



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

## **CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR MODALIDAD EN  
LINEA.**

**TEMA:**

**“LAS APLICACIONES MÓVILES DE TRANSPORTE DE  
PERSONAS Y SU INCIDENCIA EN EL DERECHO AL TRABAJO  
EN EL CANTÓN IBARRA EN EL AÑO 2023”**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Abogado

**Línea de investigación:** Desarrollo social y del comportamiento humano.

**AUTOR:**

Edison Geovanni Chulde Méndez

**DIRECTOR:**

Msc. Luis Adrián Chilingua Cevallos

**Ibarra – Ecuador 2025**



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

## BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

### AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

#### 1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO		
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1003970009	
APELLIDOS Y NOMBRES:	Chulde Méndez Edison Geovanni	
DIRECCIÓN:	Calixto Miranda y 6-86 Ricardo Sánchez	
EMAIL:	egchuldem@utn.edu.ec	
TELÉFONO FIJO:		TELÉFONO MÓVIL: 0969287250

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	"LAS APLICACIONES MÓVILES DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y SU INCIDENCIA EN EL DERECHO AL TRABAJO EN EL CANTÓN IBARRA EN EL AÑO 2023"
AUTOR (ES):	Chulde Méndez Edison Geovanni
FECHA: DD/MM/AAAA	30-09-2025
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Abogado
ASESOR /DIRECTOR:	Msc. Luis Adrián Chilingua Cevallos

#### 2. CONSTANCIAS

El autor manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 30 días del mes de septiembre del 2025

EL AUTOR:

(Firma) 

Nombre: Edison Geovanni Chulde Méndez

# CERTIFICACIÓN DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTERGRACIÓN CURRICULAR

Ibarra, 15 de septiembre de 2025

Msc. Luis Adrián Chilingua Cevallos

DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final del trabajo de Integración Curricular, el mismo que se ajusta a las normas vigentes de la Universidad Técnica del Norte; en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.



*Msc. Luis Adrián Chilingua Cevallos*  
*C.C.: 1003841812*

## **APROBACIÓN DEL COMITÉ CALIFICADOR**

El Comité Calificado del trabajo de Integración Curricular “LAS APLICACIONES MÓVILES DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y SU INCIDENCIA EN EL DERECHO AL TRABAJO EN EL CANTÓN IBARRA EN EL AÑO 2023” elaborado por Edison Geovanni Chulde Méndez, previo a la obtención del título del Abogado de la República del Ecuador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Universidad Técnica del Norte:



**Abg. Luis Adrián Chiquinga C. Mgs.  
DIRECTOR**



**Abg. Hugo Torres. Mgs.  
ASESOR**



## AGRADECIMIENTO

*A todos aquellos que han sido una parte integral de mi camino académico y personal.*

*A mis queridos padres, Mariana y Segundo, a mis hermanas Lilian y Emily por su amor incondicional y por creer en mí desde el primer día. Por sus sacrificios y su apoyo constante que han sido la clave de mi éxito. También a mis profesores por su dedicación y pasión por la enseñanza y por guiarme en mi camino académico.*

*Este logro y este triunfo no solo es mío, sino también de todos ustedes, con una inmensa gratitud dedico esta presente investigación a mi familia que siempre estuvo conmigo y fueron ellos mi mayor motivación.*

## RESUMEN

La investigación analiza la situación jurídica de los conductores que prestan servicios a través de plataformas digitales de transporte en la ciudad de Ibarra, en particular en aplicaciones como Uber e InDrive. Mediante un enfoque cualitativo, se examina como son las condiciones laborales de estos trabajadores, las posibles existencias de una relación de dependencia con las plataformas digitales y los mecanismos legales para la defensa de los derechos. La presente investigación tiene como sustento principios constitucionales del trabajo, especialmente el de primacía de la realidad y evalúa la suficiencia del marco normativo ecuatoriano frente a los restos de la economía digital. De la misma manera, se realiza un análisis comparativo con las regularizaciones implementadas en Colombia y Perú, identificado buenas prácticas que pueden orientar reformas en el País. Finalmente se concluye que los vacíos normativos existentes en el Ecuador en cuando a las nuevas tendencias de empleo como las plataformas digitales excluye a los conductores de la protección laboral, lo que hace urgente adecuar la legislación al contexto digital.

**Palabras clave:** Relación laboral, derecho al trabajo, economía digital, precarización de empleo, plataformas digitales.

## ABSTRACT

This research analyzes the legal status of drivers who provide services through digital transportation platforms in the city of Ibarra, particularly on applications such as Uber and InDrive. Using a qualitative approach, it examines the working conditions of these workers, the potential existence of a dependency relationship with digital platforms, and the legal mechanisms for defending their rights. This research is based on constitutional labor principles, especially the primacy of reality, and evaluates the adequacy of the Ecuadorian regulatory framework in the face of the remnants of the digital economy. Similarly, a comparative analysis is conducted with the regulations implemented in Colombia and Peru, identifying good practices that can guide reforms in the country. Finally, it concludes that the regulatory gaps existing in Ecuador regarding new employment trends such as digital platforms exclude drivers from labor protection, making it urgent to adapt legislation to the digital context.

**Keywords:** *Employment relationship, right to work, digital economy, precarious employment, digital platforms.*

## ÍNDICE

PROBLEMA .....	12
1.1 Problema de investigación.....	13
1.2 Justificación.....	15
1.3 Objetivos.....	17
1.3.1 Objetivo general.....	17
1.3.2 Objetivos específicos.....	17
MARCO TEÓRICO.....	18
1.1 Aplicaciones móviles.....	18
1.2 Aplicaciones móviles de transporte de personas.....	18
1.3 Funcionamiento de las aplicaciones de transporte de personas .....	20
1.4 La tecnología y las aplicaciones móviles en la industria del transporte de personas....	20
1.5 Resumen de los Destacados de las Características de las Aplicaciones de Transporte.....	21
1.6 Características contractuales (laborales) de las aplicaciones móviles de transporte .....	22
1.7 Capacidades contractuales en los contratos digitales de plataformas de transporte: análisis jurídico de inDrive y DiDi.....	24
1.7.1 Capacidad legal para contratar.....	24
1.7.2 Naturaleza adhesiva y consentimiento forzado.....	25
1.7.3 Subordinación jurídica y desequilibrio contractual .....	25
1.7.4 Jurisdicción, arbitraje y restricciones al acceso a la justicia .....	26
1.7.5 Capacidad contractual restringida y simulación jurídica .....	26
1.8 Trabajo realizado a través del uso de aplicaciones de teléfono móvil.....	27
1.9 Transporte público de personas.....	28
1.10 Legislación ecuatoriana respecto al trabajo.....	28
1.10.1 Constitución de la Republica del Ecuador.....	29
1.10.2 Código de trabajo .....	29



	10
1.11 Legislación ecuatoriana para transporte público de personas.....	30
1.11.1 Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.....	30
1.12 Derecho Internacional y Plataformas Digitales de Transporte.....	31
1.12.1 Convenios internacionales relevantes.....	31
1.12.2 Tendencias y resoluciones internacionales.....	32
MATERIALES Y MÉTODOS.....	33
2.1 Descripción del área de estudio.....	33
2.2 Tipo de investigación, técnicas y enfoque.....	33
2.2.1. Investigación Cualitativo.....	33
2.2.2. Investigación Documental.....	34
2.2.3. Investigación de Campo.....	34
2.2.4. Entrevista.....	34
2.2.5. Investigación Descriptivo.....	35
2.2.6. Hermenéutica Jurídica.....	35
2.3 Procedimiento de la Investigación.....	35
2.3.1 Población Objetivo.....	36
2.4 Análisis de Resultados.....	36
2.5 Consideraciones Bioéticas.....	36
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	38
3.1 Resultados de entrevistas Abogados.....	38
3.1.2 Resultados de las Entrevistas a Conductores de Plataformas Digitales de Transporte .....	42
3.2 Discusión.....	44
3.2.1 Argumentación Jurídica.....	50
3.2.3 Urgencia de una Reforma Laboral Digital.....	53



Conclusiones y recomendaciones.....	55
4.1 Conclusiones.....	55
4.2 Recomendaciones.....	57
Referencias Bibliográficas.....	58
Anexo 1.....	63
Anexo 2 .....	64

## EL PROBLEMA

A medida que la tecnología continúa dejando su huella en la nueva era de la digitalización, el 'trabajo distribuido' ha surgido como otro modelo de 'trabajo desde cualquier lugar'. Esto significa el uso de tecnologías y herramientas digitales avanzadas para acceder al trabajo desde cualquier lugar y comunicarse con cualquiera, incluso en países separados. En este contexto, es importante analizar las barreras a la acción colectiva de dichos trabajadores, así como las oportunidades legales y jurisdiccionales en el país para reconocer su estado como empleados dependientes. El enfoque está en cómo los trabajadores perciben su relación con las plataformas pertinentes, las formas de autoorganización que han podido construir y los medios a su disposición para hacer cumplir el cumplimiento de su trabajo.

En el contexto internacional, el surgimiento de estas nuevas tendencias digitales en cuanto al transporte como —Uber, inDrive—, han significado un verdadero cambio en cuanto al transporte rural como urbano. Estos servicios son percibidos como propuestas innovadoras y eficientes que la mayoría de personas hoy en la actualidad las utilizan y esto ha generado inquietudes en ámbitos regulatorios, sociales y laborales.

De la misma manera se han planteado interrogantes relevantes sobre la seguridad de los usuarios y la garantía de los derechos laborales de los conductores, quienes en muchas ocasiones se encuentran en condiciones de desprotección jurídica frente a las empresas digitales.

En América Latina, como en países como Colombia y Perú han registrado un notable crecimiento de la utilización de las plataformas las cuales han obligado al Estado modificar normativa y crear ciertos reglamentos para la utilización de estas plataformas. Esto ha llevado a que estos países creen debates normativos y sociales acerca de esta naturaleza jurídica en cuanto a las plataformas digitales y la relación laboral que tienen los conductores en cuenta a esta modalidad de trabajo. Esto ha generado que ciertos países comiencen a implementar regulaciones específicas, sin embargo, como Ecuador, aún existe vacíos normativos significativos y en los últimos años el uso de estas aplicaciones se ha ido incrementando.

Las plataformas digitales que se hicieron disponibles al público en 2017 vieron un rápido aumento en el uso de aplicaciones de transporte móvil en Ecuador. Estas aplicaciones demostraron ser una opción mucho más conveniente y eficiente en términos de tiempo en comparación con los métodos de transporte tradicionales. Según el informe 'Unidad de Planificación y Estadística de la Dirección de Tránsito y Transporte de Ibarra', aproximadamente el 30 por ciento de los residentes utilizan activamente estos servicios, una estadística que marca un aumento del 15 por ciento en comparación con los años anteriores.

Estos datos estadísticos han evidenciado un cambio sustancial en las preferencias de movilidad de las personas, pero no debemos descartar que esto también significa un modelo de negocio sustentado en estas plataformas digitales. Es importante mencionar que la transformación en cuanto a este tipo de trabajo ha provocado un crecimiento desleal en cuanto al empleo, ya que esto genera mucha competencia con las personas que se dedican al transporte de personas como por ejemplo los taxistas.

En este escenario se plantea la urgencia de reformar la normativa vigente en concordancia de los principios constitucionales de trabajo digno, seguro social, estabilidad laboral. Asimismo, resulta pertinente examinar que las experiencias regulatorias de países como Colombia y Perú, que en los últimos años han avanzado en cuanto al reconocimiento de estas plataformas como un Trabajo digno se ha tomado como modelo para adaptar un carácter laboral dentro de la legislación ecuatoriana.

### **1.1 Problema de investigación**

El incremento en el uso de las aplicaciones móviles de transportes en Ibarra ha generado una profunda transformación en el mercado de trabajo integrado con el transporte urbano. Esta ha dado origen a nuevas relaciones jurídicas entre los prestadores de servicio y las empresas propietarias de las plataformas. Esta situación presenta serios problemas jurídicos sobre la naturaleza de la relación entre los conductores y las plataformas. Además, se debe examinar la efectividad de las leyes laborales diseñadas para proteger a los conductores.

En el ordenamiento jurídico ecuatoriano en materia laboral en los últimos años ha dado mucho de qué hablar en cuanto a regular relaciones tradicionales caracterizadas por la existencia del empleador claramente identificados como; una jornada laboral, una remuneración, modalidades de trabajo que siempre han estado presente en cualquier tipo de trabajo. Con la llegada de estas plataformas digitales al Ecuador ha creado un gran paradigma ya que estos conductores no son reconocidos como trabajadores dependientes y, en consecuencia, no accede a las garantías mínimas previstas en el Código de Trabajo.

En este contexto, esta investigación pretende evidencia las carencias u omisiones normativas que podrían facilitar la vulneración sistemática de los derechos laborales. Ya que uno de los aspectos centrales de la problemática cede en la calificación jurídica de los conductores. La mayoría de las plataformas los consideran prestadores de servicios independientes lo que esto restringe muchos derechos laborales.

En conclusión, resulta de manera indispensable realizar un análisis comparativo entre Colombia, Perú y Ecuador para determinar cómo se ha abordado el trabajo en estas plataformas digitales en cada país. Esta perspectiva permitirá formular propuestas legislativas viables donde se pueda adoptar a nuestro ordenamiento jurídico, tomando en cuenta las experiencias internacionales ya que han avanzado en el reconocimiento de los derechos laborales en este tipo de trabajadores,

## 1.2 Justificación.

La presente investigación reviste una importancia desde la perspectiva jurídica, social y normativa, ya que busca visualizar las posibles vulneraciones a los derechos laborales de los conductores que operan mediante plataforma digitales como Uber e InDrive en la ciudad de Ibarra. Los cambios tecnológicos que han surgido durante los últimos 5 años en el Ecuador se ha expandido un modelo económico digital configurado nuevas formas de empleo que desafían las estructuras tradicionales en cuanto al derecho laboral ecuatoriano.

Ante esta realidad es importante analizar la normativa vigente y ver si es suficiente para garantizar la protección de quienes prestan servicios en condiciones que no siempre enmarcan en una relación laboral formal. La Constitución del Ecuador (2008) en el Art. 33 reconoce “al trabajo como un Derecho y un Deber Social”, es decir, esto se establece en los principios rectores fundamentales en cuanto a la relación laboral sobre las formalidades, la irrenunciabilidad de los derechos, la estabilidad en el empleo, la libertad de organización y la contratación colectiva, dichos principios imponen el Estado y la obligación del mismo es proteger y hacer que se los respeten para asegurar que todo empleado y/o trabajador tenga un ambiente laboral en condiciones dignas y justas, con dependencia de la modalidad de contratación actual que se rigen en cuanto al Código de Trabajo.

Dentro de las disposiciones del Código de Trabajo en cuanto a la relación laboral determina que toda relación laboral debe de caracterizarse por subordinación, prestación personal de servicio y remuneración, sin embargo, los vínculos creados por estas plataformas como Uber e inDrive se estructuran sobre modelos de autonomía o independencia lo que dificulta su encuadre dentro de la relación de dependencia laboral y general un vacío jurídico dentro de estos supuestos contratos.

En este contexto, esta investigación constituye un caso relevante por el rápido crecimiento del uso de las aplicaciones de transporte, lo que ha impactado en la estructura del mercado laboral urbano. La ausencia a de la regulación específica y la limita intención de las autoridades se crea una incertidumbre dentro de la ciudad de Ibarra, esto se convierte en un escenario idóneo para estudiar los efectos reales del trabajo dentro de estas plataformas digitales sobre los derechos de los conductores que laboran para estas aplicaciones.

En consecuencia, la investigación justifica en la necesidad de analizar los nuevos esquemas laborales vulnerados de los derechos fundamentales reconocidos por la Constitución del Ecuador y los lineamientos del Código de Trabajo, así como si el Estado ha omitido su rol de garantista. Es importante recalcar que dentro de esta investigación se busca aportar a un debate jurídico sobre la urgencia de adaptar un marco normativo que integre y se adapte a las nuevas formas de trabajo, basándose que la innovación de la tecnología donde no se llegue a eludir responsabilidades labores.

Es así que la presente investigación se fundamenta en la necesidad de garantizar el trabajo digno dentro de un modelo laboral en constante cambio y en la urgencia de adecuar el sistema jurídico ecuatoriano a las nueva realidades impuestas por la economía digital, buscando equilibrar la invasión y eficiente con la protección efectiva de los derechos establecidos en la Constitución del Ecuador y sobre todo las del Código de Trabajo que establece ciertos parámetros para evitar la vulneración de los derechos laborales de las personas.

## 1.3 Objetivos

### 1.3.1 *Objetivo general*

Analizar la situación jurídica de los conductores que operan mediante plataformas digitales de transporte en la ciudad de Ibarra, a fin de determinar si existe una posible vulneración de derechos laborales establecidos en la Constitución del Ecuador y el Código del Trabajo, en contraste con legislaciones extranjeras que regulan expresamente este tipo de relación laboral.

### 1.3.2 *Objetivos específicos*

- Analizar el marco normativo vigente, en particular la Constitución de la República del Ecuador y el Código del Trabajo, con el propósito de evaluar su adecuación frente a las nuevas modalidades de empleo derivadas del uso de plataformas digitales de transporte.
- Identificar si las condiciones laborales de los conductores que trabajan por medio de las plataformas digitales en la ciudad de Ibarra cumplen o no con los derechos fundamentales como la seguridad social, la estabilidad, la remuneración y las jornadas laborales como establece el Código de Trabajo.
- Analizar el marco normativo que regula a los conductores de las plataformas digitales en Colombia y Perú, con la finalidad de identificar buenas prácticas legislativas que pueden ser adoptadas en nuestro marco normativo para el cumplimiento de las garantías laborales y la protección efectiva de los trabajadores.

# CAPÍTULO I

## MARCO TEÓRICO

### 1.1 Aplicaciones móviles

Las aplicaciones móviles, a menudo denominadas "apps", son programas de software diseñados para ejecutarse en dispositivos móviles como teléfonos inteligentes y tabletas. Estas aplicaciones están disponibles en centros de distribución digital como Google Play Store (para Android OS) y App Store (para iOS) y permiten a los usuarios obtener una variedad de servicios desde cualquier lugar donde haya conexión a Internet. Estas apps están diseñadas principalmente para adaptarse a las interfaces táctiles de los dispositivos móviles, lo que permite una experiencia de usuario fluida y eficiente (Quisaguano, Camalle y Toca, 2022).

En cuanto a las aplicaciones móviles, el marco legal relevante aborda el desarrollo y uso de aplicaciones móviles en términos de protección de datos personales, propiedad intelectual, derechos del consumidor y ciberseguridad. Países como Ecuador tienen estas regulaciones contenidas en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales, la Ley de Comercio Electrónico, Firmas Electrónicas y Datos de Mensaje, y el COIP, que castiga el uso indebido de la tecnología y el acceso no autorizado a sistemas informáticos.

En consecuencia, las aplicaciones móviles no solo representan una herramienta tecnológica, si nos enfocamos que ciertas aplicaciones son fuentes de trabajo en la actualidad, estas necesitan regulación que garanticen su uso responsable, seguro de todos los usuarios que ocupan estos servicios, ya que si bien no hay restricciones del uso de estas aplicaciones estas pueden ser mal usadas.

### 1.2 Aplicaciones móviles de transporte de personas

El transporte comercial de pasajeros operado ilegalmente ha ocurrido generalmente tanto en el área de salida proximal del aeropuerto como a lo largo de la calle fuera de los edificios terminales del aeropuerto y ha sido del tipo autobús de enlace. Estas funciones y otras incursiones de transportadores de personas y cargadores de mercancías en las carreteras del aeropuerto y la terminal, así como el bloqueo y obstrucción de otro tráfico por parte de ellos, se clasifica formalmente como 'transporte por carretera'. Esto suele ser el viaje del odómetro

del grupo como proxy para 'transporte' y 'viajes' realizados mientras se realiza tráfico ilegal y a veces criminal. Como la mayoría de las operaciones de transporte ilegal, las excursiones no comienzan y terminan con las rutas de autobús o las carreteras que están bajo su influencia. Como una obra derivada de otros diseños no aprobados de Stuart, tenemos lunáticos. Esto se ha descrito para el Aeropuerto Lindbergh en la política de un terminal Dórico. Transporte de pasajeros por computadora para ventanas de guillotina arbitrarias.

Estas aplicaciones en la actualidad han estado a una constante actualización para reforzar la seguridad, la eficiencia y la transparencia del servicio, entre las que se incluye el monitoreo del recorrido en tiempo real, si bien es cierto dentro de estas aplicaciones hay como realizar la calificación entre el usuario y los conductores esto no garantiza que el servicio sea seguro. Estos cambios en estos sistemas han sido constantes ya que buscan disminuir los tiempos de espera entre los usuarios, y esto fomenta que hay más factibilidad en usar este tipo de aplicaciones (Romero & Bajaña, 2024).

A pesar de que las plataformas digitales de transporte han constituido un avance importante en los últimos años en cuanto a ámbitos jurídicos laborales y regulatorios. Existen varios países que operan en contextos normativos insuficientes o bajo esquemas contractuales atípicos que diluyen la noción común de una relación laboral.

Ahora entendiendo que este tipo de categoría restringe el acceso a ciertos derechos de los trabajadores, hay países que han optado de seguir implementado ciertos recursos para las personas que quieren operar dentro de estas aplicaciones, para así salvaguardar la seguridad de los usuarios.

En el Ecuador la ausencia de una norma que establezca los parámetros que los conductores deben de tener para la realización de estos servicios es un debate incierto, ya que, no existe responsabilidad civil y penal frente a incidentes ocurridos durante la prestación de estos servicios. Este panorama crea un vacío en las acciones legislativas para la actualización de nuestro marco jurídico y así asegurar el equilibrio entre la innovación tecnológica y salvaguardar los derechos de los trabajadores como de los usuarios que ocupan este tipo de transporte.

### **1.3 Funcionamiento de las aplicaciones de transporte de personas**

Estas aplicaciones funcionan sobre la base de la intermediación digital, vinculando y emparejando a usuarios que necesitan un viaje con proveedores de servicios registrados en la plataforma. Al usar GPS, la aplicación identifica y localiza a los conductores disponibles más cercanos y les envía una solicitud que tienen la opción de aceptar o rechazar. Después de que se acepta el viaje, se establece una ruta optimizada y se activa el seguimiento, facilitando la comunicación efectiva y las actualizaciones en tiempo real (Ocaña, 2023).

En cuanto al sistema de cobro que maneja las aplicaciones como Uber e inDrive han facilitado la realización de transacciones electrónicas seguras a través de tarjetas, billeteras digitales u otros métodos que hoy en día son comunes. Otro de los aspectos sumamente importantes es la incorporación de los procedimientos de verificación de identidad, así mismo como la implementación de datos personales y botones de alear para reforzar la seguridad de quienes van utilizar este tipo de servicio.

Ahora bien, en cuanto a protección las aplicaciones de transporte en muchas de las veces controlan los antecedentes de los conductores, eso en cuanto a su registro, es decir, al momento de aceptar y las condiciones para el uso de la aplicación. En este contexto la combinación tecnológica avanzada con interfaces intuitivos ha modificado sustancialmente la manera en que las personas puedan movilizarse tanto en zonas urbanas.

### **1.4 La tecnología y las aplicaciones móviles en la industria del transporte de personas**

La transformación digital ha revolucionado el transporte de personas, promoviendo un cambio estructural en la forma en que se prestan y consumen estos servicios. Plataformas como Uber, inDrive han introducido modelos de negocio que descentralizan el servicio de transporte, permitiendo a particulares operar como proveedores mediante el uso de una aplicación móvil. Esto ha incentivado la competencia y ha obligado a los sistemas tradicionales de transporte a modernizar sus servicios (Cañigüeral, 2020).

Unos de los elementos fundamentales es la mejora de la experiencia de las personas que utilizan estas aplicaciones. El usuario puede visualizar el tiempo real de la ubicación del vehículo, lo que incrementa la seguridad y la confianza de la persona que utiliza este servicio. A esto debemos mencionar que para (Garcia, Garcia, Lluen, & Oyola Benites, 2022) “los sistemas de valoración mutua permiten a pasajeros y conductores evaluar su experiencia, calificando así la calidad del Servicio”.

Ahora bien, dentro del ambiente laboral y jurídico estas aplicaciones constituyen una oportunidad para promover la sostenibilidad mediante la optimización de rutas, el fomento del uso compartido de vehículos y la incorporación de incentivos como el costo más bajo del servicio constituye que las personas sigan utilizando estas aplicaciones. Además, podemos decir que el uso compartido de este servicio puede ser amigable con el medio ambiente y esto constituye con las políticas públicas y compromisos internaciones en materia del cambio climático.

El progreso planificado de estas tecnologías presenta múltiples desafíos legales que, debido a la ausencia de regulaciones normativas sobre la prestación de servicios, la cobertura de responsabilidad personal en caso de accidentes tecnológicos o fallos, y el marco legal civil para la protección de datos de los usuarios de servicios, deja una contribución a un marco legal de ambigüedades.

### **1.5 Resumen de los Destacados de las Características de las Aplicaciones de Transporte**

Desde su introducción, las aplicaciones de transporte han demostrado ser herramientas invaluable de facilidad para el usuario urbano moderno debido a su interesante y diversa gama de atributos que han moldeado positivamente las experiencias de los usuarios y mejorado la eficiencia en la entrega de servicios (Pérez, 2024).

A continuación, se detallan los aspectos destacados de las características de estas aplicaciones de transporte.

- **Facilidad de Navegación y Funciones de Soporte:** Dentro de la aplicación se ofrecen funciones de soporte que brindan a los usuarios las características de "presionar para hablar", lo que significa que con el toque de un botón se puede

añadir a una llamada. Las aplicaciones con estas características son más fáciles de usar y tienen una mayor satisfacción del usuario.

- **Autenticidad del Usuario:** en la mayoría de aplicaciones requieren que los usuarios que van utilizar la aplicación para la prestación del servicio como transportista, debe de ingresar cierta información que le permite al usuario que requiere de su servicio conozca cierta información del conductor.
- **Calificación y Reseñas:** Las aplicaciones de transporte suelen incluir sistemas de calificación y reseñas tanto para conductores como para pasajeros. Esto crea un mecanismo de retroalimentación continua que incentiva un servicio de alta calidad y comportamiento adecuado por ambas partes.
- **Pagos y Transparencia en los Precios:** Para el pago del servicio que se utilizó por un viaje, estas plataformas dan distintas formas de pago, como transferencias interbancarias, billeteras digitales, etc. y de la misma los usuarios tiene la libertad de poner precio al servicio, es decir, colocar el valor que usted está dispuesto a pagar por el transporte.
- **Atención al cliente y Soporte:** La mayoría de las aplicaciones ofrecen atención al usuario de manera inmediata, pero el desconocimiento de los usuarios es muy probable que lo utilizan.
- **Personalización y Preferencias del Usuario:** Las aplicaciones permiten a los usuarios personalizar su experiencia seleccionando preferencias como el tipo de vehículo (económico, de lujo, con accesibilidad para discapacitados) y estableciendo ubicaciones frecuentes como el hogar y el trabajo para facilitar la solicitud de viajes.

### **1.6 Características contractuales (laborales) de las aplicaciones móviles de transporte**

Las aplicaciones móviles de transporte como —inDrive, y Didi—, han transformado las dinámicas laborales tradicionales al introducir un modelo de intermediación tecnológica. En apariencia, estas plataformas actúan únicamente como canales que permiten conectar a pasajeros con conductores, bajo términos aceptados unilateralmente mediante la descarga de la

aplicación, lo cual excluye explícitamente cualquier relación de carácter laboral. No obstante, un análisis jurídico del funcionamiento real de estas plataformas revela la presencia de elementos esenciales de una relación de trabajo encubierta, conforme al Código del Trabajo.

Al aceptar las condiciones de uso al momento e instalar la aplicación los conductores están sujetos a reglas impuestas de manera unilateral por la plataforma, la cual esta define que las tarifas, criterios de acceso, mecanismo de evaluación e incluso permanecía en el sistema van hacer decisión del usuario y de la persona que descargo la aplicación.

Este sistema se lo denomina como subordinación según Todolí menciona que *“los conductores deben de estar sujetos a directrices de la aplicación, lo que puedes interpretarse como un indicio de dependencia tanto económica como organizativa”* (Todolí-Signes, 2017)

Además, el artículo 8 del mismo cuerpo legal define al contrato individual de trabajo como aquel en el cual una persona se obliga a prestar sus servicios bajo dependencia de otra, a cambio de una remuneración. Al analizar el funcionamiento de estas plataformas, pueden identificarse los tres elementos esenciales de una relación laboral: la prestación personal del servicio, la remuneración (aunque canalizada a través del sistema digital) y la subordinación, esta última manifestada en el control del desempeño del conductor mediante sistemas de reputación, sanciones o exclusión del acceso a la plataforma por decisiones unilaterales. (De Stefano, 2016)

Por tanto, si bien estas plataformas intentan presentarse como meras intermediarias digitales, en la práctica configuran un entorno en el que los conductores se encuentran sujetos a un sistema de control y organización impuesto por las empresas operadoras. Esto permite sostener que existe una relación laboral encubierta o una posible simulación contractual, lo que implicaría la necesidad de aplicar las garantías del Derecho Laboral en favor del conductor, en virtud del principio *in dubio pro operario* y la prohibición de renuncia de derechos laborales, conforme al artículo 4 del Código del Trabajo.

Ahora si no enfocaos en la jurisprudencia de otras legislaciones, como por ejemplo los países como Reino Unido o Colombia ya han comenzado a reconocer la existencia de relación laboral entre estas plataformas digitales y los conductores, sobre lo que demuestra que las empresas que ejercen el control efectivo sobre las condiciones de trabajo no llegan a vulnerar derechos de los trabajadores.

Esta tendencia refuerza la importancia de plantear nuevos mecanismos que se vayan acoplando a los nuevos surgimientos de trabajos que van encaminados con la tecnología donde el principal objeto de esto es llegar a una relación laboral estable que no sea afectados derechos fundamentales de los trabajadores.

## **1.7 Capacidades contractuales en los contratos digitales de plataformas de transporte: análisis jurídico de inDrive y DiDi**

El auge de las plataformas digitales de transporte, como—inDrive, y Didi—, ha generado nuevas formas de contratación que se alejan de los modelos laborales tradicionales. Estas plataformas utilizan contratos de adhesión aceptados electrónicamente por los conductores, donde se manifiesta la voluntad de las partes, pero en contextos marcadamente asimétricos y unilaterales. Esta sección analiza la capacidad contractual, la forma de consentimiento, y los efectos jurídicos de dichos contratos en el ordenamiento ecuatoriano.

### ***1.7.1 Capacidad legal para contratar***

De conformidad con el Art. 1461 del Código Civil, todo contrato válido requiere que las partes tengan capacidad legal para contratar. Tanto inDrive como DiDi establecen como condición para operar en sus plataformas que los conductores sean mayores de edad y legalmente aptos para obligarse:

*“Debe tener al menos 18 años [...] y tener capacidad legal para celebrar un acuerdo con nosotros” (inDrive, Términos y Condiciones, cláusula 2).*

*“El Usuario deberá tener al menos 18 años de edad o la mayoría de edad fijada en la jurisdicción correspondiente [...] y plena capacidad para celebrar contratos” (DiDi, Términos y Condiciones, cláusula 1.3).*

Es importante que garantizar la validez formal del conocimiento de que una persona da a estas aplicaciones no pueden ser controladas por ninguna persona que se asegure que la información ingresada es veraz, lo que esto llega a vulnerar el principio de buena fe.

### ***1.7.2 Naturaleza adhesiva y consentimiento forzado***

Tanto inDrive como DiDi imponen contratos de adhesión que no admiten discusión ni modificación por parte del conductor. Esta falta de negociación contradice los principios de autonomía de la voluntad y equilibrio contractual reconocidos en el derecho privado y en la jurisprudencia constitucional ecuatoriana.

*“La aceptación de estos Términos y Condiciones será un requisito previo para el uso de la Plataforma. No se permite el uso si no se acepta íntegramente el contenido de los mismos” (DiDi, cláusula preliminar).*

*Por otro lado, en la aceptación de estos términos en la cláusula 14 inDrive menciona que “Nos reservamos el derecho de modificar estos Términos en cualquier momento, y su uso continuado implicará su aceptación automática”*

Es decir, que este tipo de contratación no es factible ya que no garantiza ninguna estabilidad laboral, porque no está dentro del consentimiento real. Si analizamos de una manera constitucional esto afectaría principalmente al derecho a la igual en las relaciones contractuales del Art.82 de la Constitución del Ecuador y esto puede provocar a un entendimiento que sea una contratación de mala fe o demonizarse como abusiva, prohibida por las normas constitucionales del Ecuador.

### ***1.7.3 Subordinación jurídica y desequilibrio contractual***

Aunque formalmente ambos contratos niegan la existencia de una relación laboral, múltiples cláusulas evidencian una estructura de subordinación funcional, como lo reconoce la Corte Constitucional en la Sentencia N.º 106-20-IN/24. Esta subordinación se expresa en:

<b>Elemento jurídico</b>	<b>Presencia en DiDi</b>	<b>Presencia en inDrive</b>
--------------------------	--------------------------	-----------------------------

<b>Control sobre la actividad</b>	Algoritmos que miden desempeño, tiempo de respuesta, aceptación de servicios y cancelaciones (cláusula 7.3)	Ranking, evaluaciones, control algorítmico, monitoreo en tiempo real (cláusula 3)
<b>Penalización y suspensión unilateral</b>	Cancelación de cuenta por "actos indebidos" sin debido proceso (cláusula 9.1)	Suspensión unilateral sin recurso previo por inDrive (cláusula 8)
<b>Prohibición de negociar condiciones</b>	Tarifas sugeridas automáticamente, sin negociación directa (cláusula 5.1)	Condiciones impuestas sin contraprestación ni revisión (cláusula 2 y 14)
<b>Exclusividad implícita</b>	Prohibición de usar la app para fines ajenos al servicio (cláusula 7)	Uso personal e intransferible de la cuenta, sin cesión ni delegación (cláusula 2)

*Nota:* Información obtenida de: *DiDi Mobility Information Technology Pte. Ltd. (2024). Términos y condiciones de uso de DiDi - Usuario Conductor. Documento interno. InDrive. Términos y Condiciones de uso.*

**1.7.4 Jurisdicción, arbitraje y restricciones al acceso a la justicia**

Ambos contratos parecen incluir disposiciones sobre la resolución de conflictos que restringen el acceso a la justicia local. Esto significa que los chóferes, incluso si están en Ecuador, están obligados a

*“cualquier disputa se resolverá en el Centro de Arbitraje de Viena”*

(s) mientras en la cláusula.

*“las disputas se resolverán de acuerdo con las reglas de arbitraje de Singapur”*

Ambos contratos establecen cláusulas de resolución de conflictos que limitan el acceso a la justicia local. Esto implica que los conductores, aunque operan en Ecuador, deben acudir a mecanismos internacionales, con idiomas y normas extranjeras.

**1.7.5 Capacidad contractual restringida y simulación jurídica**

Aunque los conductores tienen capacidad legal para contratar, su capacidad contractual real está profundamente restringida. Las condiciones impuestas, la falta de negociación y la unilateralidad de las decisiones configuran una relación jurídica asimétrica y subordinada, propia de una relación de trabajo simulada.

La Sentencia N.º 106-20-IN/24 proporcionó el reconocimiento de esta simulación.

‘En el mundo digital, el uso de marcos contractuales, al ocultar una relación laboral, emplea las herramientas legales del derecho civil y comercial, que en la vida real subordinan, dominan económicamente y no ofrecen ninguna protección legal’ (Corte Constitucional, 2024, p. 44).

Similar a DiDi, inDrive también tiene un requisito formal de capacidad legal y lo que cada una de estas empresas ofrece en sus contratos son acuerdos bilaterales a una de sus subsidiarias de las cuales los conductores son, de hecho, económicamente mudos. Esto, en una aproximación de primer orden, significa una limitación indirecta de los derechos constitucionales y laborales, y el hecho de que hay una relación legal sistemáticamente oculta que demuestra claramente la necesidad de un marco legal urgente en el que operar.

### **1.8 Trabajo realizado a través del uso de aplicaciones de teléfono móvil**

El trabajo realizado en el contexto de aplicaciones de teléfono móvil es notable por su flexibilidad en relación con el tiempo y la movilidad espacial, la autonomía, así como la dependencia tecnológica. Los trabajadores controlan sus horarios y pueden comenzar y suspender su actividad sin ninguna restricción. Su limitación es la variación en los ingresos, que está determinada por el volumen de solicitudes de sus servicios, el cual también está determinado a través del tiempo. La relación contractual se suele denominar, y de manera injusta, como de autónomo, y típico de esto son las exclusiones de servicios laborales de seguro de salud, pensión, etc. (Clausi, 2021).

La ausencia de algunos beneficios de seguridad social, como las vacaciones y, especialmente, algunas variedades de licencias profesionales, suscita, por decir lo menos, profundas preocupaciones legales. Esta situación muestra la tensión entre la autonomía formal legal y la verdadera dependencia económica. Esta tensión clama por un marco legal capaz de

salvaguardar estándares mínimos racionales y prevenir la ‘independencia’ económica como una pantalla de humo para la privación social.

En este contexto, podemos evidenciar que, dentro de este ámbito, las plataformas digitales han creado un desbalance económico dentro del gremio de los transportistas, es decir, los taxistas, ya que, a ellos la normativa les exige una serie de requisitos para que puedan circular como transportistas de pasajeros. Ahora bien, al no haber un control de estas aplicaciones los taxistas son los principales afectados, ya que las personas a ver mejores beneficios en las aplicaciones digitales.

### **1.9 Transporte público de personas**

Desde un punto de vista legal, los servicios de transporte público son un servicio de interés público cuya provisión debe seguir los principios de disponibilidad, calidad, seguridad, etc. Estos principios sirven como un estándar mínimo para garantizar los derechos y libertades fundamentales de los usuarios, así como de los operadores del servicio.

Futuro de la movilidad pública integrada. A la movilidad pública integrada, se predicen varios avances tecnológicos y cambios emergentes. En concreto, en el transporte público se están realizando labores de electrificación y descarbonización para disminuir la huella de carbono y mejorar el transporte público. El uso de nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, tales como aplicativos y sistemas de pago electrónico, simplifican la organización de los viajes y optimizan la gestión de servicios, aumentando la experiencia del usuario.

### **1.10 Legislación ecuatoriana respecto al trabajo**

El marco normativo ecuatoriano ha sido diseñado primordialmente para regular relaciones laborales tradicionales, por lo que enfrenta importantes limitaciones al abordar las nuevas modalidades de empleo impulsadas por plataformas digitales como Uber, DiDi o Cabify. No obstante, existen disposiciones constitucionales, legales e internacionales que ofrecen fundamentos relevantes para el análisis y la eventual adecuación del derecho laboral a estas formas de trabajo.

### ***1.10.1 Constitución de la Republica del Ecuador***

Art. 33. - El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía.

Art. 34.- 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 [...].

Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social. Se reconoce a las personas con discapacidad, [...].

### ***1.10.2 Código de trabajo***

Art. 2.- Obligatoriedad del trabajo. - El trabajo es un derecho y un deber social. El trabajo es obligatorio, en la forma y con las limitaciones prescritas en la Constitución y las leyes.

Art. 4.- Irrenunciabilidad de derechos. - Los derechos del trabajador son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario.

Art. 36.- Representantes de los empleadores. - Son representantes de los empleadores los directores, gerentes, administradores, capitanes de barco, y en general, las personas que a nombre de sus principales ejercen funciones de dirección y administración, aún sin tener poder escrito y suficiente según el derecho común [...].

Art. 80.- Salario y sueldo. - 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.

## **1.11 Legislación ecuatoriana para transporte público de personas**

### ***1.11.1 Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial***

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento [...].

Art. 72.- Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.

Art. 73.- Los títulos habilitantes serán conferidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos, dentro de los ámbitos de sus competencias.

Art. 76.- El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas [...].

Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber

obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir [...].

Art. 92.- La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control.

### **1.12 Derecho Internacional y Plataformas Digitales de Transporte**

Dentro del ámbito internacional las plataformas digitales de transporte como InDrive y DiDi han transformado radicalmente la forma en que se prestan los servicios de movilidad urbana como rural. Estos avances y cambios que a diario atraviesa las tecnologías han creado diversos desafíos dentro del marco legal, si bien es cierto no hay normativa internacional que hable específicamente de las plataformas digitales, dentro del derecho al trabajo se establece ciertos parámetros que se debe cumplir para garantizar el trabajo digno de los trabajadores.

Ahora bien si nos enfocamos dentro del ámbito jurídico de los países que crearon estas aplicaciones, estos se han ido acoplando a los cambios radicales que han surgido el uso de estas aplicaciones, es decir, se han adaptado creando nuevos mecanismo que regulen el uso de estas aplicaciones no solo con el hecho de descargar la aplicación y aceptar los términos y condiciones que sugiere que se acepte, sino que deben de cumplir con ciertos parámetros que la ley lo establece dentro de su jurisdicción.

#### ***1.12.1 Convenios internacionales relevantes***

Aunque no existe un tratado internacional específico que regule las aplicaciones de transporte digital, varios instrumentos internacionales resultan pertinentes para su análisis:

- Convenio sobre el trabajo decente para los trabajadores domésticos (OIT, Convenio 189), que, si bien no aborda directamente el trabajo en plataformas, establece principios de protección aplicables a trabajadores en situaciones atípicas de empleo.

- Convenio sobre la inspección del trabajo (OIT, Convenio 81), que pone de relieve la necesidad de mecanismos de control laboral eficaces, también en nuevos modelos de trabajo digital.
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), que garantiza el derecho al trabajo en condiciones justas y equitativas, principio que debe extenderse a quienes prestan servicios en el entorno digital.

### *1.12.2 Tendencias y resoluciones internacionales*

En la actualidad se han pronunciado diversos organismos han comenzado a pronunciarse respecto a la situación jurídica de las personas que trabajan en estos medios digitales. Por ejemplo:

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha emitido informes en los que se advierte sobre la precarización laboral que enfrentan los conductores de aplicaciones móviles, destacando la necesidad de una regulación global que garantice condiciones mínimas de empleo, seguridad social y libertad sindical.

En el plano del derecho internacional, si bien no existe aún una regulación vinculante específica sobre el trabajo en plataformas digitales, diversos principios y tratados de derechos humanos laborales —como los impulsados por la OIT— insisten en la necesidad de garantizar condiciones mínimas de trabajo decente, seguridad social, y acceso a la justicia, incluso en modelos laborales no convencionales.

## CAPÍTULO II

### MATERIALES Y MÉTODOS

#### 2.1 Descripción del área de estudio

El presente estudio se centra en el cantón de Ibarra, que forma parte de la provincia de Imbabura. La zona ha experimentado un crecimiento sostenido en el uso de las plataformas digitales de transporte InDrive y DiDi, lo que ha cambiado las prácticas tradicionales de empleo en el área. La situación plantea interrogantes sobre el derecho al trabajo, la estabilidad laboral, la seguridad social y la protección de los derechos fundamentales de los trabajadores que prestan servicios a través de estas aplicaciones.

Este estudio, basado en la realidad local, se enfoca en el marco legal de estas relaciones laborales y en la capacidad del sistema legal actual para responder a los desafíos planteados por la economía digital en el sector del transporte.

#### 2.2 Tipo de investigación, técnicas y enfoque

La investigación adopta un enfoque cualitativo, con una orientación socio-jurídica, que combina herramientas del análisis legal y la investigación social aplicada. El propósito es generar una comprensión integral del fenómeno, tanto desde la perspectiva normativa como desde las experiencias reales de los actores involucrados.

Las técnicas que se utilizaron son los análisis documental y normativo, tanto de la legislación nacional como la de Colombia y Perú. También se realizó las entrevistas a conductores de estas plataformas y expertos jurídicos para la absorción real de su entorno laboral y los criterios de los expertos en cuanto al tema planteado.

##### 2.2.1. Investigación Cualitativa

El enfoque cualitativo ayuda a examinar las experiencias laborales, las condiciones y las percepciones de los conductores de aplicaciones de manera integral e interpretativa. El propósito es lograr una comprensión situada de cómo se garantizan, si es que se garantizan, las violaciones de derechos laborales en el ámbito digital. Este enfoque es adecuado para el estudio

de relaciones laborales atípicas, donde el formalismo legal no logra capturar toda la complejidad del fenómeno social subyacente.

### ***2.2.2. Investigación Documental***

El análisis documental se orienta a la identificación, sistematización e interpretación de fuentes jurídicas primarias y secundarias, tales como normas constitucionales, legislación laboral, jurisprudencia, informes de organismos internacionales, estudios académicos y reportes institucionales. Este insumo permite establecer un marco legal comparativo entre Ecuador, Colombia y Perú, así como evaluar el grado de adecuación del sistema jurídico ecuatoriano frente al trabajo en plataformas digitales.

### ***2.2.3. Investigación de Campo***

El trabajo de campo se llevará a cabo con un enfoque exploratorio-descriptivo. Involucra la recolección de datos empíricos en el entorno natural de los conductores de aplicaciones utilizando la observación participante y entrevistas. Esta técnica es esencial para probar las proposiciones doctrinales y legales sobre las condiciones reales que enfrentan los trabajadores digitales. El objetivo es obtener la siguiente información:

- **Recoger Datos Primarios:** A partir de observaciones de campo y entrevistas semi-estructuradas, se recopilarán datos actualizados sobre las condiciones laborales de los conductores de aplicaciones. Esto incluirá datos sobre horas de trabajo, ingresos, percepciones de seguridad laboral y la relación laboral con las plataformas de transporte.
- **Captar Experiencias Diversas:** A través de la recopilación de información enriquecerá el análisis permitiendo tener criterios tanto de los conductores como de los profesionales en derecho, ya que, con dicha información se llegó a tener una visualización real en cuento al problema planteado.

### ***2.2.4. Entrevista***

Las entrevistas permitirán captar la realidad sobre las condiciones laborales reales de los conductores de InDrive y DiDi. Esta técnica facilita un análisis individualizado de los derechos laborales vulnerados o no reconocidos, tales como afiliación a la seguridad social, acceso a beneficios legales y mecanismos de protección frente a despidos o bloqueos de la plataforma.

### ***2.2.5. Investigación Descriptivo***

El enfoque descriptivo se plantea elaborar una caracterización completa de un fenómeno laboral en estudio, sin alterar las variables de indagación. Con esta estrategia se recogen y organizan datos que evidencian patrones de informalidad, precariedad y de inseguridad jurídica que afecta a los trabajadores de plataformas en Ibarra, con un objetivo de sustentar políticas públicas y reformas normativas.

### ***2.2.6. Hermenéutica Jurídica***

La hermenéutica jurídica se empleará como método para interpretar críticamente la legislación ecuatoriana vigente, especialmente en lo concerniente al derecho al trabajo, la economía informal y las nuevas formas de contratación digital. Este enfoque busca comprender no solo el contenido literal de las normas, sino su alcance, finalidad y aplicabilidad frente a las nuevas realidades laborales, proponiendo posibles vías para su adaptación o reforma.

En definitiva, la aplicación de la hermenéutica jurídica no solo enriquecerá el análisis normativo de esta investigación, sino que también permitirá proponer lecturas más inclusivas, dinámicas y garantistas del derecho laboral ecuatoriano, en un contexto marcado por los cambios tecnológicos y la transformación de las formas de empleo.

## **2.3 Procedimiento de la Investigación**

El procedimiento de investigación se organiza de la siguiente manera.

a) Fase Cero-Alcance: Realizar algunos trabajos preliminares, revisar la literatura y la normativa sobre el trabajo en plataformas.

b) Fase Uno-Campo: Administrar entrevistas semi-estructuradas a conductores y especialistas.

c) Fase Dos-Análisis: Síntesis de datos a través del análisis de contenido y la interpretación hermenéutica de textos legales relevantes.

Esta secuencia metodológica está diseñada para coincidir y evaluar prácticas con realidades normativas regulatorias, especialmente tensiones entre los nuevos modelos de provisión de servicios de economía digital y el empleo tradicional.

### ***2.3.1 Población Objetivo***

La población objeto de estudio está compuesta por dos grupos:

a) Conductores de aplicaciones móviles (InDrive, DiDi) que operan en el cantón Ibarra, quienes constituyen la fuente principal de información empírica sobre las condiciones laborales actuales en el ámbito digital informal.

b) Expertos en derecho laboral, funcionarios públicos y representantes de instituciones reguladoras, cuya perspectiva permitirá analizar la interpretación normativa vigente, así como las limitaciones legales frente al trabajo en plataformas.

### **2.4 Análisis de Resultados**

La información obtenida se procesará mediante análisis cualitativo de contenido, identificando categorías y patrones en los testimonios de los entrevistados. Asimismo, se aplicará la hermenéutica jurídica para interpretar las normas relacionadas con el derecho al trabajo y evaluar su aplicabilidad a la economía colaborativa. Esta doble vía permitirá determinar si el marco legal actual responde adecuadamente a la nueva configuración del empleo digital, o si, por el contrario, existe un déficit de protección jurídica.

### **2.5 Consideraciones Bioéticas**

La investigación respetará estrictamente los principios bioéticos que rigen el trabajo académico con seres humanos: consentimiento informado, confidencialidad, voluntariedad y



respeto a la dignidad de los participantes. Ninguna persona será obligada a participar, y la información será utilizada exclusivamente con fines académicos, garantizando la protección de datos personales y laborales en todo momento.

## CAPÍTULO III

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 3.1 Resultados de entrevistas Abogados

<i>Tema / Aspecto</i>	<b>Ab. Andrés Ramos</b>	<b>Ab. Lennin Paredes</b>	<b>Ab. Víctor Manosalva</b>	<b>Ab. Rosalía Meneses</b>	<b>Ab. Evelin Trujillo</b>
<b>Legislación vigente</b>	Señala la laguna normativa: ni el Código del Trabajo ni la Ley de Transporte regulan expresamente a los conductores digitales.	Coincide en que existe vacío legal y que la normativa actual genera inseguridad jurídica.	Subraya que la legislación está desfasada frente a la tecnología.	Existe vacíos en la legislación ecuatoriana en cuanto a estos temas, recomendaría que se reforme especialmente el código de trabajo para que se vulnere los derechos como la seguridad y la estabilidad laboral.	Afirma que la omisión normativa vulnera derechos básicos como seguridad social y estabilidad laboral.
<b>Precedentes judiciales</b>	Indica que no existen pronunciamientos firmes de la Corte ni línea jurisprudencial.	Considera que los pocos fallos existentes son aislados y no crean doctrina.	Apunta que esta ausencia de jurisprudencia mantiene la vulnerabilidad de los trabajadores.	Coincide con la falta de precedentes y la necesidad de sentar doctrina.	Menciona que la falta de fallos definitivos retarda la protección efectiva de derechos.



<p><b>Medidas para garantizar la igualdad de condiciones</b></p>	<p>Sugiere que la normativa debe de ser clara y que incluya capacitación más estricta y sobre todo licencias profesionales a todos los conductores que operan en estas plataformas.</p>	<p>Exige transparencia en el cobro de comisiones y mantenimiento obligatorio de vehículos.</p>	<p>Aboga por mayor intervención estatal para prevenir explotación laboral.</p>	<p>Recomienda estándares de calidad y seguridad uniformes.</p>	<p>Sugiere crear mecanismos de resolución de conflictos y responsabilidad solidaria de las plataformas.</p>
<p><b>Equilibrio derechos conductores / seguridad usuarios</b></p>	<p>Propone mecanismos eficaces de resolución de conflictos y tarifas transparentes.</p>	<p>Recomienda que debe de haber un reglamento donde haya sanciones en caso de incidentes,</p>	<p>Enfatiza que debe de crearse un enfoque integral que reconozca todos los derechos laborales que existe en nuestra legislación, donde no se excluya las garantías de los usuarios que utilizan estas aplicaciones</p>	<p>Señala la necesidad de estándares de calidad del servicio.</p>	<p>Defiende que la regulación proteja simultáneamente a conductores y usuarios.</p>

*Nota:* Autoría propia.

### **Análisis**

Las entrevistas realizadas a los profesionales del derecho y a conductores de las plataformas evidencia un vacío legal en cuanto a inseguridad jurídica que caracteriza este modelo de trabajo

en Ecuador. Los juristas coinciden en que no existen un marco normativo específico que regula la relación laboral en las plataformas digitales y conductores, lo que dejan sin protección efectiva a estos últimos en materia de seguridad social, la estabilidad laboral y derechos básicos que garantizan un trabajo digno.

Los aspectos abordados en esta sección incluyen la documentación escasa que regula el trabajo realizado a través de plataformas digitales. Todos los abogados están de acuerdo en el hecho de que, si bien existen normas como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código del Trabajo, ninguna de las anteriores se ocupa de ese nexo laboral. Esta situación se denomina en la literatura como un “hueco de incertidumbre jurídica”. Uno de los entrevistados comentó que esta situación de indefensión legislativa, acerca de las garantías que se brindan a los conductores, es particularmente aleccionadora, es decir, en la afiliación a la seguridad social, en las jornadas de trabajo y en la defensa que se ofrece ante despidos arbitrarios.

Ambos grupos coinciden en que esta situación es ilustrativa de la ausencia de regulación y la incapacidad del sistema legal para mantener el ritmo con la tecnología. Se sugiere que se formule una ley para abordar el tema de los avances tecnológicos en el campo laboral, para garantizar y proporcionar equidad en relación con la industria del transporte convencional.

Con respecto a los vacíos legales, los abogados enfatizaron que esto no es simplemente una ausencia de leyes, sino un fracaso del sistema legal para mantenerse al día con la tecnología. Algunos especialistas señalaron que el modelo de contrato digital impone una adhesión unilateral, lo que distorsiona la libre voluntad contractual y subyuga a los conductores a una posición desigual con respecto a la empresa. También se mencionó la falta de mecanismos de control estatal adecuados para regular estas relaciones laborales atípicas.

Mencionado anteriormente, dentro de las entrevistas se abordó el tema de la relación que tienen los conductores de plataformas y los taxistas convencionales. Los abogados indicaron que esta convivencia ha generado ciertas incomodidades, sobre todo por la manera como se considera esta convivencia como una competencia. Sin embargo, todos se pusieron de acuerdo en que ambos sistemas de transporte son compatibles, siempre y cuando se adopte una regulación justa que garantice la igualdad de condiciones de operación. Se sugirió la adopción de requisitos mínimos de tipo técnico, seguridad y capacitación para todos los prestadores de

los servicios, ya sea que lo hagan en el ámbito de una empresa digital, o en una cooperativa tradicional.

Tiene que haber un equilibrio en la regulación entre las condiciones laborales para los conductores y la seguridad del usuario. La regulación debe hacerse cumplir para garantizar la seguridad no técnica del usuario, un cargo claro y justo para el usuario, responsabilidad exigible por fallos técnicos y responsabilidad interplataforma por incidentes. Las entrevistas muestran que hay un cierto grado de consenso entre los profesionales legales sobre la urgente necesidad de revisar el marco legal de Ecuador para reflejar los cambios digitales en el trabajo.

Si bien se reconocen ciertas particularidades del modelo flexible que ofrecen estas plataformas, los expertos subrayan que ello no puede justificar la exclusión de los trabajadores de los derechos fundamentales reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales.

### ***3.1.2 Resultados de las Entrevistas a Conductores de Plataformas Digitales de Transporte***

Durante el desarrollo de la presente investigación, se llevó a cabo un conjunto de entrevistas cualitativas a conductores que prestan servicios a través de plataformas móviles como Uber, DiDi e InDrive. El propósito fue conocer sus experiencias en cuanto a las condiciones laborales, el vínculo con la plataforma, la cobertura de derechos y la percepción respecto al marco regulatorio vigente.

En cuanto al ingreso de las plataformas, la mayoría de entrevistados señaló que el proceso de la afiliación es rápido y con exigencias mínimas: basta con subir la documentación personal tanto del conductor y especificar cuáles son sus ingresos esta persona llega a tener un seguro dependiendo de los ingresos percibidos del trabajador.

No obstante, entre los entrevistados hay personas que cuestionan la falta de transparencia por parte de estas instituciones, ya que les exige aportar de manera puntual, pero al momento de ocupar el seguro no son atendidos la cual muchas de estas personas deciden no afiliarse.

En cuanto a la relación económica se verificó que una parte importante de los entrevistados constituyen una actividad económica como fuente principal de ingresos para sus hogares, llegando esto a representar un 80% y el 100% de sus ingresos mensuales. Es decir, este

resultado revela una subordinación económica directa, reconocida doctrinaria y jurisprudencialmente en cuanto a la relación laboral.

Desde un enfoque financiero, el análisis mostró que los conductores tienen que asumir muchos costos operativos, como el pago de comisiones que varían entre el 20% y el 30% del valor del viaje, además de costos recurrentes de combustible, mantenimiento del vehículo, seguro privado y depreciación del activo. Mientras los conductores pagan estos costos por su cuenta, la ausencia de privilegios laborales como despidos, compensaciones y beneficios subsidiados, ilustra que el sistema reproduce las características de una situación laboral precaria.

Dentro del resultado en cuanto a las tarifas fijadas unilateralmente por la empresa son muy variadas ya que en tanto en Uber e inDrive, el usuario es el que pone el precio, lo que esto lleva a aceptar o no al conductor, esto en lo principal no cubre los gastos reales de la operación y no existe una remuneración concreta ya que esta puede variar cada mes, lo que conlleva a un contrato de adhesión que vulnera el equilibrio entre las partes.

La situación de seguridad social era la misma para todos, y nadie estaba cubierto por seguro médico, seguro contra accidentes o beneficios pensionables o de jubilación. Una lesión o una enfermedad deben pagarse por cuenta propia: una situación que contraviene el artículo 34 de la Constitución de la República del Ecuador, que dice que la seguridad social es un derecho de todos, independientemente de la forma en que se realice el trabajo. En este caso, es evidentemente claro que la plataforma no tiene responsabilidad como empleador, y esto a pesar de los beneficios que obtiene del trabajo del conductor.

En lo concerniente a la regulación de su actividad, los conductores manifestaron sentirse inmersos en un contexto normativo ambiguo y contradictorio. La falta de una legislación clara que regule el trabajo mediado por plataformas digitales genera inseguridad jurídica y los expone a sanciones, denuncias o persecuciones por parte de autoridades de tránsito o asociaciones de taxistas regulados. Esta situación atenta contra el principio de legalidad, ya que no existen normas claras, públicas y predecibles que determinen las condiciones de ejercicio de esta modalidad de empleo.

Además, se puede constatar que la integración de estas plataformas digitales ha creado un gran debate entre taxistas tradicionales, ya que mencionan el descontento de que estas aplicaciones no sean controladas ya que a este gremio de transportistas están sujetas a ciertos

parámetros que deben ser cumplidos. Hay que mencionar que unos entrevistados mencionaron que no están en contra del uso de las plataformas, pero si recomiendan a las autoridades que sean más controladas. Esto en conformidad al Artículo 11 donde garantiza la igual ante la ley.

Con respecto a las reformas que se proponen para mejorar las condiciones laborales de los conductores de las plataformas digitales, existe un consenso en que las empresas deben otorgar por lo menos algunos derechos, tales como: afiliación a la seguridad social, pago por el tiempo de espera, establecimiento de mecanismos de resolución de conflictos, transparencia en la tarificación, y pago por el tiempo de espera.

Estas demandas son congruentes con la obligación que tiene el Estado, contenida en la norma constitucional, de garantizar condiciones de trabajo dignas, que son justas, equilibradas y sostenibles para todos los trabajadores, incluso para los que se encuentran en formas de trabajo digital.

Finalmente, algunos de los entrevistados sostenían que el Estado debería intervenir y regular de forma precisa esta actividad mediante el dictado de una ley que, reconociendo la naturaleza laboral de la vinculación con las plataformas, establezca obligaciones mínimas para estas empresas de tecnologías de la información. Se destacó que el desarrollo de la economía del transporte por aplicación no debería darse en condiciones de working poor o a la ausencia de derechos laborales.

### 3.2 Discusión

La evidencia empírica y normativa recogida a lo largo de esta investigación permite sostener, con fundamentos jurídicos sólidos, que los conductores que operan mediante plataformas digitales como DiDi e inDrive mantienen una relación laboral encubierta.

Esto se verifica tanto en los elementos esenciales del contrato de trabajo conforme al Código del Trabajo, como en la práctica operativa observada en dichas aplicaciones.

	<i>Código del Trabajo - Ecuador</i>	<i>Presencia en DiDi</i>	<i>Presencia de InDrive</i>
--	---	------------------------------	---------------------------------

<p><b><i>Contrato</i></b></p>	<p>Todo vínculo donde una persona se obliga a prestar sus servicios bajo dependencia a cambio de una remuneración. (CT, Art 8)</p>	<p>La relación está disfrazada bajo un "contrato de uso" de la app, con control unilateral.</p>	<p>Tiene la misma modalidad de trabajo ya que la relación está disfrazada bajo un "contrato de uso" de la app, con control unilateral.</p>
<p><b><i>Tipos de Contratos</i></b></p>	<p>a) Los contratos por obra cierta, que no sean habituales en la actividad de la empresa o empleador; b) Los contratos eventuales, ocasionales y de temporada; c) Los de aprendizaje; y, d) Los demás que determine la ley. (CT, Art 14)</p>	<p>Aceptación de términos y condiciones</p>	<p>Aceptaciones de temimos y condiciones</p>
<p><b><i>Lugar habitual de trabajo</i></b></p>	<p>Dentro del contrato de trabajo se determina por el empleador o convenido en el contrato.</p>	<p>El conductor elige zonas, pero está condicionado por algoritmos y ubicaciones de alta demanda.</p>	<p>Hay una similitud ya que dentro de la aplicación de InDrive los conductores son los que eligen el lugar de donde van a prestar sus servicios.</p>
<p><b><i>Relación de dependencia laboral.</i></b></p>	<p>La relación de dependencia significa cuando una persona trabaja para otra, esto bajo una relación laboral o contrato.</p>	<p>La relación entre los conductores de Didi actualmente no existe una regulación clara que establezca una relación laboral tradicional.</p>	<p>La relación entre los conductores de InDrive actualmente no existe una regulación clara que establezca una relación laboral tradicional.</p>

<p><i>Jornada</i></p>	<p>De la jornada máxima. - La jornada máxima de trabajo será de ocho horas diarias, de manera que no exceda de cuarenta horas semanales, salvo disposición de la ley en contrario.</p> <p>El tiempo máximo de trabajo efectivo en el subsuelo será de seis horas diarias y solamente por concepto de horas suplementarias, extraordinarias o de recuperación, podrá prolongarse por una hora más, con la remuneración y los recargos correspondientes. (CT, Art 47)</p>	<p>No hay jornada fija, pero hay presión para conectarse en horas pico; el sistema premia disponibilidad.</p>	<p>A través de algoritmos, ranking, penalizaciones y evaluación del rendimiento, se ejerce presión constante sobre el conductor.</p> <p>Es importante mencionar que hay Similar presión por permanencia, con sanciones si se rechazan servicios.</p>
-----------------------	---	---	--

<p><b>Remuneración</b></p>	<p>Sueldo o salario y retribución accesoría.- Para el pago de indemnizaciones a que tiene derecho el trabajador, se entiende como remuneración todo lo que el trabajador reciba en dinero, en servicios o en especies, inclusive lo que percibiere por trabajos extraordinarios y suplementarios, a destajo, comisiones, participación en beneficios, el aporte individual al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social cuando lo asume el empleador, o cualquier otra retribución que tenga carácter normal en la industria o servicio. (CT, Art 95)</p>	<p>DiDi cobra comisiones sobre cada servicio, retiene pagos, controla incentivos y descuentos; no hay garantía salarial.</p>	<p>Comisiones variables, descuentos unilaterales; no hay garantía salarial.</p>
<p><b>Prestación personal del servicio</b></p>	<p>El contrato exige que la labor sea cumplida personalmente por el trabajador.</p>	<p>Solo la persona registrada puede operar, con requisitos estrictos y restricciones. Hay que mencionar que no tienen control de la persona que conduce el vehículo.</p>	<p>Solo el conductor autorizado puede operar. Se prohíbe compartir o ceder la cuenta. Pero no es controlado.</p>
<p><b>Obligación Patronales</b></p>	<p>Las obligaciones patronales en un contrato de trabajo incluyen aspectos como el pago puntual de salarios, la afiliación al IESS, el cumplimiento de normas de seguridad y salud, y el respeto a los</p>	<p>No existe reconocimiento formal, por lo tanto, No hay cumplimiento de beneficios legales.</p>	<p>De la misma manera no existe reconocimiento formal, por lo tanto, No hay cumplimiento de beneficios legales.</p>

	derechos laborales establecidos en el Código del Trabajo.		
<b><i>Afiliación al seguro social.</i></b>	Es obligación del empleador afiliarles al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS, desde que el primer día que prestan sus servicios como trabajador.	Dentro del Contrato de Uso y utilización de la plataforma, no existe ninguna cláusula donde los trabajadores sean asegurados al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).	De la misma manera Dentro del Contrato de Uso y utilización de la plataforma, no existe ninguna cláusula donde los trabajadores sean asegurados al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).
<b><i>Vacaciones</i></b>	Vacaciones anuales. - Todo trabajador tendrá derecho a gozar anualmente de un período ininterrumpido de quince días de descanso, incluidos los días no laborables. Los trabajadores que hubieren prestado servicios por más de cinco años en la misma empresa o al mismo empleador, tendrán derecho a gozar adicionalmente de un día de vacaciones por cada uno de los años excedentes o recibirán en dinero la remuneración correspondiente a los días excedentes. (CT, Art 69)	En esta aplicación son los trabajadores quienes ven si se acogen a las vacaciones o no, ya que no tienen beneficios de ley.	Los trabajadores de la esta aplicación no suelen tener vacaciones ya que están en la libertad de tomar o no, y de la misma manera no tiene beneficios de ley.

<p><b><i>Indemnización</i></b></p>	<p>Para el pago de indemnizaciones a que tiene derecho el trabajador, se entiende como remuneración todo lo que el trabajador reciba en dinero, en servicios o en especies, inclusive lo que percibiere por trabajos extraordinarios y suplementarios, a destajo, comisiones, participación en beneficios, el aporte individual al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social cuando lo asume el empleador, o cualquier otra retribución que tenga carácter normal en la industria o servicio. (CT, Art 95)</p>	<p>De manera general los conductores que operan en estas aplicaciones, al no ser un contrato como lo establece la ley, estos no tienen derecho a una indemnización.</p>	<p>De manera general los conductores que operan en estas aplicaciones, al no ser un contrato como lo establece la ley, estos no tienen derecho a una indemnización.</p>
<p><b><i>Liquidaciones</i></b></p>	<p>La liquidación según el Código del Trabajo, incluye el pago de los rubros pendientes al finalizar la relación laboral. Estos rubros pueden incluir el sueldo o salario del último mes o días trabajados, décimo tercero y décimo cuarto sueldos proporcionales, vacaciones no gozadas, fondos de reserva acumulados, e indemnizaciones por despido o desahucio, si corresponde.</p>	<p>Sí, los conductores y repartidores de DiDi tienen derecho a liquidación, así como a otras prestaciones laborales como aguinaldo, vacaciones y seguro social.</p>	<p>En general, los conductores de inDriver, al no ser empleados directos de la empresa, no reciben una liquidación tradicional como la de un empleado de nómina. Sin embargo, inDriver ofrece la posibilidad de solicitar la devolución de saldos no utilizados en la cuenta del conductor.</p>

<p><b>Control y registro</b></p>	<p>El empleador puede llevar un control razonable de la actividad laboral.</p>	<p>La aplicación monitorea tiempos, calificaciones, ubicación y conducta del conductor.</p>	<p>Se realiza seguimiento en tiempo real, con registros automáticos de desempeño.</p>
----------------------------------	--	---	---

*Nota:* Información obtenida de: *Código de Trabajo.*; *Documento inédito.*; *DiDi Mobility Information Technology Pte. Ltd. (2024). Términos y condiciones de uso de DiDi - Usuario Conductor. Documento interno.*

### 3.2.1 Argumentación Jurídica

De acuerdo con el artículo 8 del código laboral, existe un contrato de trabajo individual cuando una persona se compromete a prestar a otra persona sus servicios como empleado y a pagar un salario. Esta conexión no necesita estar en forma escrita para ser válida; el cumplimiento efectivo de las condiciones delineadas es suficiente.

En el caso de los conductores de plataformas, el servicio se presta de forma personal, en el contexto de una evidente dependencia económica, ya que los ingresos del conductor dependen exclusivamente de la cantidad de viajes que la plataforma les asigne. También hay una forma de subordinación indirecta a través de algoritmos, sistemas de reputación e incluso castigos que reemplazan la necesidad de un empleador físico.

En la misma línea, el artículo 47 y los siguientes del código laboral describen la jornada laboral. A pesar de que los conductores tienen la autonomía para determinar cuándo iniciar sesión, las plataformas tienen sistemas de incentivos y castigos que dictan fuertemente su disponibilidad hasta el punto de una jornada laboral, es decir, no de forma formal, sino a través de la lógica algorítmica de la plataforma, el día se crea artificialmente.

Respecto a la remuneración del trabajo salariado, el artículo 279 prescribe que debe ser proporcional y suficiente, garantizando el mínimo vital. Sin embargo, en la práctica, las plataformas establecen y restringen tarifas arbitrarias, deducen comisiones no documentadas y no fijan un mínimo, lo que niega completamente este principio. También hay incumplimiento

con el pago de vacaciones, la provisión de liquidaciones y el reembolso de la terminación, que está ausente en los artículos 111, 115, 176, 188 y 194 del Código Laboral.

La sentencia 106-20-IN/24, la Corte Constitucional del Ecuador se evidenció que el trabajo de los conductores de plataformas digitales se desenvuelve dentro de un vacío regulatorio en cuanto al derecho laboral. En dicha resolución se señaló expresamente *“No existe una normativa clara que regule la actividad de las aplicaciones móviles de transporte, lo que genera una situación de inseguridad jurídica para quienes prestan estos servicios”* (Corte Constitucional, 2024, p. 44).

Entre los puntos más críticos identificados por la Corte fue el uso de cláusulas contractuales que deslindan de responsabilidad a las plataformas y obligan a resolver conflictos en el extranjero, como por ejemplo de Singapur. Estas disposiciones imponen muchos obstáculos y barreras al acceso de la justifica de donde operan estos conductores. Ahora bien, si hablamos del Ecuador esta vulnerado lo que consagra la Constitución del Ecuador en su Art. 75.

Los contratos de arquitectura creados por empresas como Didi e inDrive, que se niegan a reconocer cualquier relación laboral con los conductores, son legal y fácticamente incorrectos con respecto a su relación legal con los conductores. Aunque se intenta categorizar la relación legalmente como un mero caso de intermediación tecnológica, la evaluación de los elementos materiales del caso indica una relación de subordinación.

La plataforma establece los términos del servicio, determina el precio y las condiciones del servicio, ejerce control sobre el acceso a los servicios y puede en cualquier momento suspender unilateralmente los servicios de los conductores. Esto se ajusta a los marcos legales y doctrinales que permiten la identificación de una relación laboral a efectos de y de acuerdo con el artículo 8 del Código del Trabajo ecuatoriano.

El modelo adoptado por estas plataformas despoja a los trabajadores de sus derechos más fundamentales y básicos, y en este caso, el más importante y fundamental de estos derechos es:

- **El derecho al alquiler de trabajo.** Tal modelo implicaría que la asociación como empleo está sujeta a la suposición de que el empleo es, como mínimo, remunerado, lo que en este caso está sujeto a la seguridad social y laboral como parte de un sistema formal y legal que está, de hecho, protegido como parte de las obligaciones mínimas constitucionales legales del estado como empleador.
- **Afiliación a la Seguridad Social:** Considerar a los conductores como trabajadores autónomos hace que no cumplan con la afiliación obligatoria al IESS, lo que viola el principio de universalidad establecido en el Artículo 367 de la Constitución.
  - **Estabilidad:** Dentro de las plataformas digitales puede acceder o suspender. El acceso a los conductores, sin proceso previo ni posibilidad de defensa ya que esto constituye una práctica bilateral y esto debería ser una práctica unilateral para garantizar la estabilidad del empleo.
  - **Prohibición de cláusulas abusivas:** Los términos contractuales de adhesión establecidos por las plataformas —como la exoneración total de responsabilidad por daños a terceros y la obligación de someterse a un arbitraje extranjero— son cláusulas abusivas y carecen de bona fides, además de violar el principio de orden público en las relaciones laborales.

La supuesta realidad del trabajador autónomo, en la práctica, sirve como un instrumento para una forma extrema de flexibilización del trabajo, que, a su vez, facilita la desprotección estructural de las personas económicamente dependientes de estas plataformas. Las características de la relación —subordinación algorítmica, ausencia de negociación bilateral y dependencia económica integral— son, en sí mismas, suficientes para establecer la naturaleza jurídica de la relación, independientemente de la etiqueta que se le imponga.

No obstante, también es necesario reconocer que este modelo ofrece ciertas ventajas, como la flexibilidad en la jornada y la autonomía para decidir la cantidad de horas trabajadas, lo cual representa una novedad frente al régimen tradicional de subordinación. Esta flexibilidad, sin

embargo, no puede justificar la eliminación de las protecciones mínimas que la Constitución y la legislación laboral otorgan a todos los trabajadores.

La remuneración establece por servicios prestados y varía según la distancia. La plataforma calcula automáticamente la tarifa y aplica una comisión variable lo que limita la capacidad de negociación del conductor y refuerza su dependencia económica. Hay que tener en cuenta que los riesgos de todo se transfieren al trabajador, ya que, el mantenimiento, seguros y demás gastos sin compensación no son controlados, solo son aceptados por los conductores, además para el pago los usuarios también pueden poner cuando desean pagar por el servicio.

Otro punto relevante es la transferencia del riesgo al conductor, quien debe asumir los gastos de mantenimiento del vehículo, seguros y otros costos operativos, sin ningún tipo de compensación ni respaldo por parte de la empresa. Incluso en lo relativo a seguros contra accidentes, las coberturas ofrecidas por las plataformas son limitadas y no reemplazan los beneficios que brinda un sistema formal de trabajo.

Finalmente, las condiciones de monitoreo y control ejercidas por la plataforma, mediante sistemas de calificación, algoritmos de desempeño y estándares de servicio, configuran una forma de subordinación indirecta, en la que el empleador digital mantiene control efectivo sobre la actividad del conductor, sin asumir las obligaciones correspondientes.

Este modelo aun sin regular en el Ecuador demanda una intervención legislativa urgente donde permita equilibrar la flexibilidad del trabajo digital con el respaldo de los derechos fundamentales para un trabajo digno. Además, se ha tratado de que la Corte Constitución ha instado expresamente al legislador que aborden nuevas modalidades de empleo, sean tomadas muy en cuenta sin que se vulnere la progresividad de los derechos y garantizar las condiciones laborales dignas y justas para todas las personas que trabajan en estas plataformas.

### ***3.2.3 Urgencia de una Reforma Laboral Digital***

El análisis comparado de los elementos del contrato de trabajo y las condiciones reales impuestas por plataformas como DiDi e inDrive permite afirmar que sí existen los elementos esenciales de una relación laboral. La subordinación —aunque de tipo algorítmico—, la dependencia económica, la ausencia de autonomía real y la ejecución personal del servicio son características plenamente reconocibles en el marco del Código del Trabajo.

La ausencia de un reconocimiento jurídico de este tipo de trabajo vulnera derechos laborales, como la estabilidad en el empleo, la seguridad social, una remuneración que sea justa, vacaciones y compensaciones que la ley establece. Es urgente, por tanto, una reforma legislativa integral, que reconozca la existencia de nuevas formas de subordinación laboral derivadas del uso de tecnologías digitales, y que garantice a los conductores de plataformas móviles un trato justo, equitativo y acorde con los principios constitucionales y laborales del país.

Los descubrimientos de esta investigación han confirmado que la relación laboral entre las plataformas digitales de transporte y sus conductores contiene los elementos sustanciales de un vínculo laboral según lo que establece el Código de Trabajo, además la falta de reconocimiento legal de esta situación produce escenarios de indefensión, exclusión social y vulneración de los derechos laborales.

Es necesario una normativa que contemple expresamente las nuevas formas de subordinación digital para que se implemente obligaciones claras a las empresas tecnológicas, garantizando derechos efectivos condiciones dignas y el acceso a la seguridad social con independencia de la contractual aparente. El modelo de que maneja Colombia y Perú pueden servir de referencia para diseñar un marco normativo que armonice la flexibilidad tecnológica con la protección efectiva de los derechos fundamentales en el ámbito laboral.

## CAPÍTULO IV

### Conclusiones y recomendaciones

#### 4.1 Conclusiones

La investigación confirma que los conductores que operan mediante plataformas digitales de transporte, como DiDi e inDrive, configuran una relación laboral encubierta, en la medida en que se cumplen los elementos esenciales del contrato de trabajo previstos en el artículo 8 del Código del Trabajo: prestación personal del servicio, remuneración y subordinación, aunque esta última se manifieste en forma algorítmica.

El ordenamiento jurídico ecuatoriano en especial la Constitución del Ecuador y el Código de Trabajo aún no se ha acoplado a las nuevas modalidades de empleo que están surgiendo con el uso de las plataformas digitales de transporte de pasajeros. Esta falta de actualización ha provocado que quien desempeñan este tipo de trabajo queden en una situación de indefensión sin acceso efectivo a los derechos como la seguridad social, estabilidad laboral, liquidaciones, entre otras. lo que conlleva a que a la vulneración de derechos laborales.

En los contrastes normativos como los de Colombia y Perú han demostrado en los últimos años que es factible establecer marcos legales específicos que reconocen la relación laboral entre las personas que utilizan estas plataformas como fuente de trabajo, incorporando al concepto tradicional de subordinación a las nuevas dinámicas impuestas por los algoritmos. Es importante ver como estos dos países ofrecen insumos valiosos para la creación o la implementación de normas que pueden ser factibles tanto para conductores que operan en las plataformas digitales como los gremios de transportistas.

Las entrevistas realizadas a los profesionales de derecho, así como a los conductores que operan bajo esta modalidad digital, reflejan de manera consistente la percepción de desigualdad normativa, la precarización del trabajo digital y la urgencia de contar con reglas equitativas para el transporte de personas, con esto la igualdad tanto para los conductores de las plataformas digitales y los conductores como los taxistas tendrán las mismas condiciones de operar.



La actual ausencia de monitoreo por parte del estado y la ausencia de mecanismos de control estatal en el ámbito judicial también persisten en el fenómeno más amplio de la informalidad y la violación de derechos laborales. Esta informalidad está en marcado desacuerdo con el principio de la primacía de la realidad en el derecho laboral; realidad que más a menudo corresponde con las suaves protecciones y garantías de la Constitución, que informan el artículo 34 de la República.

## 4.2 Recomendaciones

Reforma al Código del Trabajo para así incorporar una sección específica que regule el trabajo mediante plataformas digitales, reconociendo las formas de subordinación tecnológica, imponiendo obligaciones patronales a las plataformas y garantizando el acceso a los derechos laborales fundamentales.

Es el desarrollo de jurisprudencia constitucional y laboral para así fomentar la construcción de criterios judiciales que reconozcan la naturaleza laboral de la relación entre las plataformas digitales y los conductores, aplicando y respetándolos principios ya consagrados en nuestra legislación.

Impulso al diálogo social para construir mesas de trabajo permanentes integrados por representantes de los plataformas digitales y autoridades para debatir y proponer regularizaciones equilibradas y sostenibles para todos los conductores.

Promover convenios unilaterales y multilaterales con países que tengan regularizaciones o normativa que regule a los conductores que operan en las plataformas digitales, y así toma referencias exitosas como el Decreto Supremo N.º 003-2023-TR de Perú o la sentencia 31524 de la Corte Suprema de Colombia, donde se evidencia que abordan muchos temas importantes en cuanto al ámbito laboral de estos conductores.

## Referencias Bibliográficas

- Ari, V. A., & Castillo, C. W. (2023). *Diseño e implementación de un sistema domótico siguiendo lineamientos de certificación LEED para asistir a personas con movilidad reducida utilizando microcontrolador ESP32 y asistente Amazon*. Universidad Ricardo Palma. doi:<https://repositorio.urp.edu.pe/handle/20.500.14138/7277>
- Armas, Z. W. (2024). *Generación de la zona rosa y su incidencia en el aparataje productivo del cantón Pujilí*. Universidad Técnica de Cotopaxi (UTC). doi:<https://repositorio.utc.edu.ec/handle/27000/12200>
- Barrios, Vega, J. A., & Cobo, Y. G. (2024). *Desarrollo de una aplicación móvil de domicilios para modernizar la experiencia de compra en pueblos tradicionales de Colombia*. UNIAGUSTINIANA. doi:<https://repositorio.uniagustiniana.edu.co/handle/123456789/2581>
- Cañigueral, A. (2020). *El trabajo ya no es lo que era: Nuevas formas de trabajar, otras maneras de vivir*. Conecta. doi:<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=iJvzDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=En+primer+lugar,+la+digitalización+de+los+servicios+de+transporte+ha+sido+fundamental.+Empresas+como+Uber,+Lyft,+Didi+y+Cabify+han+revolucionado+el+transporte+urbano+mediante+la+crea>
- Cárdenas, O. V. (2024). *Análisis de la aceptación de trabajos informales de una parte de la población del Gran Área Metropolitana, sus condiciones e implicaciones en el periodo 2019-2023*. SUWA. doi:<https://repositorio.usam.ac.cr/xmlui/handle/11506/2537>
- Castagnaro, F. (2024). *Programa integral de seguridad e higiene laboral en planta de fabricación de productos fitosanitarios*. doi:<http://redi.ufasta.edu.ar/jspui/handle/123456789/2106>
- Chavez, Z. S., & Villanueva, V. E. (2023). *Regulación normativa del uso obligatorio de catalizadores en el transporte público del distrito de Laredo-Trujillo y su incidencia en el derecho a la salud, durante el período 2022*. UPN. doi:<https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/35249>

- Clausi, V. A. (2021). *La influencia de la generación “Y” en la estructura organizacional: Una perspectiva desde las características generacionales que impactan en el desempeño laboral*. UCA. doi:<https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/12156>
- Corte Constitucional del Ecuador. (2024). *Sentencia N.º 106-20-IN/24*. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gob.ec/>
- De Stefano, V. (2016). The rise of the “just-in-time workforce”. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2682602](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2682602).
- DiDi. (2024). *DiDi Mobility Information Technology Pte*. Obtenido de Términos y condiciones de uso de DiDi - Usuario Conductor.: <https://www.didiglobal.com/>
- Díez, P. A. (2023). *Estudio del plan de exportación del Caqui Persimon al mercado Chino*. Universitat Politècnica de València. doi:<https://riunet.upv.es/handle/10251/200188>
- Dirección de Tránsito y Transporte de Ibarra. (2023). *Informe anual de movilidad y transporte urbano. Municipio de Ibarra*. Obtenido de [https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportalepm/wp-content/uploads/2023/informe\\_rendicion\\_de\\_cuentas\\_2022\\_mancomunidad.pdf](https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportalepm/wp-content/uploads/2023/informe_rendicion_de_cuentas_2022_mancomunidad.pdf)
- Ecuado, C. d. (2008). Asamblea Nacional del Ecuador. *Registro Oficial No. 449*. Obtenido de Registro Oficial No. 449.: [https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion\\_d\\_e\\_bolsillo.pdf](https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_d_e_bolsillo.pdf)
- Escobar, L. F. (2024). *Rediseño del Centro Comercial Mercado Sur de la ciudad de Ambato*. Universidad Técnica de Ambato. doi:<https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/41175>
- García, C. S., García, L. R., Lluen, T. M., & Oyola Benites, A. (2022). *Plan de negocios para prestar el servicio de delivery en Lima Este de Lima Metropolitana: Distritos de Ate, Santa Anita y Chaclacayo*. ESAN. doi:<https://repositorio.esan.edu.pe/server/api/core/bitstreams/026a641c-6051-40cb-9e2c-d640afc2de7e/content>
- García, M. D., Espinosa, M. J., & Hoyos, R. J. (2023). *Estudio De Factibilidad Para La Creación De Una Aplicación Móvil De Autogestión “Quickly” en Ibagué*. Corporación



- Recio, H. A. (2024). *Propuesta para una aplicación de transporte urbano desde el DCU: Urbanos Guadalajara*. UNiversidad Oberta de Catalunya. doi:<https://openaccess.uoc.edu/handle/10609/150946>
- Rivadeneira, J. (2020). Trabajo digital y derechos laborales: una mirada crítica desde América Latina. *Revista Ius Laboris*.
- Romero, B. J., & Bajaña, R. G. (2024). *Alternativas para la gestión administrativa y financiera de las Cooperativas de Transportes Intraprovinciales de la Provincia del Guayas*. Universidad Politécnica Salesiana . doi:<https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/28148>
- Todolí-Signes, A. (2017). El trabajo en la era de la economía colaborativa: Plataformas, derechos laborales y desafíos regulatorio. *Revista de Derecho Social*.
- Vela, V. E., & Porras, R. H. (2023). *Evaluación de la problemática del servicio de las líneas alimentadoras del Metropolitano en el sistema de transporte urbano de Lima y Callao y propuesta de mejora basada en sistemas inteligentes de transporte*. Universidad ESAN . doi:<https://qasrepositorio.esan.edu.pe/handle/20.500.12640/3636>
- Velasquez, O. R. (2020). *Diseño de modelo arquitectónico para la implementación de transporte urbano bajo las arquitecturas de movilidad inteligente de Smart Cities y el uso de Cloud Computing*. doi:<https://bdigital.dgse.uaa.mx:8080/xmlui/handle/11317/1802>
- Velázquez, C. (2024). *Estudio y análisis de riesgos generales en la Ecoplanta de General Daniel Cerri*. doi:<http://redi.ufasta.edu.ar/jspui/handle/123456789/2407>
- Vélez, C. (2019 de Diciembre de 03). *El principio de territorialidad en la aplicación de las normas laborales de Ecuador y Venezuela*. Obtenido de <file:///C:/Users/USER-HP/Downloads/Dialnet-ElPrincipioDeTerritorialidadEnLaAplicacionDeLasNor-8964696.pdf>

## NEXOS 1

### UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS CARRERA DE DERECHO

#### Preguntas para Entrevistas Abogados

- Hablando legalmente, ¿cree que los conductores que trabajan con aplicaciones como Uber, InDrive o DiDi deberían ser clasificados como empleados? ¿Por qué?
- ¿Cómo evalúa la actual legislación laboral ecuatoriana (Constitución y Código Laboral) frente a los desafíos que las nuevas formas de trabajo acompañadas de plataformas digitales plantean?
- En su opinión, ¿cuáles son los elementos más importantes que deben considerarse para establecer si existe o no una relación laboral entre el conductor y la plataforma? Por favor, apoye su respuesta desde la perspectiva legal.
- ¿Está de acuerdo en que el principio de primacía de la realidad debería utilizarse para simplificar la relación entre las plataformas digitales y sus conductores? ¿Por qué?
- ¿Qué considera que son las medidas legales más importantes o urgentes para proteger los derechos laborales de los trabajadores en plataformas que ofrecen servicios de transporte?
- ¿Cuáles cree que son los principales desafíos que un legislador ecuatoriano enfrentaría al tratar de establecer la relación legal entre los conductores y las plataformas digitales?

## ANEXOS 2

### UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS CARRERA DE DERECHO

#### Preguntas a los conductores de plataformas de transporte en Ibarra

- ¿Desde qué año realiza actividades como chofer a través de plataformas como InDrive, Uber, DiDi, etc.? ¿Qué lo incentivó a crear dicha cuenta?
- ¿Qué tan seguido usa estas plataformas? ¿Qué pasos ha seguido al organizar su hora de trabajo en la semana?
- ¿Esta actividad es la que le da mayor ingreso económico día a día? Si su respuesta es negativa, ¿qué estatus económico usted le otorga a este trabajo en su rutina diaria?
- En la presente, ¿tiene afiliación al IESS? Si la respuesta es positiva, ¿qué afiliación tiene y cómo la administra?
- ¿La plataforma en la que usted trabaja le otorga beneficios como bonos, seguros, asistencias en caso de accidentes, o incentivos de productividad? Si su respuesta es positiva, calcule y justifique su respuesta.
- Desde su experiencia como conductor, ¿usted piensa que la relación que tiene con la plataforma es de un contrato de trabajo como subordinado? Justifique su respuesta.
- “Cuestiones legales, técnicas o contractuales con la plataforma, si las hay, ¿cómo se resolvieron o qué limitaciones se enfrentaron para llegar a una solución?”
- “¿Qué opina sobre las ganancias y las comisiones que cobra la plataforma? ¿Son justas a su juicio?”
- “¿Cree que el estado ecuatoriano debería intervenir y controlar el trabajo realizado por los conductores en plataformas digitales? ¿Qué tipo de control cree que es necesario?”