingreso económico sostiene a un promedio de 3 a 4 personas por familia, además de que se destina principalmente a cubrir necesidades básicas como alimentación, vivienda y deudas por pagar. Cabe señalar que estas plataformas ofrecen una alternativa para mejorar la situación económica de muchas familias; la mayoría de los ingresos se utilizan para cubrir gastos inmediatos, dejando a un lado una posible inversión a futuro.

Plataformas digitales como alternativa en tiempos de crisis

Durante la pandemia de COVID-19, las plataformas digitales emergieron como una solución económica para quienes enfrentaron desempleo o pérdida de ingresos. El 63% de los usuarios comenzó a utilizarlas debido a la crisis, siendo la pérdida de trabajo la razón principal (Utreras, 2022). Estas plataformas ofrecieron una fuente accesible y rápida de generación de ingresos, permitiendo a las familias cubrir necesidades básicas y pagar deudas. De los ingresos generados, el 47% se destinó al hogar y el 41% al pago de deudas, beneficiando indirectamente a cerca de 100.000 personas (Utreras, 2022). Sumado a esto, los usuarios valoraron la flexibilidad horaria y el control sobre sus ingresos. Sin embargo, las actividades realizadas a través de estas plataformas presentan limitaciones significativas, como la falta de estabilidad laboral y el acceso restringido a beneficios sociales, lo que plantea retos para su consolidación como una alternativa sostenible en el tiempo.

Carencia de beneficios laborales y seguridad social

La falta de acceso a beneficios laborales y seguridad social es una de las principales vulnerabilidades de los conductores de plataformas digitales. En Ecuador, la Constitución y la Ley de Seguridad Social garantizan el acceso universal a la protección social; sin embargo, esta realidad no se aplica a quienes trabajan en plataformas digitales. Desde la perspectiva de Castillo y Montenegro (2022), la clasificación de estos trabajadores como autónomos o independientes los excluye de los derechos básicos como el seguro de salud, la jubilación y las licencias por enfermedad o maternidad. Esta situación contrasta con los principios de trabajo digno establecidos en la normativa ecuatoriana, que buscan proteger a los empleados de cualquier forma de precarización.

En este sentido, en FARO (2021) se indica que, aunque existe la posibilidad de que los trabajadores autónomos se afilien de forma voluntaria al IESS, este esquema no se adapta a las necesidades reales de los conductores; ya que, la falta de ingresos regulares y estables dificulta



que estos trabajadores puedan cubrir las cuotas necesarias para acceder a una cobertura integral pues al no contar con una estabilidad laboral esta situación es compleja en la vida real, en este sentido los conductores de aplicaciones digitales prefieren dar sus servicios para obtener dinero de forma diaria y solventar así mismo sus gastos.

Como resultado, una gran mayoría permanece sin protección social, exponiéndose a riesgos laborales y problemas de salud que no pueden ser atendidos de manera adecuada, teniendo en cuenta que la labor que ejecutan es prestar servicios de movilización y por ende están expuestos a accidentes de tránsito, mismos que deberían contar con seguros tanto para bienes muebles en este caso para sus vehículos y sobre todo para salvaguardar la vida del conductor y de la persona que haga uso de este servicio. La Ley de Seguridad Social de 2001 obliga a los trabajadores autónomos a gestionar su afiliación, lo que implica una carga administrativa extra. Sin embargo, esta ley no considera que el trabajo en plataformas digitales se rige por algoritmos y no por contratos claros, lo que evidencia la necesidad de adaptar el sistema de seguridad social para que sea más flexible y accesible para estos trabajadores.

Efectos de la ausencia de regulación específica

La ausencia de un marco regulatorio claro para el trabajo en plataformas digitales ha generado múltiples desafíos tanto para los conductores como para los usuarios. En Ecuador, la Corte Constitucional (2024) ha señalado que, mientras no existan normativas específicas, el transporte mediante aplicaciones digitales opera en un vacío legal que dificulta su regulación y supervisión. Este vacío no solo afecta la calidad del servicio, sino que también deja a los conductores en una situación de vulnerabilidad frente a las decisiones unilaterales de las plataformas.

En este sentido Rosario (2008) argumenta que: “las plataformas digitales, aunque se presentan como intermediarios tecnológicos, ejercen un control significativo sobre las actividades de los conductores mediante algoritmos y políticas internas” (p.133). Estas prácticas incluyen la fijación de tarifas, la asignación de viajes y la evaluación del desempeño, lo que evidencia una relación de subordinación. Sin embargo, al no ser reconocidas como empleadoras, las plataformas evaden responsabilidades laborales y fiscales, perpetuando un modelo de negocio que beneficia a las empresas a expensas de los trabajadores. En este orden de ideas, Sánchez (2017) sostiene que regular el trabajo en plataformas digitales beneficiaría tanto a conductores como a usuarios, al garantizar servicios más seguros y transparentes mediante medidas como la



supervisión de tarifas, seguros obligatorios y mecanismos para resolver conflictos, logrando un sistema equilibrado que proteja los derechos de los trabajadores sin limitar el valor de las plataformas.

El trabajo autónomo en plataformas digitales ha sido un tema controversial debido a la falta de regulación específica en el Ecuador. En la sentencia Nro. 106-20-IN/24 (Corte Constitucional del Ecuador, 2024), la Corte resolvió una acción de inconstitucionalidad contra el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional de la República de Ecuador, 2014), declarando que las sanciones por operar vehículos sin un título habilitante eran inconstitucionales. La Corte consideró que no se podía penalizar a los conductores de plataformas digitales sin una normativa que claramente regulase sus actividades (Corte Constitucional del Ecuador, 2024). Esta resolución subraya la necesidad de una legislación que reconozca y regule el trabajo autónomo digital para proteger los derechos laborales de los conductores.

La Corte Constitucional (2024) también destacó el principio de mínima intervención penal en su fallo, argumentando que la sanción penal no era adecuada ni proporcional para los conductores de plataformas digitales que prestan servicios sin un “título habilitante” específico. La Corte consideró que la criminalización de este trabajo sin una regulación clara sobre las plataformas digitales violaba los derechos al trabajo y a la libertad empresarial de los conductores. Este principio se basa en que el derecho penal solo debe aplicarse en situaciones estrictamente necesarias, y no de manera generalizada para actividades que no representan un peligro o amenaza social evidente (Corte Constitucional del Ecuador, 2024).

La falta de un marco normativo específico ha dejado a los conductores de plataformas digitales sin acceso a derechos laborales fundamentales, como la seguridad social y la estabilidad en sus ingresos. Según la Sentencia Nro. 106-20-IN/24, la Corte Constitucional del Ecuador (2024), exhortó a la Asamblea Nacional a crear una legislación que regule adecuadamente los servicios de transporte digital, reconociendo las particularidades de este sector y protegiendo los derechos de los trabajadores y de los usuarios. La sentencia establece que una normativa adecuada debe equilibrar los intereses de las plataformas, los conductores y los consumidores, garantizando condiciones laborales justas y una mayor seguridad jurídica para los trabajadores autónomos (Corte Constitucional del Ecuador, 2024).



La sentencia Nro. 106-20-IN/24, de la Corte Constitucional del Ecuador (2024), también tiene implicaciones directas en la afiliación de los conductores al sistema de seguridad social, al determinar que no se pueden aplicar sanciones sin una regulación clara, la Corte abrió el camino para que los trabajadores autónomos del transporte digital puedan ser incorporados en el sistema de seguridad social. Sin embargo, la falta de una regulación específica ha retrasado este proceso, dejando a los conductores sin cobertura en áreas clave como la salud, la jubilación y el seguro de cesantía (Corte Constitucional del Ecuador, 2024).

Riesgos laborales en el trabajo autónomo de conductores de plataformas digitales en Ecuador

Los conductores de plataformas digitales enfrentan riesgos físicos y laborales graves debido a largas jornadas inestables y sin descansos adecuados, lo que genera problemas de salud sin que existan medidas de prevención o control por parte del Estado o las plataformas. Un aspecto fundamental en el mundo laboral es que los accidentes de tránsito que ocurren mientras se presta el servicio se consideran, desde un punto de vista técnico, como accidentes laborales. Sin embargo, al clasificar al conductor como autónomo, no se activa ningún tipo de cobertura por parte del sistema público (IESS) ni de la plataforma digital.

Esto deja a los trabajadores sin acceso a licencias médicas pagadas, indemnizaciones por incapacidad o reubicación laboral temporal, algo que sería inaceptable en cualquier otra modalidad de trabajo formal. La legislación laboral ecuatoriana exige a los empleadores que garanticen la seguridad y salud de sus trabajadores, pero en el caso de las plataformas digitales, la falta de una figura empleadora reconocida legalmente impide que se cumplan estas obligaciones. Así, el conductor termina asumiendo el costo laboral del accidente, mientras la plataforma sigue operando sin comprometer sus ingresos ni sus responsabilidades.

El Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo, emitido por el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social en 2016 mediante la Resolución No. 513, establece un marco normativo que incluye tanto a trabajadores en relación de dependencia como a autónomos, como los conductores de plataformas digitales, siempre que se registren formalmente ante el IESS. El reglamento cubre toda lesión o estado mórbido originado por el trabajo, incluyendo accidentes durante los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo, permitiendo que un accidente de tránsito durante el servicio digital se considere accidente laboral. Sin embargo, muchos conductores no acceden a esta protección por falta de registro o desconocimiento. Asimismo, define el accidente laboral como un suceso repentino e imprevisto ligado al trabajo y



ofrece prestaciones básicas como subsidios por incapacidad, indemnizaciones, pensiones y servicios de prevención, que podrían proteger a estos trabajadores, quienes hoy enfrentan desprotección frente a riesgos laborales y ausencia de apoyo tanto del sistema de seguridad social como de las plataformas digitales (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, 2016).

Tabla 2. Cuadro comparativo: Trabajadores en relación de dependencia y conductores digitales

Característica	Trabajadores en relación de dependencia	Trabajadores autónomos (incl. Conductores Digitales)
👤 Sujeto de Protección	Sí	Sí
🩹 Cobertura de Lesiones	Sí	Sí
⚠️ Definición de Accidente Laboral	Sí	Sí
👛 Prestaciones Básicas	Sí	Sí

Fuente: Elaboración propia.

El IESS establece la prevención de riesgos laborales para los trabajadores, pero esta protección está ausente para los conductores autónomos en plataformas digitales. Aunque no tienen contrato formal, las plataformas controlan su trabajo, pero no asumen responsabilidades laborales. Esto deja a los conductores en una situación vulnerable, sin garantías ni cobertura social, desempeñando un rol crucial sin respaldo legal ni protección. Esta situación va en contra de los principios de primacía de la realidad y de la universalidad de derechos que están reconocidos en la Constitución (2008). El análisis jurídico muestra que, aunque el reglamento protege a los trabajadores autónomos, la falta de supervisión a las plataformas digitales hace que esta protección sea solo potencial y mantenga la precarización laboral bajo la apariencia de autonomía.

Conclusiones

La regulación del trabajo autónomo de conductores en plataformas digitales es urgente, pues la Constitución reconoce todas las formas de trabajo y protege derechos laborales fundamentales. Aunque estas plataformas han transformado la economía y el transporte generando nuevas oportunidades y un modelo flexible e innovador, es necesario un marco legal que regule condiciones laborales, proteja derechos y garantice beneficios como la seguridad social y estabilidad. Reconocer formalmente a los conductores como trabajadores autónomos es clave para asegurar principios laborales, aunque enfrentan ingresos variables y precarios que apenas cubren sus necesidades, además de costos operativos elevados. Estas plataformas facilitan ingresos y autonomía financiera, valoradas por más de la mitad de los conductores. En Ecuador, su impacto en la economía es significativo, pero la informalidad y falta de regulación limitan la



sostenibilidad y aumentan la precariedad, por lo que se requiere formalizar la actividad para garantizar derechos básicos y equidad a largo plazo.

Referencias bibliográficas

- Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (2008, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (2014, 10 de febrero). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento 180. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/abr16_CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL-COIP.pdf
- Castillo, A. Y., & Montenegro, A. F. (2022). Evolución del uso de plataformas digitales para la adquisición de bienes y servicios Postcovid19. *593 Digital Publisher CEIT*, 7(4-1), 567-578. <https://doi.org/10.33386/593dp.2022.4-1.1280>
- Congreso Nacional del Ecuador. (2005, 16 de diciembre). *Código del Trabajo*. Registro Oficial Suplemento 167. Última modificación: 12-sep.-2014. https://www.ces.gob.ec/lotaip/2020/Junio/Literal_a2/C%C3%B3digo%20del%20Trabajo.pdf
- Congreso Nacional. (2001, 30 de noviembre). *Ley de Seguridad Social. Ley 55*. Registro Oficial Suplemento 465. <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/LEY%20DE%20SEGURIDAD%20SOCIAL.pdf>
- Corte Constitucional del Ecuador. (2024). *Sentencia Nro. 106-20-IN/24*. https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhenBldGE6J3RyYW1pdGUUnLCB1dWlkOicxOThiNjMxMy0yYzZkLTQ3OTctOTM0My1mYTg0OGQxNGRkYzcucGRmJ30=
- FARO. (2021). *Plataformas digitales ¿oportunidad de trabajo o precarización laboral? Quito, Ecuador*. <https://grupofaro.org/publicaciones/plataformas-digitales-oportunidad-de-trabajo-o-precariacion-laboral/>
- González, D. P. (2023). *Existencia de la relación laboral entre conductores y plataformas digitales de transporte en el Ecuador* [Tesis de pregrado, Universidad Católica de



- Santiago de Guayaquil]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/22004/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-1173.pdf>
- Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social. (2016). *Resolución del IESS 513. Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo*. Registro Oficial Edición Especial 632. <https://www.aguaquito.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/IE-7-REGLAMENTO-DEL-SEGURO-GENERAL-DE-RIESGOS-DEL-TRABAJO.pdf>
- Ministerio de Obras Públicas. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* (Actualización). https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Organización Internacional del Trabajo. (2022). *El trabajo en las plataformas digitales de reparto y transporte en Ecuador: Diagnóstico y recomendaciones para promover el trabajo decente y la protección social*. Oficina de la OIT para los Países Andinos. <https://ecuador.un.org/es/244654-el-trabajo-en-las-plataformas-digitales-de-reparto-y-transporte-en-ecuador>
- Rosario, H. (2008). La Web, herramienta de trabajo colaborativo: experiencia en la Universidad de Carabobo. *Píxel-Bit. Revista de Medios y Educación*, (31), 131-139. <https://redined.educacion.gob.es/xmlui/bitstream/handle/11162/94647/00820123016215.pdf?sequence=1>
- Sánchez, R. (2017). Trabajo Cuenta Propia en Colombia: Caracterización, Análisis y Evolución Reciente. *Revista Estado y Políticas Públicas*, 9, 61-79. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/13497/1/RFLACSO-EPP9-5-Sanchez%20Torres.pdf>
- Utreras, D. (2022). *Estudio Ecosistema FinTech: Retos y Oportunidades*. <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/es-ec/insights/consulting/documents/ey-estudio-ecosistema-fintech2022.pdf>

