

COOPERATIVA TERRITORIAL DE TRANSPORTES DE ZARAGOZA, SCL (COTRANZA)

por
JUAN JOSE GARCIA ALCONCHEL*

1. INTRODUCCION

Toda empresa a realizar necesita o precisa de unos recursos financieros que clasificaremos en función de su origen en propios o ajenos, para realizar las correspondientes inversiones o incorporación de medios: bienes de equipo, existencias u otras disponibilidades.

Todo este conjunto de medios se opera por un extenso grupo de personas: «Socios» que unidos por un objetivo afrontan conjuntamente o individualmente una acción, «Trabajadores» de distinta y variada calificación que con su esfuerzo recompensado impulsan esa acción a realizar, «Miembros de Junta Rectora» que dedican su tiempo a la realización de sus correspondientes funciones, y a «Terceras» personas o entidades que actúan con carácter mercantil a la evolución del día a día.

No olvidemos de la importancia de los Centros de Enseñanza de vital importancia en la formación de todos los que he citado anteriormente, tomando como sustento a sus profesores.

A todas estas personas mi agradecimiento, ya que han sido y son quienes a lo largo de los años han constituido, en mayor o menor grado, lo que hoy es Cooperativa Territorial de Transportes, SCL, a sus Presidentes, Miembros de Junta Rectora, Gerentes y Trabajadores.

* Gerente de la Cooperativa Territorial de Transportes de Zaragoza, SCL (COTRANZA).

2. EVOLUCION DE COOPERATIVA TERRITORIAL DE TRANSPORTES, SCL

A) Inicio

Cuando tan sólo hace unos años que se ha celebrado el 150 aniversario del nacimiento del Cooperativismo, allá por el año 1844 de la mano de los «Justos Pioneros de Rochdale», formado por veintiocho hombres, nacimiento plagado de dificultades en constante evolución adaptándose a las circunstancias, parece que todas las dificultades ya han sido estudiadas, analizadas y superadas cuando se trata de crear una nueva Cooperativa.

Sin duda se aprende de la experiencia propia y ajena, de tal manera que existe una facilidad para la consecución de los fines que se han marcado.

Cooperativa Provincial del Transporte de Zaragoza, SCL (posteriormente, se modificó la denominación social), nació ante la necesidad de afrontar los problemas existentes en el sector del transporte, un sector altamente atomizado.

Por escrito de fecha 22 de diciembre de 1951, del Servicio de Cooperación de la Dirección General de Previsión del Ministerio de Trabajo, se aprobó e inscribió el Reglamento de la Cooperativa Provincial de Transporte de Zaragoza en el Registro Oficial de Cooperativas de ese Ministerio con el número 5.767, y dispuso su encuadramiento en la Unión Nacional de Cooperativas Industrial, con la obligación de remitir «Acta de Constitución».

Para tal finalidad, el día 30 de enero de 1952, bajo la Presidencia de D. Pedro Hernández Dueso, Secretario y quince socios fundadores (tres de ellos eran mujeres) realizaron Acta de Constitución.

Los estatutos marcaron como objetivos los señalados en el artículo 2 que cito literalmente:

«Esta Sociedad tiene como finalidad el lograr los objetivos comunes de orden económico-social, eliminando todo móvil de lucro o ganancia de ningún género.

Se realizarán, con el fin expresado, todas aquellas funciones referentes a las diversas ramas de la industria del Transporte que redunden en un mejoramiento técnico y económico social de su explotación.

- a) Organizar la adquisición, almacenamiento y distribución de todos aquellos productos necesarios al desenvolvimiento de la industria del Transporte.
- b) Interesar de los Organismos competentes la asignación de recursos, ruedas, vehículos de importación o fabricación na-

cional tramitando en su caso para la Cooperativa la personalidad de importador, para distribución de lo asignado entre los socios de Cooperativa.

- c) Organizar la adquisición, almacenamiento y distribución de todos aquellos productos necesarios para la industria del Transporte, que redunden en la consecución de las mayores ventajas para los asociados y contribuyan a moderar e impedir la elevación de los precios.
- d) Facilitar la mejora y modernización de los establecimientos auxiliares de la industria del Transporte, financiando, en su caso, la instalación de fábricas y talleres o en su caso la fabricación en los ya establecidos de los elementos precisos para la industria.
- e) Establecer los servicios de Información, Estadística, Asesoría Jurídica, gestión administrativa y asistencia técnica entre los asociados.
- f) Establecer con carácter de mutualidades, con la debida aprobación del Ministerio de Trabajo, todas aquellas secciones complementarias u organizaciones complementarias útiles a la industria que tienden a cubrir, por medio de aseguramientos mutuos, los riesgos normales que son objeto de seguros particulares, como Responsabilidad Civil, daños a terceros, daños propios, daños a personal transportado, incendios, robo, accidentes de trabajo, rotura de cristales, etc., con la excepción de los que son suplidos por el Montepío de Conductores «El Volante Aragonés» al que pertenecen los componentes de la Cooperativa.
- g) Establecer secciones de carácter benéfico asistencial entre sus asociados.
- h) La ejecución de cualesquiera otro fin lícito en relación con el Transporte.

B) Evolución

La constante en los primeros años fue la definición de las distintas secciones y su funcionamiento, siempre realizando las correspondientes modificaciones adaptándolas a la legislación vigente.

Destacaría las continuas modificaciones estatutarias que se tuvieron que realizar desde 1955 hasta 1970.

También es de destacar el auge que tuvo la sección de Cargas, con gran cantidad de Socios que participaban en ella, y los conflictos que se generaban.

Asambleas que trataban principalmente de la aprobación de balances y cuentas, informes de las distintas secciones, modificaciones estatutarias adaptándose al crecimiento de Cooperativa, y de todos aquellos problemas que se suscitaban en el funcionamiento.

Destacaría que en estos años toda persona que estuviera vinculada al transporte, estaba unida a esta Cooperativa. La existencia de distintos tipos de actividades dentro del transporte, discrecionales, cargas fraccionadas, etc., empezaban a perfilar el distanciamiento entre los propios Socios.

A finales de los setenta empezó a perfilarse lo que hoy día constituye Cooperativa Ciudad del Transporte, la cual, debido en gran medida al fraccionamiento de las distintas actividades del transporte, se constituyó como otra Cooperativa con independencia de Cooperativa Territorial de Transportes.

En estos años se empezó la construcción de las instalaciones actuales, lo que provocó una inversión importante. Esto mismo provocó que se realizarán aumentos de capital con distintas respuestas de los Socios puesto que aquellos que o bien no consideraron necesario estas inversiones, o bien consideraron que las cantidades de Capital no estaban al alcance de sus posibilidades, se produjo una serie de bajas voluntarias que mermó considerablemente la cantidad de Socios, lo cual provocaba nuevas ampliaciones de Capital.

En la constitución de Cooperativa Ciudad del Transporte, se asignó una gran cantidad de metros cuadrados a Cooperativa Territorial de Transportes. Se realizaron, en dos fases, la construcción de Naves que fueron posteriormente adjudicadas a los Socios.

C) Actualidad

Hoy en día, definiendo a Cooperativa como instrumento de servicio a los Socios, nos encontramos con dos características:

La primera es la estructura patrimonial derivada de las inversiones realizadas en los últimos años, y su financiación por los Socios. Como he explicado anteriormente, el hecho de realizar nuevas ampliaciones de Capital son fuente de exasperación por parte de los Socios que finalmente provocan nuevas bajas. En este sentido se realiza gestiones para la incorporación de nuevos Socios, gestiones llenas de gran dificultad a pesar de que se den facilidades en las aportaciones de Capital.

No olvidemos que la política existente de cara a la reestructuración del sector de transportes, intenta la agrupación de transportistas, reduciendo el número de autónomos.

Un segundo punto es el mercado. La existencia de una gran competencia y la limitación de los recursos financieros impide que se den las mejores condiciones para la realización de operaciones de compra en gran cantidad.

También existen limitaciones jurídicas de ciertas actividades que implican una diversificación bajo la titularidad de entidades jurídicas distintas. Por ejemplo, la actuación en el mercado de seguros nos lleva a la actuación bajo la figura de Agente Mediador, con la limitación a una sola Entidad de Seguros, con sus condiciones y precios. Si quieres buscar o adquirir las mejores condiciones debes trabajar con varias Entidades, lo que implica trabajar como Correduría con todos los requisitos legales. Igualmente podríamos hablar de actividades que necesariamente deben realizarse con profesionales.

Y por que no citar los problemas técnicos en la distribución de Gasoil. Paradójicamente la ley permite a una Empresa de transportes con Autorizaciones de Transporte, el ser consumidor final, mientras que una Cooperativa de Servicios no. Estamos a la espera de la clarificación de este punto.

En resumidas cuentas, la actividad de Cooperativa Territorial de Transportes, SCL, en busca de dar al Socio un servicio y un precio que le beneficie, se puede resumir en sus distintas Secciones:

- Taller de Reparación de Vehículos.
- Repuestos.
- Agencia de Transportes de Carga Completa.
- Asesoría y Copistería.
- Seguros y Benéfico Asistencial.

Taller de reparación de vehículos en busca de un servicio que satisfaga al Socio, y un precio asequible. Se trabaja prácticamente todas las marcas del mercado.

Repuestos que en la medida de lo posible permita operaciones de compra con las mejores condiciones. Anteriormente he dicho que se trabaja prácticamente todas las marcas, lo que requiere que el producto almacenable sea muy variado y cuantioso.

Agencia de Transportes que permita y canalice la contratación de cargas y la cesión a los Socios. Por lo general el Socio tiene sus propias líneas comerciales, y se desenvuelve con su propia cartera de clientes. En el momento en que tiene un viaje sin carga se pone en contacto con Cooperativa.

Asesoría de todo tipo de gestión administrativa que sobre todo ofrezca calidad en el servicio, no olvidemos que son servicios personalizados, y precio.

3. APLICACION DE LOS PRINCIPIOS COOPERATIVISTAS: CONFLICTOS

Recordamos cuando se estudia la Ley General de Cooperativas, Ley 3/1987, en su artículo la define las Cooperativas dándole una serie de características. Principalmente es en este artículo dónde se define los seis principios cooperativos que son:

- 1.º Puertas abiertas para la entrada de socios y salida.
- 2.º Democracia interna.
- 3.º Interés limitado a las aportaciones de capital.
- 4.º Distribución de beneficios atendiendo a la actividad cooperativizada.
- 5.º Labor educativa del Cooperativismo.
- 6.º Cooperación y extensión de los principios cooperativos a todos sus niveles.

Veamos la aplicación de todos ellos en la práctica desde Cooperativa Territorial de Transportes de Zaragoza, con las ventajas y desventajas que provocaban: sus conflictos.

1. Puertas abiertas a la entrada y salida de Socios

Es el régimen de libre adhesión y baja voluntaria de la Ley 3/87 por el que toda persona que cumpla una serie de requisitos podrá darse de alta, y caso contrario se dará de baja.

Claramente, el requisito que deben cumplir para darse de alta, es «ejercer alguna actividad de las comprendidas en el ramo del transporte» y cumplir unas condiciones más propias del campo civil (ser español, mayor de edad, etc.).

Toda solicitud debe ser solicitada por escrito a la Junta Rectora y avalada por dos Socios.

La tramitación es completar un informe lo más completo del solicitante, incluyendo datos bancarios, informe comercial, e incluso dentro del sector se recoge informe de otros Socios en referencia al interesado, y finalmente los datos correspondientes a los vehículos.

Dicho expediente se estudia en Junta Rectora, la cual procederá a aprobar el alta o bien a rechazarlo. En la práctica es muy raro que dentro del sector no se conozca al solicitante, en que ámbito se suele mover y ni que decir tiene el vehículo que posee.

La baja puede ser voluntaria o forzosa, y el proceso es la aprobación en Junta Rectora. La baja forzosa suele darse en caso de fallecimiento, pérdida de las condiciones necesarias para ser Socio, o su ex-

pulsión. La expulsión viene dada principalmente ante problemas de índole económico.

La aplicación de este principio es llevado tal y como indican los estatutos, por la Junta Rectora.

A lo largo de los años la incorporación de Socios ha estado en función de la facilidad en la aportación de capital necesario para igualarse con los ya existentes.

Actualmente se realiza la incorporación con facilidades en las aportaciones de capital, realizando unas aportaciones mensuales.

No obstante la aplicación de este principio es claramente Social y con efectos económicos.

Como he dicho anteriormente toda INVERSION se respalda por RECURSOS. Estos recursos si son aportados por los Socios estamos hablando de Capital (recursos propios). Si hay una entrada de Socios se producirá un aumento del Capital. Si hay una salida de Socios se producirá una disminución de capital, y esto provocará la DESCAPITALIZACION, la cual nos llevará a un cambio de comportamiento de la Cooperativa ante terceros (proveedores) ya que por lo general se suple la financiación propia con financiación ajena.

La salida de Socios es de vital importancia para toda Cooperativa. Recordemos por último que influirá como este configurada la estructura económica y la estructura financiera; si las inversiones son mayores o menores la fluidez en la entrada y salida de Socios variará; la estructura de costes e incluso dependerá el momento de proyectos a realizar.

El hecho de hablar de capital variable se define claramente por las altas y bajas, y su proceso de aportación en el tiempo. Digamos que el optimo sería llegar a un capital social que se mantenga constante, y que las nuevas aportaciones de Socios pudieran llevarnos a la reducción del capital entre todos los Socios existentes, aunque por lo general, la existencia de mayores recursos nos llevan a nuevas inversiones.

2. Democracia interna

Estructura y gestión democrática. Un Socio, un voto; principio fundamental en cooperativas frente al carácter mercantil de representatividad del capital.

El funcionamiento igualmente es de gestión democrática por medio de los organismos, que citados por orden de importancia son: Asamblea General, Junta Rectora y Consejo de Vigilancia.

En relación a este punto, yo destacaría la existencia de Asambleas Generales Ordinarias, en dónde se debaten la aprobación de memorias, balances y cuentas del ejercicio, con la finalidad de no paralizar

el orden económico de la Cooperativa, y Asambleas Generales Extraordinarias, con la finalidad social de renovación de cargos de Junta Rectora y Consejo de Vigilancia, y los problemas sociales o conflictos que suelen presentar los Socios.

3. Interés limitado a las aportaciones de capital

Este principio indica si existe un interés a pagar por las aportaciones de capital realizadas; la Ley 3/87 limita que no podrá exceder en más de tres puntos del tipo de interés básico del banco de España.

Este principio fue aplicado en unos años determinados, en los que la bonanza económica y el excedente de recursos no aplicados, permitían su aplicación. Además se permitía que el interés neto se volviera a acumular en cuenta de capital, con lo que se producía un efecto positivo de cara al capital ya que se emitían nuevos títulos con el desembolso de los intereses.

Hoy en día se podría volver a aplicar siempre y cuando las circunstancias propias de Cooperativa lo permitieran, y se pudiera encajar un tipo de interés llamativo a los Socios; no olvidemos la competencia existente en el mercado financiero.

4. Distribución de beneficios atendiendo a la actividad cooperativizada

Aquí deberemos distinguir de actividad Cooperativizada o bien actividad típica que es la desarrollada por el objeto Social de los estatutos por los Socios, y la actividad instrumental que es la actividad con terceros o no Socios.

Se produce un reparto de beneficios, una vez atendidos los fondos sociales que marquen los estatutos, y siempre atendiendo al criterio de la actividad cooperativizada que realice el Socio, actividad que se puede exigir tenga un mínimo.

Este principio tuvo su aplicación principalmente en la Sección de Cargas, en los años en los que había un gran movimiento.

Por lo general se marca en los estatutos el funcionamiento de la distribución de beneficios, o la compensación de pérdidas.

Aquí quisiera comentar que toda cooperativa debe estar obligada a la obtención de beneficio ya que es el propio mercado el que le exige este esfuerzo; beneficio que le permitirá acometer inversiones, incrementar sus fondos propios y en consecuencia mejorar su situación financiera.

Para ello, las operaciones a realizar desde una Cooperativa de servicios son de dos tipos: un primer beneficio incorporado en un precio más ventajoso, con lo que trasladamos el beneficio fiscal al Socio, y un beneficio resultante de la actividad de la Cooperativa.

Aquí incluso cabría la posibilidad, después del cumplimiento de las obligaciones fiscales, de la incorporación de los beneficios a nuevas aportaciones de capital, en sus correspondientes títulos, con lo que fomentamos la Cooperativa.

5. Labor educativa del Cooperativismo

La Ley 3/87 habla de fondos comunitarios refiriéndose tanto a los Fondos de reserva obligatoria, como a los Fondos de educación y promoción, con la finalidad de formar a los Socios y trabajadores.

En este sentido Cooperativa ha realizado una labor más discreta, pero no olvidemos que otras Cooperativas se han creado a partir de ésta.

6. Cooperación y extensión de los principios cooperativos a todos sus niveles

4. ANALISIS DEL TRANSPORTE DESDE UNA COOPERATIVA DE SERVICIOS

Primero me gustaría tratar la diferencia existente entre Cooperativa y Asociación, puesto que este último tiene un gran protagonismo a la hora de representación en los Organismos del Ministerio de Transporte.

Podemos definir a Asociación como la unión de personas con un objetivo común, sin ánimo de lucro y que actúan con independencia de los recursos que posean.

Vemos una gran similitud con Cooperativas, pero la principal diferencia que tienen es su ámbito jurídico y su regulación.

Las Asociaciones tienen personalidad jurídica privada de interés público, mientras que las Cooperativas tienen personalidad jurídica privada de interés privado.

Dicho esto, hoy en día hemos oído hablar del Comité Nacional de Transportes como organismo que representa las distintas secciones del transporte y formadas a su vez por una gran variedad de Asociaciones. Veamos un pequeño análisis del mercado del transporte y de su legislación.

El transporte terrestre se basa fundamentalmente por carretera, un 80 por ciento, frente a otros medios que gozan además de un fuerte proteccionismo.

Aproximadamente existen en España 139.000 autorizaciones de servicio público, de las cuales el 75 por ciento corresponden a un solo empresario-autónomo con una sola autorización, luego ya tenemos una primera característica que nos indica la gran atomización del sector oferente, y además se mueve el 77 por ciento de las mercancías por carretera.

La legislación que le es aplicable es la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) Ley 16/87 del 30 de julio de 1987, y su ámbito de aplicación es el transporte de viajeros y mercancías, transporte por ferrocarril, transporte por trolebús, teleférico y otros por cable, y actividades auxiliares y complementarias del transporte; está última agrupa a las Agencias de Transporte (actividad de mediación), Almacenistas-distribuidores, Transitarios, Estaciones de Transportes por carretera, Arrendamiento de vehículos y Centros de información y distribución de cargas.

La LOTT crea el Comité Nacional del Transporte por carretera como órgano representativo y calificado como una Entidad Corporativa de base privada dotada de personalidad e integrada por las Asociaciones y Sociedades auxiliares de transporte por carretera, las distintas secciones que lo integran son:

- Sección de transporte vehículos ligeros.
- Sección de transporte vehículos pesados.
- Sección de transporte internacional.
- Sección agencias de cargas completas.
- Sección agencias de cargas fraccionadas.
- Sección transitarios.
- Sección almacenistas distribuidores.
- Sección Centros de Transportes.

Y cada sección viene a estar integrada por varias Asociaciones en función de su representatividad.

Creo que lo expuesto vuelve a poner de manifiesto la gran variedad y atomización existente.

Podemos resumir los problemas del transporte en España en los siguientes:

- 1.º La gran atomización empresarial. Aquí las últimas medidas fomentan la unión de pequeños transportistas, fomentando la adjudicación de tarjetas, lo cual puede ser afrontado por el sexto principio como extensión del Cooperativismo, y des-

de una Cooperativa de servicios, todos ellos le son aplicables.

- 2.º Existencia de un desequilibrio entre oferta y demanda. La existencia del exceso de oferta nos lleva a un efecto sobre el precio, lo que unido al aumento de costes paulatino, provoca una disminución del margen empresarial. En el caso del empresario autónomo su escala de costes es mayor y este problema se acrecienta.

Aquí la intervención que puede realizar una Cooperativa de servicios es un abaratamiento en esos costes. Costes en el suministro de gasoil, reparaciones de taller, etc.

- 3.º Un plan de formación adecuado al sector. Este punto se enmarca claramente en el quinto principio.
- 4.º La fiscalidad que atenaza al sector, que abarca desde el impuesto especial sobre hidrocarburos, impuesto de actividades económicas, impuesto municipal sobre vehículos de tracción mecánica, impuesto sobre la renta de las personas físicas o impuesto sobre sociedades, impuesto sobre el valor añadido tanto en régimen general como en módulos, y no olvidemos la tendencia de la Unión Europea con la ampliación al impuesto ecológico, o la igualdad que se deberá implantar en la imposición de todos los miembros, en dónde poseemos una menor fiscalidad en comparación a otros miembros.

Para afrontar todos estos problemas se ha presentado un plan de reestructuración que afronta los siguientes problemas:

- a) Plan de abandono de actividad. Esta medida afectará principalmente al número de autónomos. Como he dicho anteriormente el Socio de Cooperativa que abandona la actividad, se da de baja de la Cooperativa, con los efectos sobre el capital.
- b) Cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización con carácter de consumidores finales a efectos del consumo de gasoil. Esto provocará la creación de Cooperativas para afrontar este reto, o bien el crecimiento de las ya existentes.
- c) Plan de reconocimiento de enfermedades profesionales. Aquí las dificultades vienen más determinadas socialmente.
- d) Tratamiento fiscal. Ya he dicho anteriormente los distintos impuestos que gravan al transporte. Se debería revisar de modo global ya que estamos hablando de un sector estratégico. Recordemos que en el caso del empresario-autónomo, la fis-

calidad no deja de tener un carácter de mayor ingreso y mayor costo.

También es importante el tratamiento fiscal del abandono de la actividad.

- e) Otros planes de formación los cuales suelen recaer sobre las Asociaciones que pertenecen al de transporte. Aquí la labor educativa es muy importante.

Como resumen se puede llegar a la conclusión que una Cooperativa de Servicios puede y debe prestar una gran ayuda a los distintos integrantes del transporte. Pero sobre todo resaltaría el problema social, más bien la formación social de Cooperativista, y esto se debe solucionar como labor educativa.

Por último y para terminar, actualmente se tienen asumidas competencias en materia de Cooperativas, en la Autonomía de Aragón. Existe un borrador de anteproyecto de Ley de Cooperativas en Aragón que suprime a las Cooperativas de Transportistas, y las integra en otras como pueden ser de servicio o incluso de trabajo asociado. Esperamos que se pueda realizar gestiones para modificar este borrador ya que nadie duda del carácter propio que tiene el transporte y de su gran actividad de mediación.