

LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTISTAS EN ESPAÑA

POR
JUAN CARLOS GARCÍA VILLALOBOS*

RESUMEN

Las sociedades cooperativas en el transporte son de las más desconocidas entre los diversos tipos de sociedades cooperativas que contempla el ordenamiento jurídico español. Aunque hay manifestaciones de sociedades cooperativas dedicadas al transporte de personas, como las de taxis o autobuses, las de transporte de mercancías son las más importantes en términos cuantitativos, y entre ellas, las dedicadas al transporte de larga distancia frente al transporte local. Éstas juegan un papel destacado al conseguir agrupar la oferta mayoritariamente dispersa que caracteriza esta actividad formada por numerosos autónomos que consiguen atenuar, al menos en parte, los inconvenientes de actuar en un mercado muy competitivo gracias a la mejora que experimentan sus prestaciones por las funciones que desarrolla la cooperativa como proveedora de cargas y de suministros.

En este trabajo se explican los mecanismos a través de los que la sociedad cooperativa en el transporte de mercancías por excelencia, la de transportistas, participa en esta actividad; aun cuando su proximidad con la sociedad cooperativa de trabajo asociado permite que mucho de lo tratado sirva también para su conocimiento.

ABSTRACT

Transport co-operatives are one of the most unknown within the co-operatives covered by the spanish laws. Although there are roadway transport co-operatives in passenger transport, like taxi or bus co-operatives, road haulage co-operatives are the most numerous, and between them, those who undertake long-haul to short-haul traffic. These ones have an impor-

* Profesor Adjunto del Departamento de Empresa de la Universidad San Pablo-CEU. Investigador de la Escuela de Estudios Cooperativos de la Universidad Complutense de Madrid.

tant function to join de road transport supply with too many individual truckers that can diminish the problems to work in a very competitive market due to the cooperative provides their members with merchandise and supplies. In fact, this paper explains the operation of the road haulage cooperatives.

1. EL CONCEPTO DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTISTAS

Una sociedad cooperativa de transportistas es una agrupación de empresarios de transporte, conocidos por autónomos o autopatrones, que buscan con el agrupamiento un mejor aprovechamiento de sus recursos respecto a su funcionamiento independiente o a través de otra forma de organización empresarial; materializado, en última instancia, en una menor ociosidad de la actividad y en una mayor economía en el suministro.

Con las leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera¹ y de Coordinación de los Transportes Terrestres² se estipulaba la constitución de las sociedades cooperativas de transportistas al amparo de los Sindicatos Verticales. Sin embargo, tuvieron problemas por ser consideradas grupos de presión y no entidades que velaban por los intereses de los transportistas que aspiraban a dotar de más transparencia al mercado ante las maniobras especulativas de otros operadores, principalmente agencias de transporte.

Durante la primera parte de los años ochenta se produce una proliferación importante de sociedades cooperativas de transportistas ya que la Administración de transportes admite su entrada en los cupos de autorizaciones vigentes en el transporte internacional al alcanzar la dimensión mínima de cinco vehículos que se establecía como requisito básico³. Debido a esta regulación los transportistas autónomos podían aspirar a realizar transportes internacionales, lo que hasta entonces era difícil.

En la actualidad, las sociedades cooperativas de transportistas se encuentran recogidas en las dos disposiciones normativas esenciales que las afectan: la de la actividad, esto es, la Ley de Ordenación del

¹ ESPAÑA. LEY de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera. *BOE* n.º 362, de 28 de diciembre.

² ESPAÑA. LEY de 27 de diciembre de 1947, de Coordinación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 365, de 31 de diciembre.

³ ESPAÑA. ORDEN de 1 de junio de 1981, que regula los transportes internacionales de mercancías por carretera. *BOE* n.º 140, de 12 de junio.

Transporte Terrestre (LOTT)⁴, y la cooperativa, que es la Ley 27/1999, de Cooperativas⁵.

La LOTT establece que las sociedades cooperativas de transportistas son entidades compuestas por transportistas que cumplen funciones de contratación de servicios y de comercialización para ellos⁶. Por su parte, la Ley 27/1999 destaca la finalidad de prestar servicios a los socios para el mejor desempeño de sus tareas, textualmente reza: «...*tienen por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios*»⁷.» Además, las leyes de las Comunidades Autónomas tienen en cuenta a las sociedades cooperativas de transportistas, si bien algunas les confieren cierta entidad al darles un tratamiento independiente en sus respectivos articulados, como la de Aragón⁸, Extremadura⁹, Galicia¹⁰, La Rioja¹¹, Navarra¹², País Vasco¹³ y la Comunidad Valenciana¹⁴. Con todo, las alusiones normativas a las sociedades cooperativas de transportistas tienen mucho de las que se hacen a las sociedades cooperativas de servicios, hasta el punto que por razón de sus atribuciones puede afirmarse que son un caso particular de éstas.

Ahondando en este aspecto, algunas sociedades cooperativas que realizan funciones propias de las sociedades cooperativas de transportistas¹⁵ están registradas como sociedades cooperativas de servicios, pese a que la Ley de Cooperativas no contempla tal posibili-

⁴ ESPAÑA. LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *B.O.E.* n.º 182, de 31 de julio.

⁵ ESPAÑA. LEY 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas. *BOE* n.º 170, de 17 de julio.

⁶ ESPAÑA. LEY 16/1987..., *opus. cit.*, art. 61.1.

⁷ ESPAÑA. LEY 27/1999..., *opus. cit.*, art. 100.1.

⁸ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN. LEY 9/1998, de 22 de diciembre, de Cooperativas de Aragón. *BOA* n.º 151, de 31 de diciembre, art. 79.

⁹ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA. LEY 2/1998, de 26 de marzo, de Sociedades Cooperativas de Extremadura. *DOE* n.º 49, de 2 de mayo, art. 123.

¹⁰ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. LEY 5/1998, de 18 de diciembre, de cooperativas de Galicia. *DOG* n.º 251, de 30 de diciembre, art. 116.

¹¹ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA. LEY 4/2001, de 2 de julio, de Cooperativas de La Rioja. *BOR* n.º 82, de 10 de julio, art. 124.

¹² COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. LEY FORAL 12/1996, de 2 de julio, de cooperativas de Navarra. *BON* n.º 87, de 19 de julio, art. 71.

¹³ COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. LEY 4/1993, de 24 de junio, de Cooperativas del País Vasco. *BOPV* n.º 135, de 19 de julio, art. 124.3.

¹⁴ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE VALENCIA. DECRETO LEGISLATIVO 1/1998, de 23 de junio, de Texto Refundido de la Ley de Cooperativas de la Comunidad Valenciana. *DOGV* n.º 3.275, de 30 de junio, art. 88.

¹⁵ Por ejemplo, las de taxis.

dad¹⁶. En esta situación, el criterio habitual que se toma para considerar una sociedad cooperativa como de transportistas es la acreditación de la capacitación profesional del transporte, que en el transporte en camiones y autobuses es requisito ineludible.

Finalmente, el esquema clásico de una entidad centrada casi exclusivamente en procurar cargas a los socios se ha visto alterado por la integración de sus aprovisionamientos justificada por la existencia de economías relacionadas con la dimensión de la empresa, ya que las grandes empresas pueden obtener descuentos importantes en sus adquisiciones.

2. LAS ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTISTAS

2.1. La cooperativizada y la productiva

La actividad de la sociedad cooperativa de transportistas difiere según la óptica que se contemple, la societaria-cooperativa o la societaria-productiva.

En línea con su configuración legal, la actividad cooperativizada consiste en prestar servicios para su utilización en común con el fin de mejorar y perfeccionar las actividades profesionales de sus socios, que son:

- Proveedores: de trabajo, si bien no como socios trabajadores, aunque también son aportantes de los medios de transporte.
- Consumidores: de servicios, adquiriendo sus compras a través de la sociedad cooperativa.

Esta doble condición de los socios usuarios determina el carácter mixto de la sociedad cooperativa de transportistas en tanto que desarrollan más de una actividad cooperativizada: a veces son socios proveedores y otras veces socios consumidores¹⁷.

Por lo que respecta a la actividad productiva de esta sociedad cooperativa, es un transportista en su calidad de intermediario u operador de transporte de mercancías y un suministrador de productos del transporte.

¹⁶ Porque impide la clasificación como cooperativa de servicios de una cooperativa que cumpla con las características de otras sociedades cooperativas reguladas (entre estas, las de transportistas).

¹⁷ La doble condición es analizada exhaustivamente en GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C. El problema de la doble condición de los socios- trabajadores (socios-proveedores y socios-consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa. *Revista de Estudios Cooperativos (REVESCO)*, n.º 56-57, 1988-1989.

En síntesis, el mejoramiento en el oficio de los socios se concreta en unos servicios prestados por la sociedad cooperativa de transportistas que se materializan, a su vez, en un servicio de transporte y otro de suministro, que son analizados en lo que sigue a continuación.

2.2. El transporte

2.2.1. LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTISTAS COMO PRESTADOR DE TRANSPORTE

La actividad de transporte de la sociedad cooperativa de transportistas se basa en una labor de búsqueda de viajes para el socio que deja en sus manos la comercialización de su trabajo, por más que la producción es individual de cada uno. Para ello, la cooperativa no necesita disponer de muchos elementos de activo fijo, pudiéndose reducir a los imprescindibles para el funcionamiento de unas oficinas alquiladas en las que establecer su domicilio social y recibir las demandas de transporte a realizar por los socios, lo que es factible cuando se comporta como una sociedad cooperativa de proveedores y no mixta (de proveedores y de consumidores) ya que entonces, como se verá más adelante, precisa unas instalaciones específicas.

En cualquier caso, una vez adquirida su personalidad jurídica como sociedad cooperativa y como entidad del transporte¹⁸, las sociedades cooperativas de transportistas quedan facultadas para contratar servicios a realizar por los socios. Sin embargo, con el argumento de que su actividad comporta prestaciones de transporte a realizar exclusivamente mediante los socios, no quedan sometidas al régimen administrativo común de los operadores de transporte de mercancías, es decir, para que no puedan actuar como agencias de transporte y contratar a terceros se les impide ser titulares de la preceptiva autorización administrativa de operador, a pesar de que tienen que cumplir el requisito de capacitación profesional¹⁹, y en ciertos casos, el de capacidad económica, ambos exigidos para obtenerla²⁰.

¹⁸ Tras su inscripción en los Registros correspondientes.

¹⁹ Con la capacitación profesional se acredita la posesión de conocimientos suficientes para ejercer en el transporte por carretera. Para esto es necesario la obtención de un certificado administrativo, previa superación de un examen, que debe estar en posesión de una persona que desarrolle labores de dirección.

²⁰ Con el objetivo de servir de garantía para los contratantes de transporte y de negar el acceso al mercado a quienes no alcanzan una situación patrimonial suficiente, la LOTT, a través del requisito de «capacidad económica», obliga a las empresas de transporte a que su estructura financiera tome una determinada composición, esta-

De todas formas, la falta de esa licencia administrativa no cierra la puerta a la contratación de no socios ya que se puede realizar bajo los supuestos de la colaboración entre transportistas²¹, aunque los resultados positivos que arrojen estas operaciones, denominados «resultados extracooperativos», han de imputarse en parte al Fondo de Reserva Obligatorio, de carácter irrepitable. No obstante, el problema puede surgir cuando una sociedad cooperativa de transportistas se plantease ampliar su proceso productivo para, por ejemplo, almacenar mercancía de clientes, en la medida que la actividad de almacenamiento al igual que la de transitario también se encuentran sometidas a la habilitación administrativa del operador de transporte²².

Al igual que los operadores de transporte de mercancías, las sociedades cooperativas de transportistas contratan en nombre propio, por tanto, a efectos del cargador es la empresa de transporte.

2.2.2. EL PROCESO PRODUCTIVO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE TRANSPORTE

Como prestador de un servicio de transporte, la producción de la sociedad cooperativa de transportistas comienza con una demanda de transporte de mercancía y finaliza con su entrega en el lugar acordado.

En la práctica las sociedades cooperativas de transportistas contratan las cargas mediante los dos canales posibles: directamente con el cliente a través del departamento comercial o bien mediante intermediarios. Las contrataciones directas se efectúan en el ámbito geográfico próximo a la base de la sociedad, mientras que para retornos u otras contrataciones alejadas hay que recurrir a intermediarios de esas plazas (agencias de transporte u otras cooperativas).

bleciendo una salvedad en el caso de las sociedades cooperativas de transportistas al exigir cifras de capital social diferentes en función del número de socios: hasta 15 socios, 10.000 euros; entre 15 y 30 socios, 30.000 euros, y más de 30 socios, 60.000 euros. Para operador se exige la cantidad única de 60.000 euros.

²¹ La LOTT permite a las empresas de transporte no operadores actuar como éstos (en su versión de agencias de transporte y con sus obligaciones y responsabilidades) al consentirlas ceder parte de sus servicios a terceros en caso de que su capacidad de transporte sea coyunturalmente insuficiente para atender su demanda, y siempre y cuando el número de vehículos contratados en colaboración no exceda de los que ya dispone la empresa de transporte contratante.

²² Tradicionalmente, las limitaciones administrativas a la titularidad de autorizaciones por parte de las sociedades cooperativas de transportistas se han salvado creando sociedades anónimas o limitadas que las aportaban, como podría suceder en este caso.

La tarea de asignación de las cargas entre los socios corresponde a la sección de tráfico, utilizando un sistema ajustado a alguno de los siguientes:

- A) *El orden de llegada*. El socio que ha descargado permanece en el local de la sociedad cooperativa esperando su turno para elegir servicio.
- B) *Reparto equitativo*. El reparto trata que haya la mayor igualdad entre todos los socios en el número de servicios realizados y en los ingresos que proporcionen.
- C) *Mixto*. Para preservar la equitatividad puede resultar necesario saltarse el número de orden en determinados momentos.

En otro orden de cosas, el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT)²³ establece que los socios de las sociedades cooperativas de transportistas pueden realizar servicios que contraten por sí mismos, salvo que los Estatutos sociales dispongan lo contrario. De modo que aparecen extremos en el grado de compromiso del socio en la actividad cooperativizada que determinan dos tipos de sociedades:

1) La sociedad cooperativa-exclusiva:

La totalidad de la actividad profesional del socio es cooperativizada, es decir, está involucrado en la actividad social y opera únicamente a través de la cooperativa. Por tanto, se le proporciona carga en la base de partida y en el destino con el fin de evitar retornos en vacío o de convertirlo en origen de un nuevo servicio; no obstante, si eventualmente no se le puede facilitar carga, se hace flexible la regla de exclusividad para dejarle por su cuenta la contratación siempre y cuando el cargador no sea cliente de la cooperativa.

La exclusividad suele ir acompañada de otras actuaciones que refuerzan los vínculos entre el socio y la sociedad, como el rotulado del vehículo del socio con los datos identificativos de la sociedad cooperativa o hasta su cambio de color por los corporativos.

²³ ESPAÑA. REAL DECRETO 1.211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres. *BOE* n.º 241, de 8 de octubre; ESPAÑA. REAL DECRETO 1.136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 175, de 23 de julio, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1.830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 302, de 18 de diciembre.

2) La sociedad cooperativa-complemento comercial:

La sociedad cooperativa actúa como un complemento a la actividad comercial de socios que tienen sus clientes o trabajan para otras empresas de transporte o agencias. En definitiva, con su adhesión pretenden asegurarse cargas cuando les fallan sus proveedores habituales.

2.3. El suministro

2.3.1. LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTISTAS COMO SUMINISTRADOR

La sociedad cooperativa de transportistas se comporta como una empresa proveedora de suministros con el objetivo de procurar a los socios sus aprovisionamientos a un menor precio y en mejores condiciones de compra mediante la utilización de servicios en común. Así pues, además de comercializadores estas cooperativas son también suministradores, influyendo en la fijación de los precios de compra, las formas de pago o la calidad con base en la demanda derivada del agrupamiento.

Las adquisiciones más usuales que se realizan a través de las sociedades cooperativas de transportistas son consumibles (repuestos y combustible) y la reparación y el mantenimiento de los vehículos, si bien en algunos casos se incluyen los aseguramientos, la telefonía móvil, la utilización de autopistas de peaje, los vehículos, el asesoramiento legal y otros con tal de conseguir algún ahorro para el socio.

Esta actividad abastecedora lleva a la sociedad cooperativa a disponer de una serie de infraestructuras para poder ponerla en práctica, aunque se pueden evitar a través de acuerdos con otros distribuidores a costa de sacrificar una parte de la mejora económica para el socio. Dichas infraestructuras afectan a²⁴:

- A) El combustible: unidades de suministro especiales.
- B) Los repuestos: almacenes.
- C) Las reparaciones de los vehículos: talleres.

²⁴ Nótese que estas instalaciones no están exentas de obtener los permisos establecidos por las Administraciones competentes, energía en el caso de los equipos de suministro de combustible e industria por la actividad de taller. Especialmente restrictiva es la ley que regula el mercado de los hidrocarburos (Ley 34/1998), que impone a las sociedades cooperativas de transportistas una serie de exigencias: a) que el suministro de combustible se realice exclusivamente a los vehículos de los socios dedicados al transporte público; b) que se suministre un único tipo de combustible, y c) que las instalaciones no permitan el abastecimiento simultáneo de más de dos vehículos.

2.3.2. EL PROCESO PRODUCTIVO DEL SUMINISTRO A LOS SOCIOS

La descripción del proceso aprovisionamiento varía en función del nivel de integración de los servicios suministrados por la sociedad cooperativa de transportistas. En su grado máximo, cuando el aprovisionamiento es interno, los socios acuden a la dependencia correspondiente de la cooperativa y se proveen, quedando constancia del usuario y de la cantidad dispuesta. El avituallamiento del combustible suele realizarse en régimen de autoservicio, tras introducir el sistema de acceso (generalmente una tarjeta codificada con clave) en la unidad de suministro.

El montante de los consumos es soportado por la sociedad cooperativa, que lo repercute a los socios.

En cambio, cuando el aprovisionamiento es externo, los socios tienen que desplazarse para sus adquisiciones hasta los establecimientos de los detallistas, cuyos precios de venta se negocian con la sociedad cooperativa aun cuando compran directamente los socios. En ocasiones, ni siquiera negocian con los proveedores, simplemente actúan como prescriptores, recomendando a los socios las ofertas más atractivas.

2.4. La intercooperación en la actividad

La intercooperación de las sociedades cooperativas de transportistas se lleva a cabo en sentido horizontal, teniendo el fin de asegurar las cargas de retorno debido a la falta de delegaciones en los lugares de descarga. Se trata de una colaboración comercial que se fundamenta en acuerdos verbales, basados en el principio de reciprocidad, con sociedades cooperativas de otras localidades para que aseguren los retornos.

Como aspecto positivo, la intercooperación origina las eficiencias que se derivan de la óptima de ocupación de la flota y de soportar comisiones más bajas de las que puedan cobrar otros operadores. En la vertiente negativa estas colaboraciones, como acuerdos intercooperativos, dotan con sus resultados el irreplicable Fondo de Reserva Obligatorio.

2.5. Las situaciones conflictivas en la actividad

Al poner en marcha el proceso productivo hay circunstancias por las que las sociedades cooperativas de transportistas llegan a verse

comprometidas si no se toman ciertas medidas o dejan de asumirse ciertos comportamientos. Estas circunstancias se derivan de los siguientes asuntos:

2.5.1. EL PRINCIPIO COOPERATIVO DE PUERTAS ABIERTAS

El principio de puertas abiertas refleja la libertad y la voluntariedad de entrada y salida de los socios de la sociedad cooperativa. En ella no hay restricciones ni discriminaciones sociales, políticas o religiosas, siempre y cuando se esté capacitado para realizar la actividad cooperativizada y dispuesto a aceptar las responsabilidades de la condición de miembro de la misma.

Respecto al principio de puertas abiertas de entrada, todas las legislaciones cooperativas vienen a expresar que la libertad de entrada del socio está condicionada a que:

- Reúna los requisitos fijados en los Estatutos Sociales.
- Su actividad sea acorde con el objeto social de la sociedad cooperativa.

La incorporación de nuevos socios debe estar en consonancia con las previsiones de volumen de transporte, ya que la falta de servicios suficientes para absorber el trabajo del aspirante a socio puede entorpecer el desempeño de su trabajo y de los ya socios, que con la reducción de carga de trabajo pueden verse legitimados para llevar a cabo prácticas competitivas con las de la sociedad, con el consiguiente riesgo de expulsión. De todas formas, la mayor capacidad de transporte puede satisfacerse contratando transportistas en régimen de colaboración o de intermediación.

Por el lado del consumo, la entrada de nuevos socios no suele tener efectos negativos, a lo sumo, puede provocar que los medios con que cuenta la explotación no sean capaces de absorber la demanda de nuevos clientes.

Desde la otra perspectiva, también las legislaciones cooperativas aluden al principio de puertas abiertas de salida y también establecen los requisitos que se deben cumplir en el ejercicio del derecho de salida libre del socio con el fin de que no se afecte la marcha de la sociedad cooperativa:

- El preaviso o comunicación por escrito al Consejo Rector de su deseo de causar baja.
- La permanencia de un período mínimo en la sociedad cooperativa.

Con todo, la salida de los socios tiene una mayor repercusión sobre el proceso financiero que sobre el real, dado que la eventual pérdida de capacidad productiva puede quedar compensada con el recurso a la contratación de terceros transportistas. Esto es así porque, como cualquier empresa, las sociedades cooperativas de transportistas tienen unos costes fijos que se cubren al trabajar a un determinado nivel de ocupación. La pérdida de socios puede dejar instalaciones infrautilizadas y que haya problemas para financiar estos costes.

Junto a esto, los inconvenientes motivados por la salida de socios al tener que percibir todo el capital que han aportado quedan resueltos por la normativa en materia de sociedades cooperativas, al menos parcialmente, otorgando a la sociedad la posibilidad de devolverlo en un plazo de tiempo preestablecido.

2.5.2. LA DISTRIBUCIÓN DE LAS CARGAS ENTRE LOS SOCIOS

Las diferencias en el número de servicios encomendados, destinos e ingresos que representan son posibles fuentes de conflictos en las sociedades cooperativas de transportistas.

Por lo que se refiere al criterio de orden de llegada, se expone una lista o pizarra en la que se registran los encargos que realiza cada uno de los socios. De este modo, cada socio está al corriente de los viajes realizados por los demás, lo que puede dar lugar a celos al compararse con los que le han correspondido.

La posibilidad de rechazar los viajes por los socios contemplada por algunas sociedades cooperativas se ha manifestado como una de las principales causas de su fracaso, por quedarse los clientes sin atender al no ajustarse sus demandas a las preferencias de los transportistas. En este caso, la profesionalidad y autoridad del administrador de tráfico resulta primordial para conseguir reducir e incluso eliminar los efectos derivados de las variadas preferencias de los socios, que no deben anteponerse a la satisfacción de las necesidades de los clientes. El responsable de tráfico aplica los mecanismos que permitan la justa participación de todos los socios, como la alteración del orden de las asignaciones de los viajes en compensación de otros realizados. Esto es motivo de discrepancias, pero al final comprendido por los socios.

Precisamente, la falta de profesionalidad de estos responsables pone en peligro la supervivencia de las sociedades cooperativas, porque a veces sus prácticas discriminatorias en el reparto de los viajes y otras acciones similares han acabado en la desintegración de la cooperativa.

Así las cosas, importa que los sistemas de asignación de cargas que las sociedades cooperativas utilicen sean lo más transparentes y justos posibles, por ejemplo, dando preferencia a aquellos socios que vengan transportando menos que los demás, ya que lo ideal es que al cabo del mes todos hayan realizado, más o menos, los mismos kilómetros y facturen, también más o menos, lo mismo; un sistema de rotación por el que al cabo de un período todos los socios hayan hecho, aproximadamente, los mismos transportes a todos los clientes habituales de la sociedad; dar preferencia en la asignación a los socios que trabajan en exclusiva en la sociedad cooperativa respecto para los que es un complemento comercial, o fijar un mínimo de participación de todos los socios que sirva como punto de partida en la aplicación de otros criterios de asignación.

2.5.3. LA HOMOGENEIDAD EN LAS PRESTACIONES DE LOS SOCIOS

En las sociedades cooperativas de transportistas la falta de homogeneidad por razón de los vehículos aportados puede causar desiguales participaciones del colectivo social. De ahí que las características técnicas de los camiones aportados, su número y su especialización condicionen la admisión del socio.

Así, la diferencia de los vehículos en cuanto a su capacidad de carga justifica que se modifique el orden de asignación para adecuarse a las solicitudes de los clientes. La falta de homogeneidad que se deriva de la libre entrada de socios sin ninguna limitación de vehículos favorece la implantación del voto ponderado, aunque muchas sociedades cooperativas tratan de eludirlo mediante la limitación de la flota de vehículos por socio. Por último, la diferente especialización de los vehículos complica la gestión de cargas, justificando la creación de secciones, cada una responsable de un tipo de servicio.

2.5.4. LA EXCLUSIVIDAD DE LAS PRESTACIONES DE LOS SOCIOS

La regla de exclusividad significa para los socios «una renuncia a la libertad de elegir en cada momento las operaciones comerciales que más le interesen, ya como empresarios, ya como consumidores»²⁵.

Para el socio de la sociedad cooperativa de transportistas implica centrarse en su profesión, sin perder tiempo y recursos en localizar

²⁵ BALLESTERO PAREJA, E. *Economía Social y empresas cooperativas*. Madrid: Alianza Editorial, 1990, p. 19.

cargas debido a que toda la política comercial se desarrolla desde la sociedad cooperativa, que busca la información de las demandas de los servicios convenientes más rápida y económicamente.

En suma, se trata de que los socios presten sus servicios a través de la sociedad cooperativa de la que forman parte y no acudiendo a terceros, y también que se aprovisionen exclusivamente en la cooperativa.

La admisión de socios no exclusivos puede hacer que aparezcan problemas por el lado de la competencia. Ciertamente, como en cualquier entidad de comercialización de transporte, «es preferible que los socios renuncien y se comprometan a no contratar directamente porque acabarán siendo competencia de la propia sociedad, con el peligro de quitarle sus clientes y con precios más bajos. Si no son capaces de prescindir de la contratación directa es mejor que no se integren en las citadas sociedades, porque el desorden que introducirán las hará ineficaces y desaparecerán»²⁶.

Si la sociedad cooperativa de transportistas funciona como un complemento comercial se arriesga a:

- Que los socios estén poco vinculados.
- Que haya socios que lo sean de otra.
- Que haya socios que sean terceros de otras.

3. EL PROCESO FINANCIERO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTISTAS

En las sociedades cooperativas de transportistas, como en cualquier sociedad cooperativa y como en cualquier empresa, el proceso financiero se manifiesta como flujos de tesorería cobros y pagos, que como se va a mostrar tienen una singular composición.

3.1. Los cobros: las comisiones y las cuotas

En las sociedades cooperativas de transportistas las ventas recogen, en unidades monetarias, el volumen de su actividad comercializadora de transporte o suministradora de aprovisionamientos. De forma que los cobros se contabilizan como ingresos cuya procedencia es doble:

²⁶ CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA. *Las Respuestas a la Cooperación entre Empresas de Transporte*. Valencia: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 1995, p. 35.

A) VÍA COMISIONES

- Derivadas de la actividad cooperativizada de comercialización de transporte.

La comisión es el precio desembolsado por los socios a cambio de la actividad de captación de viajes que desarrolla la sociedad cooperativa. Para obtenerla aplica un determinado margen sobre los importes de los transportes que contrata, cuyo tanto por ciento se fija por los propios socios en la asamblea general.

La cuantía de la comisión no se altera, pero se llegan a admitir porcentajes diferentes en situaciones concretas: si el viaje es contratado a un precio bajo se reduce la comisión o incluso no se paga; si se contrata a través de intermediario se aplica un porcentaje inferior porque una parte va a parar a éste, y si el viaje es contratado a un precio alto puede ajustarse al alza.

De todos modos, los socios se ven favorecidos porque las comisiones cobradas son inferiores a las del mercado. Ahora bien, cuando la cooperativa se comporta como una agencia de transporte contratando no socios la cuantía de su comisión no es distinta de la vigente del mercado.

- Derivadas de la actividad cooperativizada de aprovisionamiento de suministros.

Las comisiones son cargadas cuando el consumo procede del aprovisionamiento interno. A través de ellas se retiene del precio de las adquisiciones suministradas al socio una parte de las bonificaciones obtenidas de los proveedores, por lo que en este caso se beneficia de comisiones más bajas que las del mercado.

B) VÍA CUOTAS PERIÓDICAS

Junto a las comisiones, las sociedades cooperativas de transportistas cobran a los socios unas cantidades periódicas. Como las comisiones, su finalidad es compensar los gastos de la marcha de la sociedad cooperativa; sin embargo, a diferencia de las comisiones, se trata de ingresos fijos. Por consiguiente, permiten a la sociedad cooperativa contar con unos fondos mínimos durante todo el año, independientemente del grado de actividad acometida.

El criterio para fijar las cuotas suele coincidir con alguno de los siguientes:

- Por socio.
- Por cada vehículo aportado.
- Por toneladas de carga útil del vehículo aportado.

Como regla general, la cuota es mensual y complementaria de la comisión, pero hay cooperativas que la eliminan, exigiendo solamente comisiones y viceversa.

3.2. Los pagos: la retribución de la actividad cooperativizada

Al igual que las ventas recogen la magnitud de las actividades de la sociedad cooperativa, las compras registran el importe de lo adquirido a los proveedores de transporte (los socios) o de suministros.

La retribución a los socios por sus transportes es la principal fuente de gastos de la sociedad cooperativa de transportistas, llevándose a cabo por viaje realizado. La sociedad factura a los cargadores y después cada socio a la sociedad, que lleva una contabilidad diferenciada por cada uno, en la que se reflejan sus operaciones realizadas, eximiéndole de hacer las facturas al encargarse ella de su confección. Estas facturas incorporan una relación de todos los servicios y de las cantidades correspondientes a cada uno, indicando las comisiones repercutidas, junto con las cuantías de los consumos del período. Por su parte, las cuotas periódicas, si las hay, se suelen cargar en una facturación aparte.

3.3. La distribución del resultado

En las sociedades cooperativas de transportistas la retribución se realiza anticipadamente a la distribución de los resultados, por un lado, mediante un precio competitivo por sus transportes a los socios proveedores, y por otro, mediante un precio competitivo por sus adquisiciones a los socios consumidores²⁷.

La rentabilidad económica obtenida por el socio, que debe ser competitiva con respecto a la ofrecida por otras entidades del mercado, «es generalmente anticipada a través del proceso contable del in-

²⁷ Para profundizar en los aspectos financieros de las sociedades cooperativas, ver: ITURRIOZ DEL CAMPO, J. *El cooperativismo sanitario integral en el sector de la salud: análisis de los flujos económico-financieros*. Barcelona: Gabinete de Estudios y Promoción del Cooperativismo Sanitario, 1998; ITURRIOZ DEL CAMPO, J. La distribución de excedentes en las sociedades cooperativas ante el nuevo ordenamiento jurídico. *CIRIEC-España*, n.º 28, 1998.

cremento de los costes o de la reducción de los precios de venta, según que los socios sean proveedores o consumidores, respectivamente»²⁸.

La sociedad cooperativa de transportistas, como cualquier empresa, debe plantearse hacer mínimos los costes de producción y de distribución de los productos, lo que se interpreta de otra manera en esta sociedad. Dado que el coste de los proveedores de transporte de la sociedad coincide con el precio obtenido por el socio por sus transportes, al tratar de hacer mínimos los costes hay que exceptuar esta partida para que alcance su máximo valor.

Por el lado del consumo, los suministrados son los socios; de manera que al tratar de hacer máximos los ingresos los correspondientes a las ventas de aprovisionamientos no pueden llegar a alcanzar este objetivo.

La anticipación del resultado social es una práctica de las sociedades cooperativas de transportistas que, por una parte, está acorde con la actitud de preferencia generalizada de los socios por la liquidez, y por la otra, permite dejar a cero el resultado contable de las operaciones cooperativizadas, por tanto no se pueden dotar reservas irrepartibles ni se devengan impuestos sobre la renta de sociedades²⁹.

En efecto, en las sociedades cooperativas de transportistas se procede a distribuir anticipadamente el resultado del ejercicio, haciendo que sea muy pequeño o incluso nulo, buscando la mayor remuneración del socio por su participación en la sociedad. En otros términos, las cuotas y las comisiones que de los viajes efectuados por los socios se apropia la sociedad cooperativa tienden a ser las necesarias para mantener el proceso de producción, como también sucede respecto a los productos suministrados. Y es más, aunque luzcan beneficios contables no se suelen repartir retornos cooperativos, al menos directamente, ya que están destinados a mejorar los precios de los futuros transportes y adquisiciones; esto es, a la reducción de las obligaciones económicas (comisiones y cuotas periódicas) que tienen que soportar en los próximos ejercicios.

²⁸ GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C. Las sociedades cooperativas de derecho y las de hecho con arreglo a los valores y a los principios del Congreso de la Alianza Cooperativa Internacional de Manchester en 1995: especial referencia a las sociedades de responsabilidad limitada reguladas en España. *Revista de Estudios Cooperativos (REVESCO)*, n.º 61, 1995, p. 64.

²⁹ GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C. Análisis de la rentabilidad financiera y económica de los socios de las cooperativas: la influencia de una rentabilidad en la otra y la aplicación del criterio (principio) de justicia —que no de solidaridad— en la distribución de la ganancia real. *Revista Europea de Dirección y Economía de la Empresa* (v. I), n.º 2, 1992, p. 120.

4. CONCLUSIÓN

En el transporte de mercancías por carretera es característico la dependencia comercial de los transportistas autónomos ante la imposibilidad de asegurarse simultáneamente la realización de transporte y la búsqueda de cargadores. En esta circunstancia es necesario un enlace que ponga en contacto la oferta y la demanda, que puede ser el operador convencional, como es la agencia de transporte, u otro no convencional, como es la sociedad cooperativa de transportistas.

Las sociedades cooperativas de transportistas respecto a sus miembros operan como los intermediarios de transporte, sin embargo se reduce el margen de intermediación, con lo que consiguen incrementar el valor añadido del socio vía precios. Además, dado que los transportistas son los propios socios de la sociedad cooperativa, se elimina el margen de beneficio del intermediario, siendo posible ofrecer unos precios competitivos sin reducir la calidad del servicio.

Pero también el incremento de valor se manifiesta por el lado de los costes al reducirlos utilizando o comprando servicios en común. En este sentido, la capacidad de negociación de los transportistas individuales puede ser mejorada al sumar sus adquisiciones particulares a través de la sociedad cooperativa.

Esta operativa es consecuencia de los fines que se le encomiendan desde el momento de su constitución:

- Favorecer el ejercicio de la actividad de transporte de los socios mediante la captación de cargas en las mejores condiciones posibles, suprimiendo las intermediaciones especulativas.
- Ofrecer servicios de suministro de bienes, y también de servicios, precisos en el desempeño del transporte de los socios, incluso decidiendo la adquisición de instalaciones que sirvan para su prestación.

El peso de las sociedades cooperativas de transportistas en el transporte de mercancías por carretera en España está por determinar, pero no el papel que pueden desempeñar como organizadores de transporte, permitiendo a los pequeños transportistas estar presentes en el mercado con capacidad para obtener precios interesantes. Hasta pueden ser un instrumento para conferir racionalidad al mercado de cargas evitando las oscilaciones de los precios.

De todas maneras, es significativo que haya cuatro organizaciones representativas que aglutinen a las sociedades cooperativas de transportistas, una de ámbito estatal y tres autonómicas, respectivamente, la Unión de Cooperativas de Transportes de España (UCOTRANS), Empresas Cooperativas Federadas Andaluzas de Transporte (EMCO-

FEANTRANS), la Federación de Cooperativas de Transporte del País Vasco, la Federación de Cooperativas de Servicios y Transportes de la Comunidad Valenciana y la Federación de Cooperativas de Servicios y de Cooperativas de Transportistas de Cataluña (SERVICOO). Como también es significativo que algunas cooperativas de transportistas aparezcan en los primeros puestos de empresas de transporte por volumen de facturación superando los veinte millones de euros³⁰, por orden, Cecotrans Biz, S.Coop. (Santurce), Comotrans, S.Coop. (Motril) y Casintra, S.C.L. (Oviedo).

En otro orden de cosas, las sociedades cooperativas de transportistas pueden alargar su actividad productiva para adquirir relevancia en algún proceso logístico de los cargadores, paralelamente a los procesos de externalización presentes en las nuevas configuraciones productivas.

Tal y como han hecho otras empresas de transporte, la transformación de las sociedades cooperativas de transportistas en operadores logísticos está a su alcance. Esto supondría compartir el tradicional servicio exclusivo de transporte con otros que aportarían valor añadido a la carga: almacenamientos, manipulaciones de mercancías depositadas, acabados de productos, etiquetados, empaquetados, gestiones devoluciones y facturaciones, entre otros. En síntesis, un cambio estratégico que obligaría a redefinir su actividad con el objetivo de fortalecer su posición competitiva.

5. BIBLIOGRAFÍA

- BALLESTERO PAREJA, E. *Economía Social y empresas cooperativas*. Madrid: Alianza Editorial, 1990.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA. *Las Respuestas a la Cooperación entre Empresas de Transporte*. Valencia: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 1995.
- GARCÍA VILLALOBOS, J. C. *Las sociedades cooperativas en el transporte de mercancías por carretera en España*. Madrid: Consejo Económico y Social, 2000.
- GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C. Las sociedades cooperativas de derecho y las de hecho con arreglo a los valores y a los principios del Congreso de la Alianza Cooperativa Internacional de Manchester en 1995: especial referencia a las sociedades de responsabilidad limitada reguladas en España. *Revista de Estudios Cooperativos (REVESCO)*, n.º 61, 1995.

³⁰ Según consta en un informe elaborado por la revista especializada *Transporte XXI*, de mayo de 2001.

- Análisis de la rentabilidad financiera y económica de los socios de las cooperativas: la influencia de una rentabilidad en la otra y la aplicación del criterio (principio) de justicia —que no de solidaridad— en la distribución de la ganancia real. *Revista Europea de Dirección y Economía de la Empresa* (v. I), n.º 2, 1992.
 - El problema de la doble condición de los socios- trabajadores (socios-proveedores y socios-consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa. *Revista de Estudios Cooperativos (REVESCO)*, n.º 56-57, 1988-1989.
- ITURRIOZ DEL CAMPO, J. La distribución de excedentes en las sociedades cooperativas ante el nuevo ordenamiento jurídico. *CIRIEC-España*, n.º 28, 1998.
- *El cooperativismo sanitario integral en el sector de la salud: análisis de los flujos económico-financieros*. Barcelona: Gabinete de Estudios y Promoción del Cooperativismo Sanitario, 1998.
- ESPAÑA. REAL DECRETO 1.211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres. *B.O.E.* n.º 241, de 8 de octubre; ESPAÑA. REAL DECRETO 1.136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 175, de 23 de julio, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1.830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 302, de 18 de diciembre.
- LEY 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas. *BOE* n.º 170, de 17 de julio.
 - LEY 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos. *B.O.E.* n.º 241, de 8 de octubre.
 - LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 182, de 31 de julio.
 - ORDEN de 1 de junio de 1981, que regula los transportes internacionales de mercancías por carretera. *BOE* n.º 140, de 12 de junio.
 - LEY de 27 de diciembre de 1947, de Coordinación de los Transportes Terrestres. *BOE* n.º 365, de 31 de diciembre.
 - LEY de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera. *BOE* n.º 362, de 28 de diciembre.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN. LEY 9/1998, de 22 de diciembre, de Cooperativas de Aragón. *BOA* n.º 151, de 31 de diciembre.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA. LEY 2/1998, de 26 de marzo, de Sociedades Cooperativas de Extremadura. *DOE* n.º 49, de 2 de mayo.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. LEY 5/1998, de 18 de diciembre, de Cooperativas de Galicia. *DOG* n.º 251, de 30 de diciembre.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA. LEY 4/2001, de 2 de julio, de Cooperativas de La Rioja. *BOR* n.º 82, de 10 de julio.
- COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. LEY FORAL 12/1996, de 2 de julio, de Cooperativas de Navarra. *BON* n.º 87, de 19 de julio.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. LEY 4/1993, de 24 de junio, de Cooperativas del País Vasco. *BOPV* n.º 135, de 19 de julio.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE VALENCIA. DECRETO LEGISLATIVO
1/1998, de 23 de junio, de Texto Refundido de la Ley de Cooperativas de
la Comunidad Valenciana. *DOGV* n.º 3.275, de 30 de junio.