

La enorme y polifacética tarea de organizar a los trabajadores de las plataformas digitales de transporte en Indonesia

El mercado de los servicios digitales de vehículos de alquiler con conductor en Indonesia está valorado en cerca de 18.000 millones de USD, lo que representa el 72% del valor total del mercado de la región, pero los trabajadores del transporte no pueden acceder a la riqueza que generan –y que procede de la explotación laboral–.

Por Randy Mulyanto¹

A raíz de la pandemia de covid-19, organizar a los trabajadores de las plataformas digitales de transporte de Indonesia se revela cada vez más urgente. Se calcula que en 2019 había 2,5 millones de conductores trabajando para Go-Jek, una de las mayores plataformas de vehículos de transporte concertado de Indonesia, y más de 9 millones trabajan para su rival, Grab, en todo el sudeste asiático. Antes de la pandemia, estos conductores ya se enfrentaban a bajos salarios y prácticas laborales abusivas. Pero ahora, como consecuencia de las estrictas medidas de confinamiento y la escasa asistencia del Gobierno, se han quedado –al igual que la mayoría de los trabajadores del sector de la economía informal– con unos ingresos muy reducidos o sin ningún tipo de ingresos.

Un nuevo informe describe no sólo la difícil situación de los trabajadores de las plataformas de transporte de Indonesia, sino también las diversas estrategias que los activistas laborales están utilizando para organizarlos, y a las que los propios trabajadores están recurriendo para organizarse.

¹ Randy Mulyanto es periodista autónomo indonesio, anteriormente residente en Taipei.

Resisting Exploitation by Algorithms: Drivers' Contestation of App-based Transport in Indonesia por Fahmi Panimbang, Syarif Arifin, Sugeng Riyadi y Dina Septi Utami, publicado por Global Trade Union Project de Friedrich-Ebert-Stiftung, revela algunos de los métodos que las diversas organizaciones de conductores están utilizando para "luchar por sus derechos frente a circunstancias adversas".

Fahmi Panimbang, investigador y activista laboral, y uno de los coautores del informe, afirma que el hecho de que los conductores que utilizan aplicaciones móviles no estén reconocidos como empleados sino como "socios", "microempresarios" o trabajadores por cuenta ajena, implica que no están cubiertos por la legislación laboral del país. Así pues, no disfrutan de ninguna prestación ni de protecciones frente a riesgos laborales (como accidentes de tráfico), enfermedades ocupacionales (como afecciones pulmonares y respiratorias) o a la devastación socioeconómica causada por una pandemia mundial. "Se encuentran en una situación donde no hay leyes que los protejan, y los espacios para la negociación o la protección del Estado son mínimos", explica Panimbang en una entrevista.



Conductores de las plataformas Grab y Go-Jek esperan la llegada de clientes en Yakarta (Indonesia). (Sutrisno Jambul/ Pacific Press/ Alamy Live News)

Además, según [Statista](#), en octubre de 2019, el mercado de servicios digitales de vehículos de alquiler con conductor en Indonesia estaba valorado en cerca de 18.000 millones de dólares estadounidenses (USD), lo que representa el 72% del valor total del mercado de la región. Con el respaldo de su capital de riesgo y sus poderosos contactos (por ejemplo, el director general y fundador de Go-Jek, Nadiem Makarim, es además ministro de Educación y Cultura), el informe describe el "desequilibrio en el poder de negociación" que existe entre los conductores y las empresas de tecnología, algo que se ve agravado por el hecho de que la adjudicación del trabajo y las interacciones de los conductores con la plataforma estén totalmente controladas por algoritmos en lugar de seres humanos.

Conforme el mercado de las plataformas de transporte continúa creciendo exponencialmente en Indonesia, lo mismo sucede con el número de conductores que trabajan para estas empresas. Pero esto ha provocado una reducción general de los ingresos de los conductores (debido al aumento de la competencia). Los conductores se encuentran constantemente controlados y evaluados, sin posibilidad de recurrir las decisiones que se tomen. Como se indica en el informe, “las disposiciones laborales permiten a las empresas de plataforma realizar cambios unilaterales en las tarifas [tasas de remuneración], establecer fórmulas concretas que los trabajadores están obligados a aceptar, desactivar o suspender cuentas, y rescindir disposiciones laborales”. El resultado es una relación laboral “asimétrica y unilateral a favor de la empresa”, que va relegando a los trabajadores a una “posición vulnerable”.

Tres formas de organización

En respuesta a todo esto, los trabajadores participan en tres formas de organización. La primera se denomina “comunidad”. Como explica Panimbang, para tratar de ofrecerse un apoyo mutuo, flexible e informal, los conductores que trabajan a través de plataformas “forman sus propias comunidades, puesto que así es más fácil que se ayuden entre ellos”. La pertenencia a estas comunidades –más de 5.000 de las cuales se encuentran únicamente en la Gran Yakarta– suele basarse en la ubicación, aunque la comunicación se realiza a través de WhatsApp, así como de manera presencial en las áreas de descanso de los conductores, denominadas “campamentos base”. Los conductores muestran su adhesión a una comunidad concreta mediante insignias, pancartas y pegatinas. Las cuotas de afiliación cuestan entre 10.000 y 30.000 rupias indonesias IDR (0,80-2,20 USD; o 0,58-1,73 euros) al mes, a cambio de lo cual los conductores reciben ayuda y apoyo mutuo para gestionar diversas cuestiones laborales y sociales.

La segunda son las asociaciones de conductores, que abarcan desde grupos informales hasta estructuras formales más grandes que se registran como organizaciones de la sociedad civil.

De acuerdo con el informe, las asociaciones son “un centro de actividad para la movilización de los conductores” y cuentan con sólidos grupos de trabajo que actúan de enlace con la Policía y que median en los conflictos con conductores que no utilizan plataformas de transporte. El informe señala que “los conductores afiliados a las asociaciones tienen mayor capacidad en las movilizaciones de protesta y más acceso a los responsables políticos y al Gobierno”.

Por último, están los sindicatos tradicionales. Solo hay un puñado de sindicatos que organizan a los conductores que utilizan plataformas, y las cifras de afiliados son todavía muy reducidas. No obstante, el Sindicato de Trabajadores Aeroespaciales y del Transporte de la Federación Sindical de Trabajadores del Metal de Indonesia (SPDT-FSPMI, por sus siglas en indonesio) ha estado organizando a este grupo de trabajadores durante los últimos años. De hecho, el informe lo describe como “el único sindicato de conductores con iniciativa de Indonesia, capaz de fomentar los derechos de los trabajadores en el sector de las plataformas de transporte”.

El SPDT-FSPMI ha centrado su labor en este sector en la promoción de los derechos laborales de los conductores de transporte; en la lucha por el reconocimiento de los conductores como trabajadores con derechos laborales básicos; y en la creación de un espacio para la negociación entre los representantes de los conductores y las empresas de plataformas de transporte, con vistas a conseguir mejores condiciones de trabajo para los conductores. Una de sus principales estrategias ha sido movilizar a voluntarios sindicales para que colaboren en Jamkes Watch, un organismo de control del programa de asistencia sanitaria del Gobierno. Los voluntarios –que contactan a conductores que trabajan a través de plataformas, con la esperanza de organizarlos– ayudan mayoritariamente a indonesios con bajo nivel de estudios a navegar por los servicios sanitarios. Posteriormente, los voluntarios explican el significado de la afiliación sindical a aquellos que han recibido la ayuda.

Otra estrategia de organización del SPDT-FSPMI ha sido el reclutamiento de trabajadores despedidos de otros sectores. Según las proyecciones del Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional de junio de 2020, entre 10,7 y 12,7 millones de personas perderán en 2021 su trabajo en Indonesia debido a la pandemia. Algunos de ellos se unirán a la multitud de conductores que trabajan a través de aplicaciones, y el SPDT-FSPMI quiere asegurarse de ser el primero en reclutar a esos trabajadores en sus filas.

Retos para desarrollar el poder de los trabajadores

Las plataformas hicieron una demostración de fuerza en respuesta a varias protestas y paros laborales convocados entre 2016 y 2019 por el SPDT-FSPMI y otros grupos de conductores para exigir tasas más altas y mejores condiciones de trabajo para los conductores. “El aumento del poder estructural de los conductores a través de las huelgas y las movilizaciones de protesta provocó enseguida la reacción de las empresas, que desplegaron *satgas* [grupos de trabajo] para reafirmar su estricto control sobre los conductores”, señala.

Sigue habiendo otros retos. El informe concluye que los conductores que trabajan a través de plataformas no han “recibido el reconocimiento” de su verdadera situación laboral por parte de ninguna de las dos empresas ni del Gobierno, lo que se traduce en una falta de poder institucional. Al mismo tiempo, muchos conductores ni siquiera reconocen ser trabajadores que pueden disfrutar de los derechos laborales estipulados en la Ley del Trabajo, lo que refleja “una falta de poder colectivo”.

Las amenazas e intimidaciones contra activistas sindicales y defensores de los derechos humanos también se están “intensificando para acallarlos”. Así pues, se han dado casos de activistas que han recibido pedidos de comida falsos en las aplicaciones de Grab y de Go-Jek, con mensajes provenientes de un número desconocido que advierten: “Ten cuidado cuando salgas de tu casa”.

De cara al futuro, el informe pide a la federación que encuentre estrategias innovadoras para organizar a los conductores, adquirir fuerza y garantizar los derechos de los trabajadores. “El SPDT-FSPMI tiene que desarrollar la capacidad de sus organizadores, dotarlos de competencias organizativas específicas en el sector de las plataformas digitales de transporte, y contribuir a que conozcan mejor los diferentes contextos y circunstancias de la labor de organización”, se recomienda en el informe.

Panimbang espera que el Gobierno indonesio ofrezca más oportunidades de negociación en el futuro y solicita al Estado que amplíe las normas y leyes laborales a los conductores que trabajan a través de plataformas. “Las empresas deben atender las aspiraciones de sus trabajadores”, observa. “Esto significa que las empresas deben respetar los derechos humanos, y el Estado también debe proteger a sus ciudadanos”. Sin embargo, de momento, el compromiso de hacerlo es “ínfimo”, lamenta.

