

COSOTRANS: DIFICULTADES, LOGROS Y PERSPECTIVAS

por

ANTONIO CAPELLINO MARTI*

INTRODUCCION

Buenos días, señoras y señores; en primer lugar quisiera expresar mi más sincero agradecimiento la Asociación de Estudios Cooperativos —*AECOOP*— y especialmente a *D. Juan Carlos García Villalobos*, por la diferencia que, como amigo personal, y pese a que es conocedor de mis escasas dotes de oratoria, ha querido que de alguna forma les exponga algunas de mis opiniones o conclusiones a las que he llegado sobre el Cooperativismo, durante los veinticinco años que llevo entre la Administración y Dirección de la Sociedad Cooperativa Olivense de Transportes.

1. Nuestra Cooperativa con anagrama —*COSOTRANS*— se constituye después de una Asamblea Provisional de 19 socios en el año 1969.
2. En su constitución fue clasificada como «*Cooperativa de Servicios de Ambito Nacional y de carácter industrial*», todo ello de acuerdo con la Ley de 2 de enero de 1942 y su Reglamento de 11 de noviembre de 1943. Los Estatutos se inscribían en el Registro Oficial de Cooperativas —dependiente del Ministerio de Trabajo, previo informe de la Dirección General de Promoción Social— *Obra Sindical de Cooperación*.
3. Era preceptivo la celebración de una *Asamblea General de Constitución* antes de los tres meses después de la legalización

* Gerente de la Sociedad Cooperativa Olivense de Transportes, SCL (*COSOTRANS*).

y remitir a la Delegación Provincial de Sindicatos una copia donde se hiciera constar la identidad de los miembros de la *Junta Rectora y Consejo de Vigilancia* —actualmente, Consejo Rector e Interventores—, cuya aprobación definitiva dependía del Delegado Provincial de Sindicatos.

4. Puedo contar alguna curiosidad y que no deja de llamar la atención el hecho de que en los escritos y oficios para ser correctos debía constar el formulismo de «*Por Dios, España y su Revolución Nacional Sindicalista*», posteriormente, «*Dios Guarde a Ud. muchos años*», etc., pero bueno, eran unos formulismos que con el paso del tiempo han quedado en desuso y no merece la pena realizar un mayor comentario.
5. En el aspecto fiscal, a las Cooperativas se les clasificaba en «*Protegidas*» y «*No Protegidas*» todo ello de acuerdo con el Decreto 888 de 1969, de 9 de mayo.

Las primeras gozaban de un beneficio fiscal y las otras fueron consideradas como Empresas Mercantiles; *COSOTRANS* se clasificó como «*No Protegida*» y, por tanto, no gozaba de protección.

A tal efecto, todas las Cooperativas, se considerasen o no protegidas, debían comunicar a las Delegaciones de Hacienda correspondientes el hecho de su constitución.

Posteriormente, las Cooperativas fueron clasificadas en Cooperativas «PROTEGIDAS» y «ESPECIALMENTE PROTEGIDAS», según la Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas.

6. En el aspecto laboral, las Sociedades Cooperativas debían optar obligatoriamente en sus Estatutos el que sus socios se dieran de Alta en el Régimen Especial de Trabajadores *Autónomos* o en el *Régimen General*.

Las Cooperativas Industriales que optaran el estar afiliadas como trabajadores por cuenta propia o *Autónomos*, se vieron sorprendidas por un Decreto mediante el cual debían formalizar la adecuada Protección de las contingencias de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, que debían cotizarse en los Modelos TC1 y TC2 de la Cooperativa y formalizar una Póliza de Seguros en una sola entidad aseguradora.

DIFICULTADES

Estas y otras de mayor o menor importancia llenaron de dificultades el funcionamiento y el reconocimiento como tales Cooperativas.

1. Muy pocas Cooperativas fueron reconocidas como «*Protegidas*».
2. Obligatoriedad de Sindicalización.
3. Poca o ninguna claridad en cuanto al reconocimiento de las Cooperativas como Empresas Mercantiles.
4. El concepto de Cooperativa estaba confuso y ambiguo, aunque existía una buena actitud hacia el Movimiento Cooperativo..., creo personalmente que debe distinguirse el concepto de Cooperativa del Movimiento Cooperativo.
5. Ya con la Ley General de Cooperativas del año 1974, se toma un nuevo concepto de lo que debe ser una Sociedad Cooperativa y, de entrada, las Cooperativas son reconocidas individualmente como Empresa Mercantil, tienen la condición de «*Mayoristas*», aparece de forma clara el concepto de «*Asociado*», es integrada la mujer dentro de la capacidad de las personas físicas, se incorpora la figura de Director con atribuciones propias de la competencia del cargo y la Inspección se hace de forma directa por el Ministerio de Trabajo.

Me permito decir que, aunque esta Ley constituye un avance importante en las Sociedades Cooperativas, todo se contemplaba bajo ese llamado «*Palio Protector*» de lo Político y Socioeconómico, por tanto, en la instauración de la Democracia había que contemplar otro modelo de Sociedad Cooperativa con atribuciones a las distintas Comunidades Autónomas —anteriormente inexistentes— y adaptarlas al mandato de la Constitución Española.

El nuevo concepto de las Sociedades Cooperativas aparece en la Ley 3/1987, de 2 de abril, General de Cooperativas.

LOGROS

1. Pese a las dificultades no contadas o expuestas en este momento, y a la crisis del sector de transportes en aquellos años, nuestra Cooperativa —COSOTRANS—, puso en marcha todos los medios necesarios para conseguir lo que nosotros entendemos como unos «verdaderos fines sociales y, en especial, las *COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO* de transportes», y no sin el consiguiente esfuerzo y tenacidad de todos y cada uno de los socios y dirigentes. Es decir, se ha mejorado la situación económica y social de todos los socios y la de su entorno, desarrollando una actividad propiamente empresarial basada en el servicio mutuo y la colaboración, poniendo los intereses colectivos por encima del beneficio particular.

Para ello contamos con el apoyo de la Administración —que duda cabe—, dadas las finalidades de Orden Social que se cumplen y el concepto de participación igualatoria de sus miembros, que posibilita el desarrollo de actividades y resultados que de forma individual sería difícil de obtener.

2. Nosotros hicimos un gran esfuerzo económico al comprar una nave y terrenos en los extrarradios de la población de Oliva, se hicieron allí las instalaciones propias para un taller de reparación, lavado y engrase de vehículos, depósito para el abastecimiento de combustible a un precio competitivo, así como local para respuestos adquiridos a los mejores precios del mercado.

Se instaló también una Oficina para todo lo relacionado con asuntos burocráticos, con el fin de que nuestros socios no tengan que acudir a otras entidades particulares de tramitación y gestión, con el consiguiente ahorro económico y de tiempo.

3. Se monta una Sección de Cargas y Portes y se legaliza una Agencia de Transportes de Carga Completa, y hoy podemos decir con verdadera satisfacción que nuestra imagen tanto en el ámbito nacional como en el internacional goza de buen prestigio, alcanzando en la actualidad una facturación anual de aproximadamente 600.000.000 de pesetas.
4. A mi juicio uno de los últimos y mejores logros conseguidos fue la instalación de un surtidor de gasóleo «A», para uso propio de los socios, con llaves codificadas para identificación de cada vehículo; en los tres años que lleva funcionando hemos conseguido reducir los costes de explotación en la cantidad aproximada a los 25 millones de pesetas. (Las instalaciones tuvieron un coste total de aproximadamente tres millones de pesetas.)

NUEVAS PERSPECTIVAS

También conviene resaltar que, aunque hemos logrado bastantes objetivos y la Cooperativa funciona adecuadamente dentro del sector, no nos damos por satisfechos, y para ello tratamos de adquirir nuevos terrenos para la construcción de los que puede ser en su día «La Ciudad del Transporte» con instalaciones propias para cada necesidad tanto en los transportes nacionales como internacionales y que puedan servir como referencia, pernoctación y descanso a todos los transportistas y por supuesto de amplia colaboración con todas las Cooperativas.

Para este ambicioso proyecto se están realizando las gestiones necesarias con las Autoridades Locales, y lo haremos también con las Entidades Públicas.

CONCLUSIONES

Con el tiempo es corto y no quisiera ser excesivamente prolijo en mi intervención, simplemente les digo que voy a terminar, pero no sin antes exponerles mi criterio personal de cómo debería funcionar una Cooperativa de Transportes de Trabajo Asociado, basándome en sugerencias que se desprenden de la experiencia vivida por nosotros y anteriormente relatada.

VEAMOS:

- A) En primer lugar, concienciar a los socios de que su participación en el gobierno de la Cooperativa no sea simplemente una declaración formal que pueda menguar la eficacia de la gestión, sino una participación directa y con rigor.
- B) Las aportaciones voluntarias de los socios representadas por uno o más vehículos —limitaciones cuantitativas—, si pasan a formar parte del capital social debería tenerse muy en cuenta las condiciones del artículo 52 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- C) Los vehículos que sean aportados voluntariamente por los socios a la Cooperativa deberían estar totalmente pagados y libres de cargas y gravámenes, en su defecto, debería responder el socio de sus obligaciones y no la Cooperativa.
- D) Los rendimientos del trabajo de los socios sería única y exclusivamente el de la explotación del vehículo aportado, simplemente porque existiría un mayor interés en la conservación del material y se autoexigiría más en el cumplimiento de la finalidad de la empresa.
- E) Y, por último, hacer un llamamiento a todos los pequeños profesionales y transportistas autónomos para concienciarles de que se nos avecina la conocida *Liberalización del Transporte de Cabotaje* y, por tanto, debemos tratar por todos los medios de aprender la asignatura de la reducción del gasto, mediante la agrupación en Cooperativas, tratando de lograr la calidad y competitividad equilibrada para satisfacer las necesidades del «Mercado», así garantizar la subsistencia de la empresa y la de ellos mismos, tratando de mejorar los 14 Puntos de Deming, mediante la eficacia de grupo, hasta conseguir la *Calidad Total ISO 9000*.

DESPEDIDA

Y nada más, señoras y señores, quiero hacerles llegar a todos mi personal felicitación y reconocimiento por estas charlas-coloquios, y que sin lugar a dudas servirán para sacar conclusiones muy positivas para todos.

Muchas gracias.