

Perspectiva de la Economía Colaborativa en el Ecuador: Caso Uber y Airbnb

Xavier Espinoza Herrera¹

Fecha de recepción:

12 de junio, 2019

Fecha de aprobación:

6 de enero, 2020

Resumen

El siguiente artículo tiene como objetivo revisar el estado del arte de la tendencia que sigue la economía colaborativa a nivel global dentro del Ecuador. Este ensayo de carácter argumentativo trata de analizar como el consumo colaborativo ha tomado impulso en los últimos años, gracias a la disrupción de plataformas digitales innovadoras que conectan a potenciales usuarios de un servicio con oferentes del mismo, revolucionando la manera tradicional de transportarse en taxi o la forma de buscar alojamiento temporal dentro de un conglomerado urbano. Se concluye que las apps que movilizan o dan alojamiento a las personas deben estar sujetas a una regulación que permitan garantizar niveles de calidad y seguridad para el usuario; un marco regulatorio que debe ser diferente al aplicado en la economía tradicional por parte del Estado a gremios de taxistas y oferentes de alojamiento temporal.

Palabras Clave: Consumo, economía de mercado, competencia económica, desempleo, transporte.

Abstract

The following article aims to review the state of the art of the trend that the collaborative economy follows globally as well as within Ecuador. This essay of argumentative character tries to analyze how collaborative consumption has gained momentum in recent years, thanks to the disruption of innovative digital platforms that connect potential users of a service with suppliers of the same, revolutionizing the traditional way of transporting by taxi or the way to find temporary accommodation within an urban conglomerate. It is concluded that the apps that mobilize or give accommodation to people must be subject to a regulation that allows guarantee levels of quality and safety for the user; a regulatory framework that must be different from that applied in the traditional economy by the State to taxi drivers and temporary accommodation providers.

Key words: Consumption, market economy, economic competition, unemployment, transportation.

¹Docente Tiempo Completo de la Facultad Ciencias Económicas y Empresariales en la Universidad Ecotec. xespinoza@ecotec.edu.ec

Introducción

Durante los últimos años el concepto de economía colaborativa ha venido tomando fuerza dentro de la Industria 4.0 o cuarta Revolución Industrial, donde los sistemas productivos y la sociedad logran conectarse gracias al auge del internet y las telecomunicaciones. La misma, ha recibido numerosas denominaciones como: *sharing economy*, economía bajo demanda, economía del procomún, capitalismo basado en las masas, economía de plataformas, economía de los pares, economía del alquiler. (Domínguez, 2017).

El consumo colaborativo, que podría definirse como un mecanismo tradicional de intercambio, préstamo, alquiler e incluso regalar, que utilizó tradicionalmente como puente las relaciones entre los miembros de una comunidad y de forma posterior junto con el uso de plataformas digitales, ha logrado una disrupción en las formas habituales de compraventa de bienes y servicios. Esta nueva cultura colaborativa, coincide con la crisis del capitalismo global del 2008 y un ciclo del aumento del desempleo y la precariedad laboral. (Rivera, Gordo y Cassidy, 2017).

En esta situación, una parte importante de la población trata de encontrar nuevas fuentes de ingresos principalmente en países en vías de desarrollo. El uso compartido de bienes y servicios se abre paso ante esta realidad, con la diferencia de que una persona dentro de una red colaborativa apoyada en plataformas digitales puede tomar el rol de comprador o vendedor de forma simultánea, optimizando el uso de sus activos subutilizados, los cuales puede alquilar, compartir o intercambiar, mediante el uso de aplicaciones móviles, sin perder derechos de propiedad sobre el bien. La clave está en poner en circulación bienes que se encuentren subutilizados o que no

generan rentabilidad a sus dueños, como por ejemplo las habitaciones de nuestro hogar que no utilizamos, un equipo audiovisual que pasa gran parte del tiempo sin usar, un taladro que requerimos solo para ciertas adecuaciones caseras, sólo por nombrar unos cuantos ejemplos.

Dentro de este entorno, la sociedad se enfrenta a nuevas formas de intercambio, donde se pueden obtener importantes beneficios con inversiones relativamente bajas comparado con lo que ocurre en la formación de empresas tradicionales, solo con el hecho de buscar sistemas de distribución ineficaces que posean una alta demanda; activos o espacios que estén de forma ociosa, sin generar algún tipo de rédito. Las personas por lo general poseen una variedad de bienes, muchos de ellos son usados de una forma temporal, y que podrían ser utilizados por otros sujetos que necesiten del mismo. Esto está originando un mercado de bienes y servicio de uso temporal. (Sastre-Centeno e Inglada, 2018).

La economía colaborativa se abre paso en los denominados Millennials o Nativos Digitales, los cuales utilizan de forma permanente dispositivos móviles dentro de su entorno laboral o personal, realizando todo tipo de transacciones económicas a través de aplicaciones tecnológicas que proporciona el internet sobre nuevos modelos potenciados por las redes sociales y plataformas tipo *per to per*.

El entorno descrito ha generado un sinnúmero de empresas dentro de esta nueva industria colaborativa, donde tenemos los casos más exitosos como Uber® y Blablacar® (transporte), Airbnb® (alojamiento), EatWhit® (gastronomía), Tutellus® (educación), sólo por mencionar a algunos; logrando un impacto económico y una amenaza importante para las

empresas tradicionales que, por cuestiones de regulación o tamaño de activos, no pueden competir en iguales condiciones que las empresas colaborativas. Gremios, asociaciones de taxistas y hoteleros han solicitado regulaciones o prohibiciones al funcionamiento de aplicaciones como Uber®, Cabify®, Easy Taxi®, Airbnb® a sus autoridades locales.

En la figura 1, se puede observar como la inversión en plataformas durante el período 2000-2015 a nivel mundial, se ha canalizado principalmente al sector de transporte y alojamiento. Este escenario se replica en algunas ciudades latinoamericanas, donde el sector de la transportación, por ejemplo, ha experimentado la disrupción de este tipo de empresas colaborativas, ya que al encontrar escenarios económicos negativos en la región, como el aumento de las tasas de desempleo e informalidad laboral, muchos ciudadanos ven en estas aplicaciones, una forma válida de obtener ingresos complementarios, al trabajar como taxista o conductor temporal utilizando su tiempo disponible.

Pero el emprendimiento colaborativo requiere de una fuerte dosis de innovación,

manejo de aplicaciones informáticas y plataformas digitales. No es de sorprenderse que los primeros emprendimientos colaborativos hayan florecido en entornos como el de Silicon Valley, capital mundial de la innovación y las startups, o en ciudades como Londres, Barcelona, Tel Aviv, Singapur, París, Bangalore, Sao Paulo, París, entre otras.

Los rasgos que distinguen y han impulsado a la economía colaborativa son los siguientes: a) la presencia de internet; b) la interconexión en red de personas y/o activos; c) el acceso al uso de activos tangibles o intangibles desaprovechados; d) la confianza entre los usuarios a partir de sus interacciones en la red; e) el carácter abierto, inclusivo y global. (Alfonso , 2016).

Revisión de Literatura

La cuarta revolución industrial o industria 4.0, centrada en aspectos como la robótica, la inteligencia artificial, el internet y la conexión entre dispositivos, está generando cambios en el modelo productivo y laboral.

El consumo colaborativo o economía colaborativa se define como una interacción

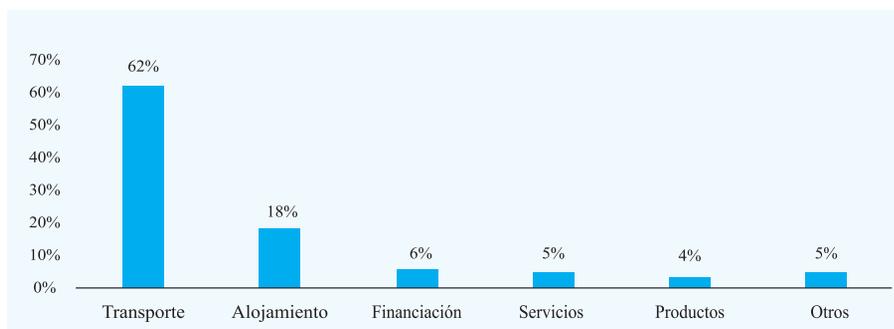


Figura 1. Distribución Porcentual de la Inversión en plataformas de la economía colaborativa a nivel mundial por sectores, periodo 2000-2015

Fuente: Statista (2016).

entre dos o más sujetos a través de medios digitalizados o no, que satisface una necesidad de una o más personas. (Charlán, 2018).

El término comienza a emplearse por Ray Algar en el artículo bajo el mismo título en el Boletín Leisure Report en abril del 2007, donde se destaca como los consumidores colaboran en línea para intercambiar bienes o servicios a través de sitios web, y que ha permitido la expansión del mismo por todo el mundo, destacando lo hecho por Wikipedia, Ebay, Trip Advisor, entre otros. (Algar, 2007).

A partir del año 2010, las aportaciones de Botsman y Rogers en su libro *Lo que es mío es tuyo: el auge del consumo colaborativo*, vuelven popular el término, señalando como la economía colaborativa está basada en plataformas digitales de distribución con redes de individuos y comunidades de manera descentralizada, en oposición a las instituciones económicas tradicionales, transformado las forma como producimos y consumimos. (Ruíz y Ruíz, 2018).

Además, se destaca los pilares del modelo de consumo colaborativo como: a) Sistemas basados en el producto: pagar por el beneficio de utilizar un producto sin necesidad de adquirirlo; b) Economías comunales: intercambio de bienes, servicios, conocimientos, habilidades, etc, entre personas con intereses comunes; c) Mercados de Redistribución: redistribuir bienes adquiridos y usados de donde ya no se necesita, hacia aquellos que si lo requieran.

Es en la economía del alquiler, además del préstamo e intercambio, donde se ha manifestado ampliamente el consumo colaborativo y donde han florecidos ideas nuevas de negocios. También se destacan áreas como la formación educativa, venta de bienes

nuevos y usados, servicios profesionales, cuidados de mascotas, etc.

El factor desconfianza por parte de los usuarios, se elimina gracias a un sistema de evaluación por parte de los mismos, sobre la reputación y responsabilidad del oferente del bien o servicio. Estos sistemas de calificación vienen ya implementados en las plataformas digitales, y se nutre de forma permanente con las opiniones de todos los usuarios de la aplicación.

Una economía que asigna sus recursos mediante las decisiones descentralizadas de numerosos hogares y empresas que interactúan en el mercado para conseguir bienes y servicios, se conoce como Economía de Mercado; la misma que al tener una reducida regulación gubernamental, es capaz de organizar la actividad económica y de esta forma alcanzar el bienestar general. (Mankiw, 2012).

Pero existen circunstancias en que suelen generarse situaciones de ineficiencia en la asignación de recursos, los que son conocidos como fallos de mercado y en los que una intervención pública está justificada. Entre los principales fallos tenemos la presencia de externalidades, la competencia imperfecta, la provisión de bienes públicos, manejo de información asimétrica, la distribución desigual de la renta e inestabilidad de los ciclos económicos, fallos en los cuales la metáfora de la mano invisible no cumple con su cometido de autorregulación del libre mercado.

Dentro de los fallos de mercado descritos, los participantes de la economía colaborativa, logran disminuir las asimetrías de la información gracias a la reducción importante de costos de transacción que provoca el sistema colaborativo a favor de los usuarios, ya que facilitan la búsqueda,

idoneidad y confiabilidad de proveedores; una negociación más ventajosa y verificación de lo acordado; y mayor celeridad para la organización y ejecución del intercambio del bien o servicio.

Al ser el sector colaborativo tan dinámico e innovador, con baja exigencia de capital y un importante nivel de rentabilidad si es que se logra alcanzar ciertos niveles de escala, otorga ciertas ventajas a sus participantes, las mismas que se reflejan en los precios de los bienes y servicios que ofrecen y que suelen por lo general, ser menores a los del mercado, ocasionando la presencia de nuevos monopolios digitales del internet.

Se entiende por regulación económica a una serie de restricciones legales que se imponen a los agentes ante la presencia de fallas de mercado; pero detrás de cada regulación pueden esconderse intereses de los políticos, burócratas o grupos particulares de interés que van creciendo a su amparo. El objetivo del libre mercado es la competencia, y la regulación la forma de defenderla, a través de un marco institucional adecuado, al imponer límites a sus actores dentro del sector. (Rodríguez, 2013).

Se entiende como competencia desleal a una serie de prácticas agresivas que se utilizan con el afán de tener algún tipo de ventaja sobre los consumidores de forma deshonesta. La defensa de la competencia debe garantizar su existencia y protegerse sobre todo aquello que vaya en contra del interés público. Se torna importante que el estado garantice un marco regulatorio que prevenga la generación de monopolios que socaven el bienestar de los consumidores.

Un caso muy conocido en la actualidad, son las regulaciones que solicitan las agremiaciones de transportistas u hoteleros que exigen mayor control al uso de

aplicaciones como Cabify®, Uber®, Easytaxi®, Airbnb® acusándolos de ilegales y de competencia desleal, ya que los gremios nombrados cumplen con leyes, normativas, reglamentos, permisos y obligaciones necesarias para su normal funcionamiento.

En el caso de Uber®, esta empresa no ha estado alejada de la polémica y en ciertos países donde tiene presencia, ha generado controversias sociales y judiciales, poniendo en riesgo a los usuarios según sus detractores, al carecer de autorizaciones, seguros y garantías para ofrecer el servicio de transporte de pasajeros.

La economía colaborativa generará cambios importantes en el mercado laboral, siendo un desafío importante para temas tradicionales como el salario mínimo y la contratación. Ante un desempleo creciente en América Latina, se destaca la preocupación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de que sea prioridad de los gobiernos promulgar la creación de trabajo decente, evitando la precariedad laboral fruto de la globalización, la crisis económica y los cambios tecnológicos en el entorno actual dentro de la naciente industria colaborativa, que implique informalización de los empleos que se generen y el no reconocimiento de los derechos laborales que existan según la legislación de cada país.

La transformación que la economía colaborativa está ocasionando en el campo del empleo, está generando un ejército de personas que no tienen acceso a un sistema de seguridad social o prestaciones básicas de salud, desembocando en un ambiente de extrema flexibilidad laboral con menores exigencias para la contratación. (Palacios, 2019).

La OIT en su informe *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo 2019*, destaca que,

en el caso de América Latina, después de años de continua desaceleración económica con un fuerte impacto en las tasas de desempleo, se comienzan a observar signos de recuperación, aunque su impacto en el crecimiento solo sea modesto. La tasa de informalidad bordea el 53% de los ocupados en la región y preocupa el aumento del empleo de mala calidad.

Empresas insignes del sector colaborativo como Uber® o Airbnb®, se enfrentan a legislaciones distintas en cada país donde tienen presencia, escapando al control y regulación de entes gubernamentales del ámbito tributario o laboral. Las firmas mencionadas logran enganchar rápidamente usuarios con activos ociosos (vehículos o espacios de alquiler) con promesas de ser uno mismo el jefe, no estar sujetos a horarios y con sólo tener a la mano un smartphone, logrando de esta forma evadir la existencia de algún tipo de relación laboral y dejando desprovisto a los trabajadores de cobertura sanitaria, aportaciones previsionales, salarios mínimos, derechos a vacaciones, entre otros. (Nasanovsky, 2019).

Desarrollo de la Economía Colaborativa en el Ecuador: Sector del Taxi y Hotelero

La oferta de servicios de taxis en el Ecuador ha sido muy pobre hasta antes del año 2000. Autos en mal estado, pésimo trato del conductor, unidades sin aires acondicionados en la costa del país. A esto debe sumarse los niveles de inseguridad que siempre se han percibido por parte de los usuarios de este servicio, donde constantemente se denuncian robos y violaciones dentro de los taxis amarillos del Ecuador en los últimos años.

La empresa privada detectó un nicho de mercado insatisfecho y aparecieron los deno-

minados *taxi amigos*. El modelo de negocio generado fue exitoso y el mismo termina convirtiéndose en un estándar. Los usuarios percibieron mayores niveles de calidad en el servicio, así como un traslado más seguro, disminuyendo considerablemente el riesgo de ser víctimas de secuestros, violaciones y asaltos.

Los gremios de taxistas no tuvieron otro remedio que ponerse al mismo nivel de la nueva competencia y accedieron al Plan Renova auspiciado por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el cual permitió a los propietarios de unidades acceder a precios preferenciales por vehículos ensamblados localmente o exonerados de aranceles para los importados; desde el 2008 hasta julio del 2015, el gremio de taxis pudo renovar casi 9000 unidades de transporte.

Pero la renovación del parque automotor de los taxistas ecuatorianos no bastó para ganarse la fidelidad de los usuarios, ya que el servicio seguía adoleciendo de los mismos problemas señalados anteriormente.

Uber® inició operaciones el 13 de julio del 2017, y su innovación consistió en conectar usuarios del servicio de taxi con conductores previamente verificados a través de una aplicación propia diseñada por la firma, sumando además los estándares de calidad y seguridad que deben cumplir quien aspira a prestar sus servicios para Uber®.

Aunque en países desarrollados es extensivo el uso de tarjetas de crédito, los conductores de Uber® en Ecuador si aceptan otra forma de pago como el efectivo.

La aplicación arrancó en las ciudades de Quito y Guayaquil. Otras aplicaciones que tienen el mismo giro de negocio son Cabify®, Easytaxi®, InDriver® que tienen también presencia en las ciudades nombradas.

Los choferes que utilizan estas aplicaciones, ya ha sido objetos de multas y sanciones por las autoridades de tránsito tanto en Quito como en Guayaquil. Los agentes aplican el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, que califica esto como una contravención de tránsito de primera clase. Esta normativa señala que el conductor de transporte de pasajeros sin título habilitante será multado con dos salarios básicos y perderá 10 puntos en la licencia y su vehículo será retenido siete días.

La Federación de Taxistas de Pichincha, el Servicio de Rentas Internas (SRI) y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), lograron alcanzar dos acuerdos el 4 de Octubre del 2018; el primero de ellos es analizar la actividad legal que cumplen las plataformas internacionales para determinar si están en la real capacidad de otorgar el servicio, y el segundo será convocar a mesas de dialogo con el Ministerio de Transporte, ANT, Agencia de Regulación de Telecomunicaciones (ARCOTEL), Superintendencia de Banco y el Municipio de Quito, que tiene como fin por parte de los gremios de taxistas quiteños que estas aplicaciones internacionales abandonen el mercado local, ya que según sus estimaciones la presencia de estas plataformas estarían mermando la ganancia diaria de los taxistas en aproximadamente un 50%.

El 20 de noviembre del 2018, los gremios de taxistas a nivel nacional, entregaron un proyecto de reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el cual incluye sanciones y prohibiciones para la operación de compañías como Uber y Cabify, argumentando que se han violentado derechos laborales de la clase del volante y se fomenta la informalidad e ilegalidad del sector del transporte de pasajeros urbanos. (Vera, 2018).

El Alcalde de Quito Mauricio Rodas entregó en el mes de febrero del 2019 a la Asamblea Nacional, una propuesta de Reforma a la Ley de Tránsito que permita legalizar la presencia de empresas como Uber® y Cabify® en el medio. Esta propuesta fue elaborada por el consejo consultivo ciudadano de la ciudad de Quito, el cual advirtió la necesaria regulación que requiere este tipo de empresas que manejan plataformas tecnológicas en el servicio de taxis y similares. (Carvajal, 2019).

Una reforma a la mencionada ley sería reconocer a esta nueva realidad, y dejar de obstaculizar su funcionamiento. Estas aplicaciones generan valor a los usuarios y le dan la oportunidad de escoger el servicio que les garantice seguridad, una tarifa competitiva y unidades en perfectas condiciones.

Pero no solo las cooperativas de taxi se están quejando por la presencia de plataformas tecnológicas como Uber® y Cabify®. El sector hotelero empieza a afrontar el mismo nivel de riesgo por la irrupción de Airbnb® y Home Away® dentro del mercado, ofreciendo en algunas ciudades del país alojamiento en casas, departamentos o villas a precios menores de lo que cobran en hostales y hoteles en el país. En los últimos seis años, la presencia de estas aplicaciones ha afectado al 10% del mercado de alojamiento turístico del país.

El concepto central de la economía colaborativa es la de reaprovechar los recursos que se disponen, permitiendo así el uso por parte de terceras personas; el sector de alquiler de viviendas, pisos o habitaciones de forma temporal no podría ser la excepción. Pero esto ha ocasionado polémicas como la inexistencia de un marco normativo a la medida de este tipo de plataformas que otorguen garantías al

usuario turístico en torno a la calidad del servicio, o cuestionamientos a si esta nueva forma de alojamiento se podría calificar como colaborativo o se está presenciando un nuevo modelo de negocios. (Encarnación, 2016).

Airbnb irrumpe en el mercado de alquiler de habitaciones en el Ecuador de forma reciente. La plataforma aprovecha la tecnología para ofrecer hospedaje de forma temporal. En el 2018, Ecuador registraba 133 destinos de alojamiento dentro de la plataforma.

En el viejo continente se está exigiendo a la plataforma que se ajuste a la normativa europea de consumidores. Se acusa a la misma de no ser lo suficientemente transparente y no garantizar completamente los derechos de los consumidores europeos.

El Ministerio de Turismo en el Ecuador intenta normar el alojamiento de domicilios a través de una nueva reglamentación, que intenta evitar una competencia desleal dentro de la industria hotelera del país. De esta forma el Ecuador se sumaría a la lista de países como Portugal, España y ciertas ciudades de los Estados Unidos, donde se intenta regular la actividad de la plataforma. (Guttentag, 2018).

Ante lo descrito en párrafos anteriores, María Victoria Bramati, vocera de Airbnb® Latinoamérica, señala que la empresa posee 340 acuerdos impositivos en todo el mundo por cerca de \$510 millones.

El sector hotelero ecuatoriano y la plataforma están compitiendo en cierta manera por los mismos clientes, pero la segunda ofrece un hospedaje que no cumple con los requisitos legales que se exigen a los hoteleros ecuatorianos como infraestructura, permisos municipales y nacionales, aspectos tributarios, capacitación al personal invo-

lucrado en el servicio hotelero, permisos de salud y ocupacionales, según lo indicado por la unidad de negocios hoteleros del Consorcio Nobis.

La Federación Hotelera y la Cámara Nacional de Turismo del Ecuador ya han tenido acercamientos con Airbnb, donde buscan regularizar la presencia de la empresa en el medio, y se está trabajando en un reglamento. Pero esto implicará ir más allá, reformando la misma Ley de Inquilinato ecuatoriano, ya que cada día existen más personas alquilando sus espacios o departamentos por días, ofertando sus servicios a través de agencias de viaje on line. (Zumba, 2017).

Debido a los elevados costos que enfrenta aún el sector hotelero ecuatoriano, se ha generado un aumento de las preferencias por este tipo de aplicaciones de algunos usuarios. Los hoteleros intentan cambiar el rumbo de esta tendencia incorporando mayores ofertas y paquetes promocionales, y haciendo hincapié en que muchos de estos lugares improvisados para alojamiento no brindan todas las seguridades y comodidad debida.

A nivel mundial comienza a experimentarse fenómenos como el que muchos propietarios optan por el alquiler de corto plazo que el de larga duración, por los altos beneficios recibidos por la plataforma, generando como media una renta anual muy superior que la recibida por un alquiler normal. Esto podría afectar a los ciudadanos que buscan alquiler de viviendas por un período más largo. Ciudades como Ámsterdam, Barcelona, Berlín, Nueva York, San Francisco, París, Tokio, Singapur, Londres tienen restricciones al alquiler de corto plazo.

En nuestro medio, la ciudad de Cuenca a través de una ordenanza municipal aprobada en el 2018, y que aún no entra en vigencia,

pretenderá regular el hospedaje catalogado como informal a través de plataformas digitales, prohibiendo la prestación de servicios turísticos en Cuenca sin contar con la licencia de funcionamiento anual. (Guambaña, 2019).

Conclusiones

Este trabajo pretendió analizar el impacto que han tenido las plataformas digitales de Uber y Airbnb dentro del mercado ecuatoriano. Estas empresas logran reducir costos de transacción, dado que los usuarios a través de la geolocalización de sus dispositivos pueden conectar rápidamente un chofer u hospedaje cercano a su ubicación. Mediante un sistema de evaluación y referencias, los potenciales clientes pueden inferir rápidamente sobre la calidad, seguridad, responsabilidad e idoneidad del servicio que van a recibir de parte de los prestadores que son parte de estas plataformas, reduciendo así el factor desconfianza e inseguridad que es muy común en algunas ciudades ecuatorianas.

La economía tradicional y especialmente la ecuatoriana, tendrá que evolucionar y adaptarse ante la disrupción de la economía colaborativa y transformación digital. Los consumidores de estas plataformas digitales, perciben menores costos por el uso del servicio de taxi u hospedaje temporal gracias a la adopción de estructuras más livianas a partir del aprovechamiento de los recursos existentes.

La innovación que suele acompañar a las empresas participantes del sector colaborativo ha generado que empresas como Uber y Airbnb se hayan convertido en casi monopolios dentro de sus respectivas industrias. Los precios que ofrecen los oferentes de transporte y hospedaje que forman parte de estas plataformas, suelen

estar por debajo del establecido por el mercado. Los transportistas de la red de Uber no afrontan el precio por tener un puesto en una cooperativa de taxis formal, el pago de la afiliación mensual a la misma, además de los costos de portar licencias profesionales. Los anfitriones de Airbnb por lo general no suelen cumplir con los requisitos legales para poder operar dentro del sector de alojamiento temporal u hotelero. Lo descrito provoca una competencia desleal entre gremios constituidos de forma legal vs anfitriones y choferes que sustentan su presencia y actividad solo por el hecho de ser parte de una app, sin pagar las obligaciones que las leyes determinan. Por ende, se torna necesaria una regulación a las actividades económicas que se realicen a través de estas plataformas, la misma que debería ser distinta a la aplicada a los gremios de taxis y hoteles tradicionales, no con el ánimo de obstaculizar sus operaciones dentro del Ecuador, pero si para legalizarlas y poder garantizar la seguridad y calidad hacia los usuarios de estos servicios digitales. Las leyes que se creen o reformen deben promulgar una competencia justa, sin erosionar el bienestar y libertad de decisión de los usuarios.

La coyuntura económica actual del Ecuador no es favorable, las variables de crecimiento y generación de empleo adecuado se encuentran estancadas. Miles de personas ven en estas aplicaciones una forma de obtener ingresos complementarios o incluso una forma permanente de ganarse la vida. El riesgo de precarización laboral que conlleva ser chofer de Uber es latente, ya que el contrato con la aplicación no implica relación laboral alguna, sino la de aceptar términos y condiciones para poder usar la plataforma. Uber actúa como intermediario online entre pasajeros y choferes particulares, cobrando un porcentaje por la actividad de conexión. Al no haber una relación laboral clara,

los choferes de Uber no tienen derecho a prestaciones de seguridad social, salario mínimo, ni derecho a vacaciones.

Las economías de plataformas suelen eludir normativas laborales en los territorios que suelen operar, tornándose necesario un marco regulatorio que mejor se adapte a la situación de cada país. Una solución sería agrupar a estos trabajadores autónomos que ofrezcan sus servicios en estas aplicaciones y poder garantizarles derechos laborales básicos. El empleo de plataformas es un fenómeno nuevo que el mundo está tratando de entender, y es menester de los gobiernos aprovechar las oportunidades que brindan estas nuevas oportunidades de empleo, adaptando un marco de regulación que resguarde los derechos de los trabajadores.

Referencias

- Alfonso, R. (diciembre, 2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 231-258. Recuperado de <https://bit.ly/36S4G23>
- Algar, R. (abril, 2007). Collaborative Consumption. *Leisure Report*, 16-17. Recuperado de <https://bit.ly/2tSG62C>
- Carvajal, A. (31 de enero, 2019). Mauricio Rodas entrega a la Asamblea propuesta para legalizar a 'apps' de movilidad como Uber y Cabify en Quito. En *El Comercio* [Quito]. Recuperado de <https://bit.ly/2Tm310Q>
- Charlán, J. (19 de marzo, 2018). El boom del consumo colaborativo. ¿Qué es el consumo colaborativo? En *Rethink*. Recuperado de <https://bit.ly/2ReNxJj>
- Domínguez, J. (2017). La economía colaborativa: la sociedad ante un nuevo paradigma económico. *EXtoikos*, 19, 3-7. Recuperado de <https://bit.ly/37YJJ5G>
- Encarnación de la, A. (mayo-octubre, 2016). El alojamiento colaborativo: Viviendas de uso turístico y plataformas virtuales. *Revista de Estudios de La Administración Local y Autonómica*, 5, 30-55. doi: <https://doi.org/10.24965/reala.v0i5.10350>
- Guambaña, J. (11 de marzo, 2019). Polémica en Cuenca por ordenanza que regula difusión de hospedaje en plataformas digitales. En *El Universo* [Ecuador]. Recuperado de <https://bit.ly/2TkVShf>
- Guttentag, D. (30 de agosto, 2018). Qué impacto tiene en las ciudades Airbnb, la controvertida plataforma de alquiler temporal para turistas. En *BBC News Mundo*. Recuperado de <https://bbc.in/380KMSP>
- Mankiw, G. (2012). *Principios de Economía* (6ª ed.). Recuperado de <https://bit.ly/30fWq9E>
- Nasanovsky, N. (2 de febrero, 2019). Economía de plataformas: entre la oportunidad y la precarización laboral. En *Infobae*. Recuperado de <https://bit.ly/30f8OH6>
- OIT. (15 de febrero, 2019). *América Latina y el Caribe en deuda con la calidad del empleo* [Artículo de prensa]. Recuperado de <https://bit.ly/36RIeq3>
- Palacios, P. (2019, Marzo19). Tecnología, impuestos y empleo. En *Diario Expreso*. Recuperado de <https://bit.ly/2uNNEEt>
- Rivera de, J., Gordo, Á. y Cassidy, P. (2017). La economía colaborativa en la era del capitalismo digital. *Redes.com*, 15, 22-31. Recuperado de <https://bit.ly/2TiY4Wz>
- Rodríguez, V. (2013). Fallas de Mercado y

- Regulación Económica: ¿La regulación ejercida por el gobierno permite lograr un mejor funcionamiento de los mercados? *Quipukamayoc*, 21(39), 99-111. doi: <https://doi.org/10.15381/quipu.v21i39.6800>
- Ruíz, H. y Ruíz, B. (abril-junio, 2018). Consumo colaborativo: confianza, sustentabilidad y protección del consumidor [Artículo en línea]. *Revista Contribuciones a la Economía*. Recuperado de <https://bit.ly/30moYP4>
- Sastre-Centeno, J. e Inglada, E. (diciembre, 2018). La economía colaborativa: un nuevo modelo económico. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 94, 219-250. doi: <https://doi.org/10.7203/ciriec-e.94.12109>
- Statista Research Department. (29 de noviembre, 2016). Distribución porcentual de la inversión en plataformas de economía colaborativa a nivel mundial en el periodo 2000 a 2015, por sectores. En *Statista* [Blog]. Recuperado de <https://bit.ly/2tevw66>
- Vera, E. (20 de noviembre, 2018). Taxistas proponen a la Asamblea que se prohíba operar a Uber y Cabify. En *El Universo* [Política]. Recuperado de <https://bit.ly/380qqJo>
- Zumba, L. (15 de septiembre, 2017). Las aplicaciones de servicio hotelero serán regularizadas. En *Diario Expreso*. Recuperado de <https://bit.ly/2tYYkQc>

Para citar este artículo utilice el siguiente formato:

Espinoza, X. (enero-junio de 2020). Perspectiva de la Economía colaborativa en el Ecuador: Caso Uber y Airbnb. *YACHANA, Revista Científica*, 9(1), 57-67.