

LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA ANTE LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE EN LA UNION EUROPEA

por

JUAN CARLOS GARCIA VILLALOBOS*
GUSTAVO RAUL LEJARRIAGA PEREZ DE LAS VACAS**

1. LA SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTE

1.1. La complejidad derivada de su doble condición

La sociedad cooperativa de transporte responde a una *doble condición*. Como sociedad cooperativa supone la reunión de empresarios que basan su toma de decisiones en el principio democrático de igualdad entre socios. Por razón de la actividad empresarial se trata de un tipo de cooperativa de servicios vinculada a la actividad del transporte. Esta doble condición otorga a estas empresas un carácter ciertamente complejo tanto por razón del sector como por el hecho de que las sociedades cooperativas presentan particularidades que las hacen realmente dignas de gozar de socios con una clara vocación empresarial y con un marcado sentido democrático en sus actitudes.

Así, dentro del transporte en general, y de las cooperativas de transporte en particular, son diversas las clasificaciones empresariales posibles:

* Miembro del equipo permanente de investigadores de la Escuela de Estudios Cooperativos de la Universidad Complutense de Madrid y Profesor de la Universidad San Pablo CEU de Madrid.

** Miembro del equipo permanente de investigadores de la Escuela de Estudios Cooperativos de la Universidad Complutense de Madrid y Profesor Titular de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la misma Universidad.

- Según la vía de transporte utilizada: transporte terrestre —por carretera o a través del ferrocarril—, fluvial o aéreo, principalmente.
- Según la cosa objeto del servicio: transporte de viajeros o de mercancías —tangibles o intangibles (es el caso de la información, cuya vía pasa a ser particular: cable telefónico, fibra óptica, o satélite, por ejemplo).
- Según el ámbito geográfico (local, regional, nacional, internacional), etc.

Por su parte, y con relación a las sociedades cooperativas, siguiendo a GARCIA-GUTIERREZ¹ y atendiendo a cómo sea la participación del socio en la sociedad cooperativa, es posible diferenciar entre sociedades cooperativas de proveedores, de consumidores y mixtas. Así, dentro del sector de transportes cabría distinguir:

CUADRO 1
CLASIFICACION DE LAS SOCIEDADES
COOPERATIVAS DE TRANSPORTE, SEGUN
LA PARTICIPACION DEL SOCIO

Sociedad	De trabajo asociado
Cooperativa	De medios de transporte
Proveedores	Mixta en la provisión
Sociedad	De servicios
Cooperativa	De medios de transporte
de Consumidores	Mixta en el consumo
Sociedad cooperativa mixta	

Del cuadro se desprenden siete posibles tipos de cooperativas en el sector:

- La sociedad cooperativa de proveedores de trabajo, en la que los socios aportan la conducción de los medios de transporte.
- La sociedad cooperativa de proveedores de medios de transporte, cuyos socios aportan el medio necesario para llevar a cabo la prestación del servicio.

¹ GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *La formación de profesionales de la dirección de Sociedades Cooperativas: una fuente de sinergia para la intercooperación empresarial*. En: *La formación de los representantes de las empresas de la Economía Social* (Seminario Internacional del Instituto Antonio Sergio do Sector Cooperativo). Lisboa: Ministério do Planeamento e Administração do Território, 1993, p. 8.

- La sociedad cooperativa mixta en la provisión; generalmente, se dan las dos relaciones mencionadas del socio respecto a la provisión. Son entidades que agrupan a aportantes de trabajo y medios de transporte.
- La sociedad cooperativa de consumidores de servicios, que opera en el transporte a modo de central de compras asegurando la disponibilidad de suministros para sus socios en condiciones más favorables que si lo hacen aisladamente (contratación del transporte, adquisición de combustibles, repuestos, etc., o comunicaciones vía satélite, por ejemplo).
- La sociedad cooperativa de consumidores de medios de transporte; cuyos socios (residentes de una zona o productores normalmente), compran los medios de transporte y se aseguran así el servicio de transporte sin tener que depender del transporte por cuenta ajena.
- La sociedad cooperativa mixta en el consumo; la dualidad en el consumo se produce en la medida que los usuarios de los medios de transporte desarrollan servicios complementarios con la finalidad de reducir los costes de su utilización o incrementar las contraprestaciones que reciben.

Con todo, es muy frecuente que las sociedades cooperativas de transporte se constituya como una cooperativa mixta cuya finalidad es la comercialización de las capacidades de transporte de los socios (medidas por su trabajo y por sus medios de transporte) y la producción de servicios para los mismos.

1.2. La sociedad cooperativa de transporte por carretera

Dentro del transporte por carretera es posible distinguir medios concretos de transporte dentro de cada vía. De este modo, el transporte por carretera, bien se trate de viajeros o, en su caso, de mercancías, puede llevarse a cabo mediante taxis, autobuses o camiones, por ejemplo.

En este contexto el presente artículo se centra en el papel de las sociedades cooperativas (ya sean de proveedores, consumidores o mixtas) en el transporte por carretera de bienes tangibles (siendo también relevantes las sociedades cooperativas de transportes de viajeros) y, en concreto, enfatizando en las que conforman el colectivo fundamental: las que utilizan como medio los camiones.

El desarrollo de las primeras sociedades cooperativas en el transporte coincide en el tiempo con la promulgación en 1947 de la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera² y de la Ley de Coordinación de los Transportes Terrestres.³

En el transporte de bienes surgen las primeras sociedades cooperativas a comienzos de los años cincuenta con la pretensión de agrupar a los pequeños transportistas para regular la contratación de las cargas ante el poder que tienen las agencias de transporte.

Ya en los años setenta, la crisis económica afectó seriamente al transporte por carretera y, por extensión, al desarrollo del movimiento cooperativo en esta actividad, siendo ya en los ochenta cuando se produce el más importante avance en la constitución de sociedades cooperativas en el transporte por carretera debido, fundamentalmente, a un proceso de externalización del transporte, en el que muchas empresas con flota propia de camiones pasan a subcontratar e incluso a vender camiones a sus conductores y el hecho de que la administración de transportes reconoce a las sociedades cooperativas como empresas de transporte internacional siempre y cuando dispongan de una flota de, al menos, cinco vehículos.⁴ Esto da lugar a que muchas de las sociedades cooperativas constituidas tuvieran como única finalidad el acceso de los transportistas autónomos al mercado de los transportes internacionales.

En el período 1979-1985, se crearon 141 sociedades cooperativas de servicios (más de 2000 socios) y 61 de trabajo asociado (que incorporan a unos 750 socios).

1.3. El marco legislativo español: un panorama difícil

La amplitud legislativa en el transporte de bienes por carretera tiene su reconocimiento en la Constitución de 1978 y en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre de 1987.

La distribución de competencias en materia de transportes se realiza según el criterio territorial, siendo de competencia autonómica los que transcurran íntegramente por territorio autonómico y de competencia estatal los llevados a cabo por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

² ESPAÑA. *LEY de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera*, BOE, n.º 362, de 28 de diciembre.

³ ESPAÑA. *LEY de 27 de diciembre de 1947, de Coordinación de los Transportes Terrestres*, BOE, n.º 365, de 31 de diciembre.

⁴ 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.

La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre⁵ (LOTT) de 1987 es una norma integrada en el Derecho administrativo que se aplica en todas las Comunidades Autónomas de España, siendo desarrollada por el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre de 1990 (ROTT),⁶ que aporta como innovaciones las siguientes:

- Acaba con los privilegios del ferrocarril frente a la carretera, estableciendo la libre competencia entre los distintos modos con base en la libertad de elección de los usuarios.
- Equipara el ordenamiento legal del transporte terrestre español a los de otros países comunitarios.
- Regula el acceso a la profesión de transportista, como requisito para ejercer la actividad.
- Y, adapta la legislación española a la normativa comunitaria en relación a las condiciones laborales y sociales, fiscalidad y condiciones técnicas de los vehículos, entre otras.

Al contrario de lo que ocurre con la normativa anterior, la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre reconoce la importancia de la agrupación de empresarios del transporte por carretera como un medio de atenuar la atomización del sector. De modo que, entre todas las fórmulas posibles, se pronuncia de forma preferente por las sociedades cooperativas en su doble vertiente:

- *La sociedad cooperativa de trabajo asociado en el transporte.*
- *La sociedad cooperativa de transportistas.*

Sea como fuere, se pretende fomentar este tipo de entidades, ya que, según reza textualmente, «la Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas».⁷

Por su parte, el anteproyecto de Ley General de Cooperativas ya referido distingue varias clases de sociedades cooperativas que pueden realizar operaciones de transporte, siendo sin duda las más im-

⁵ ESPAÑA. LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, n.º 182, de 31 de julio.

⁶ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990, 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, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997, 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.

⁷ ESPAÑA. LEY 16/1987..., opus. cit., art. 60.1.

portantes las de trabajo asociado y las de transportistas, que son reconocidas en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Las restantes, o guardan una estrecha relación con éstas, o bien se incluyen en la categoría de consumidores y usuarios como transporte privado.

2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EN LA UNION EUROPEA

Los transportes constituyen un sector básico de la economía de la Unión Europea, representando por encima del 6,5 por ciento del Producto Nacional Bruto de la Unión y dando empleo a cerca de siete millones de personas.

La importancia del transporte de bienes se pone de manifiesto por su capacidad exclusiva para conectar los sectores de la actividad económica permitiendo la disponibilidad de los bienes en lugar y tiempo. Es por tanto, una etapa inevitable en el proceso de comercialización y distribución física. De modo que, «una producción excelente se vuelve mediocre si no se transporta rápida y en las mejores condiciones al punto de destino».⁸

La evolución del transporte en los últimos años es debida, entre otras cosas, a aspectos tecnológicos y de gestión, sin olvidar su papel en la prestación de servicios a la sociedad:

Con todo, hay que destacar el importante papel del transporte de bienes por carretera no sólo por sus implicaciones económicas, sino también por sus incidencias sociales, políticas y ecológicas. Se trata del modo más utilizado para el transporte interior de bienes que representa el 77,2 por ciento del transporte de bienes realizado en España. No obstante, también tiene un papel preponderante cuando se considera su participación en el transporte internacional de bienes, en especial, hacia otros países de la Unión Europea; si bien, del total de las entradas y salidas de bienes de España, el 80,6 por ciento y el 60,3 por ciento, respectivamente, se realizan por vía marítima, frente al 17,6 por ciento y al 36,6 por ciento que utilizan la carretera.

El sector de transporte por carretera en España se caracteriza por su *heterogeneidad* por razones de dimensión de las empresas fundamentalmente y por el elevado grado de *fragmentación empresarial*; esto es, la existencia de un gran número de propietarios individuales de bienes de producción denominados autónomos o autopatronos

⁸ VAN HISENHOVEN, M. *El transporte en la CEE: problema y posición de la UNICE*. En: La empresa de transporte en las Comunidades Europeas. Problemas y respuestas. Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1982, p. 36.

(dueños del vehículo y conductores del mismo en la mayoría de los casos).

Según los datos del Ministerio de Fomento, en 1995, el 71 por ciento de las empresas de transporte público bienes por carretera con vehículos pesados tiene un sólo vehículo; el 95,6 por ciento tiene menos de seis vehículos, situándose el *ratio* vehículos/empresa en 1,90.

La atomización empresarial en la actividad de transporte público de bienes por carretera no es un fenómeno aislado en España, ya que también se produce en otros países comunitarios como Italia y Portugal frente a países como Holanda y Bélgica, en los que hay una mayor concentración empresarial en el transporte. Esto demuestra que existe una cierta correlación entre el tamaño del país y el número de empresas de transporte.

A pesar de aumentar en los últimos años el número de transportistas integrados en organizaciones de mayor capacidad de gestión y de las diferentes medidas que ha tomado la Administración española para reducir el minifundismo, y, consecuentemente la oferta de transporte de bienes por carretera; una parte importante siguen actuando de forma independiente.

En otro orden de cosas, factores como la escasa capacidad de comercialización interior y exterior, el bajo nivel de autofinanciación y la escasa capitalización, están presentes en muchos de los transportistas españoles, lo que introduce limitaciones para mantener un nivel adecuado de competitividad. Esta situación está relacionada, en gran medida, con los costes que soportan. Así, el precio del gasóleo en España no es de los más altos de Europa, siendo el diferencial más elevado en los costes financieros y en el coste de los vehículos. Esto va acompañado de aspectos como el bajo nivel formativo y la elevada competencia ilegal.

3. EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN: ANTECEDENTES Y PERSPECTIVAS. EL PAPEL A DESEMPEÑAR POR LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS

3.1. Antecedentes y justificación del proceso liberalizador

La integración de los países europeos en la Unión Europea se fundamenta, principalmente, en la instauración del principio de libre circulación de bienes y personas. En ese contexto, el transporte es esencial ya que representa un instrumento necesario para la realización del mercado interior creando la condiciones para el ejercicio de las libertades fundamentales y presenta importantes vínculos con las polí-

tivas agrícola, industrial, de medio ambiente y comercial de la Comunidad. Es por ello por lo que resulta de tan gran relevancia el establecimiento de una Política Común de Transportes.

El núcleo básico del Derecho Comunitario del transporte lo constituye el transporte terrestre, principalmente el transporte por carretera, del que hay una regulación completa.⁹ Está formada por Directivas y Reglamentos que se refieren a dos aspectos fundamentales:

- A) La liberalización de los servicios de transporte por carretera en el seno de la Unión Europea.
- B) La armonización de la normativa, afectando a la competencia entre las empresas de esta actividad.

Los conceptos de liberalización y desregulación o desreglamentación tienden a confundirse, siendo este último más amplio que el primero (le comprende). El objetivo de todo proceso de desreglamentación suele ser el afán de «lucha contra la inflación y de elevación del rendimiento económico mediante una reducción de la propiedad, el control y la intervención del Estado en la economía. Esta concepción se basa en una mayor competencia y en la empresa privada como instrumentos principales de asignación de los recursos económicos».¹⁰

Así, la desreglamentación, en sentido estricto, es el proceso de desajuste y desconformación de una regla, y en sentido genérico es el proceso de eliminación o reducción, al menos, de trabas burocráticas. Aunque hay grados:

1. La liberalización o no intervención; o atenuación gradual del control reglamentario en el caso de ciertas categorías de tarifas y de mercados.
2. La desreglamentación controlada. La supresión gradual y controlada de cupos de capacidad y rutas y de restricciones de tarifa y la introducción gradual de la competencia, mediante evaluaciones y salvaguardas contra las prácticas desleales.
3. La desreglamentación total. La supresión con arreglo a un calendario establecido (más o menos rápido) de todas las restricciones de capacidad y tarifas, permitiendo el acceso al

⁹ Véase:

GONZALEZ ALONSO, L. *Los transportes en la Comunidad Económica Europea*. En: Tratado de Derecho Comunitario Europeo. Madrid: Civitas, 1986.

¹⁰ ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO. *Situación reciente en el sector de los transportes interiores*, Ginebra: Comisión de Transportes Interiores, 1992, p. 24.

mercado de nuevas empresas, así como una competencia absoluta.

De este modo, la liberalización no significa la pérdida de la responsabilidad de la Administración en la ordenación y control de los transportes.

La globalización de los sistemas económicos sobre la base del desarrollo tecnológico, en particular, las tecnologías de la información, así como los cambios sociales y políticos que se producen en los últimos años, configuran un entorno competitivo al que tienen que ajustarse todas las empresas; entre ellas, las dedicadas al transporte.

El transporte de bienes tiene que responder a las exigencias del proceso globalizador con ofertas adaptadas a los nuevos requerimientos de la actividad productiva. De esta forma, el transporte como tal es cada vez menos un medio en sí mismo, y se convierte en una parte de un proceso más amplio: la logística.

El proceso de liberalización coincide con la globalización de la economía, y con los ciclos económicos, constituyendo uno de los factores determinantes del marco actual en el que se inserta el transporte.¹¹

En la Unión Europea, el proceso de liberalización pretende que el mercado de los transportes se organice con base en la competitividad y en la descentralización de la toma de decisiones a las empresas de transporte, buscando un sector competitivo y no intervenido. Se desarrolla, en lo que afecta al transporte, a través de la Política Común de Transportes, que se centra en la superación progresiva de la dicotomía transporte internacional-transporte interior.

Como soporte al proceso de liberalización de los servicios de transporte de bienes por carretera en la Unión Europea, se produce un proceso de armonización de las condiciones de competitividad que abarcan medidas en el ámbito técnico (homogeneización de los pesos y las dimensiones de los vehículos), el ámbito social (homogeneización de las condiciones de acceso a la profesión y de las condiciones de trabajo —períodos de conducción y de descanso—) y el ámbito fiscal (homogeneización de los gravámenes fiscales sobre el transporte —estructuras y tipos en la imposición sobre vehículos, impuestos sobre carburantes y financiación de las infraestructuras—).

Pues bien, en cuanto a la normativa liberalizadora, destacar:

¹¹ GARCIA REVUELTA, J. L. *Algunos principios sobre la liberalización en carretera*. Origen-Destino, 1995, n.º 1, p. 63.

- El Reglamento 1841/88.¹² Establece la liberalización del transporte de bienes por carretera entre Estados miembros a partir del 1 de enero de 1993.
- El Reglamento 4058/89.¹³ Liberaliza los precios del transporte de bienes entre países comunitarios desde enero de 1990.
- El Reglamento 881/92.¹⁴ Condiciona la realización de transporte de bienes por carretera transcurrido por diferentes países miembros a la obtención de una licencia comunitaria (desde el 1 de enero de 1993).
- *El Reglamento 3118/93.¹⁵ Establece la liberalización del cabotaje; esto es, la apertura de los mercados nacionales de transporte a los transportistas de los otros países miembros, a partir del 1 de julio de 1998.*

En cuanto al transporte con terceros países, hasta que se establezca un régimen unificado entre estos y la Unión Europea, se realizan a través de acuerdos bilaterales, estando los precios liberalizados.

3.2. El transporte español ante la normativa comunitaria

La actual normativa comunitaria no somete a los transportistas españoles que realicen transporte entre países de la Unión Europea a ningún tipo de restricción cuantitativa, ni con relación a la formación de los precios ni por medio de contingentes; sustituyéndola por una regulación cualitativa.

En cuanto al transporte nacional, le afectan los Reglamentos y Directivas en materia de armonización; sin olvidar la liberalización del

¹² COMUNIDADES EUROPEAS. REGLAMENTO 1841/88/CEE del Consejo, de 21 de junio, por el que se modifica el REGLAMENTO 3164/76/CEE, relativo al contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre los Estados miembros, DOCE, NL 163, de 30 de junio.

¹³ COMUNIDADES EUROPEAS. REGLAMENTO 4058/89/CEE del Consejo, de 21 de diciembre, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros, DOCE, NL 390, de 30 de diciembre.

¹⁴ COMUNIDADES EUROPEAS. REGLAMENTO 881/92/CEE del Consejo, de 26 de marzo, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros, DOCE, NL 95, de 9 de abril.

¹⁵ COMUNIDADES EUROPEAS. REGLAMENTO 3118/93/CEE, del Consejo, de 25 de octubre, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro, DOCE, NL 279, de 12 de noviembre.

cabotaje que supone la eliminación de las restricciones sobre los transportistas que quieran prestar servicios de transporte nacional de bienes por carretera cuando estén establecidos en un Estado miembro diferente del que vaya a prestar el servicio y que precisamente es lo que nos ocupa.

En suma, aunque la política de transportes se dirige, fundamentalmente, al transporte intracomunitario; le corresponde a los diferentes Estados dictar normas de aplicación en su ámbito territorial. No obstante, con base en el proceso armonizador, gran parte de la legislación comunitaria en el transporte por carretera tiene su transposición en el ordenamiento jurídico español. Y, en esta línea, la legislación reguladora de los mercados de transportes va progresivamente abandonando cualquier limitación de carácter cuantitativo, para centrarse exclusivamente en la cualificación de las empresas de transporte.

La liberalización del transporte de bienes por carretera sitúa a los profesionales españoles de este sector ante una extensión de sus mercados y ante la competencia con otras empresas de transporte europeas para la obtención de cargas. Las regulaciones nacionales y comunitarias están obligando a las empresas a modernizar su flota para adaptarse a las nuevas exigencias de calidad, seguridad y protección del medio ambiente.

A partir del 1 de julio de 1998 se produce la liberalización del transporte nacional a residentes en otros países miembros (cabotaje).¹⁶ Sin embargo, aunque el acceso de transportistas extranjeros no tenga restricciones, éstos deben adaptarse a la normativa legal española. Además, la competencia se incrementará por la apertura de mercados con el continente africano.

Ante este entorno competitivo, empresas extranjeras se sitúan a través de participaciones en el capital de empresas españolas, sin olvidar las que pueden penetrar con toda su capacidad de comercialización consolidada (sobre todo, holandesas y alemanas). La mencionada situación hace imprescindible, para las empresas nacionales, su adaptación con el objetivo de competir en Europa, o, incluso, conservar el mercado que tienen.

Este proceso de liberalización implica que España tiene que actuar eliminando los contingentes de autorizaciones que pueda haber —básicamente los de autorizaciones para vehículos pesados de ámbito nacional— ya que, en caso contrario, a los transportistas españoles se les limita prestar servicios nacionales mientras que los transportis-

¹⁶ COMUNIDADES EUROPEAS. *REGLAMENTO 3118/93/CEE...*, *opus. cit.*

tas de los otros países comunitarios tienen libertad en la realización de este transporte —limitación que podría eludirse cambiando la residencia en alguna ciudad fronteriza de Francia o Portugal.

Desde un punto de vista técnico-productivo a partir de 1998 las empresas de transporte tienen la posibilidad de enviar su flota a Europa durante períodos de tiempo prolongados; de modo que, utilizando una red de telecomunicaciones pueden estar informados en tiempo real de los mercados europeos dirigiendo la flota estratégicamente; esto es, supone la oportunidad para las empresas españolas de integrarse más fácilmente en los sistemas comerciales europeos.

Con todo, el transporte de bienes por carretera español tiene que responder con el diseño de estrategias integrales en el nuevo marco de actuación, mejorando su posición en los servicios de almacenaje, distribución y red comercial. Y todo esto, siguiendo los parámetros que marca la Unión Europea, muy sensible con las consecuencias que para el medio ambiente tiene el tráfico por carretera.¹⁷

3.3. Las sociedades cooperativas de transporte en España ante el nuevo contexto

El exceso de oferta que se produce en el transporte de bienes por carretera español reflejada en el elevado número de transportistas individuales, no es la mejor situación para hacer frente a las mencionadas bases del proceso liberalizador. En efecto, si la competencia más cualificada de otros operadores europeos plantea dificultades a las empresas españolas de cierta dimensión, los pequeños transportistas no integrados en estructuras comerciales pueden verse obligados a abandonar esta actividad.

Las empresas de transporte españolas se han de desarrollar en condiciones aceptables para competir en paridad de condiciones con los países del entorno europeo. Con este objeto se plantean dos posibles alternativas:

- La reestructuración de la actividad alrededor de grupos constituidos por cargadores y transportistas, mediante relaciones de subcontratación estables, en las que con base en una política común de compras que reduzca los costes, los transportistas estén integrados teniendo garantizados no sólo los viajes de salida sino los retornos.

¹⁷ La Comisión Europea a través del «Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente», de 1992, señala las líneas de actuación en esta materia.

- La cooperación entre las pequeñas empresas con el fin de constituir grupos de tamaño suficiente para influir y/o dominar en el mercado.

Esto permitiría alcanzar un transporte eficiente y competitivo, aumentando las actuales cuotas de mercado.

Tanto en el contexto global como en el nacional, la cooperación entre empresas es un factor decisivo para las pequeñas empresas que deben competir en un mercado mayor superando las limitaciones derivadas de su tamaño.

En el transporte de bienes por carretera en España se impone la «ley del más fuerte». Los pequeños han de ser capaces de formar parte de unidades empresariales de mayor dimensión para sobrevivir ante las presiones de empresas de transporte más grandes. Así, la unión de varios transportistas puede ser una solución que mejore las condiciones de prestación de servicios. En ese contexto, «asegurarse junto a otros integrados en una cooperativa un nicho de mercado atractivo es la obtención de un privilegio, no una receta para el éxito».¹⁸

Para competir en el ámbito liberalizado de la Unión Europea y en el ámbito español, una de las estrategias más convenientes es la concentración de empresas. Entre las posibles fórmulas, la sociedad cooperativa en su doble vertiente: la sociedad cooperativa de trabajo asociado del transporte y la sociedad cooperativa de transportistas, puede jugar un papel relevante.

La agrupación o concentración en sociedades cooperativas se justifica:

- Con el argumento de que la unión hace la fuerza, constituyendo empresas que aprovechan economías de escala en aspectos como las condiciones de contratación, suministros, precios, cargas; etc.
- La participación en la toma de decisiones es igualitaria como corresponde al hecho de que la cooperativa responde a una concentración de empresarios individuales.
- Ante el carácter estacional de la demanda de transporte de bienes por carretera, los empresarios transportistas concentrados, como es el caso de las sociedades cooperativas, pueden diversificar en determinadas épocas su actividad hacia otras actividades.

¹⁸ BUSSI, R.; PFALLER, A., y SINGER, V. *Cooperatives of Small Enterprises in EC Countries*. Brussels: European Research Associates, 1992, p. 86.

- Ante la necesidad de acometer procesos de concentración, hay que tener en cuenta las consecuencias que para el sistema de transporte por carretera tiene el contar con una red de sociedades cooperativas de transportistas que integre a un gran número de sociedades cooperativas de diferentes ámbitos, colaborando entre ellas, utilizando servicios profesionales de comercialización y las ventajas de la tecnología aplicable al sector. Esta propuesta permitiría influir sobre el mercado, regulando la oferta en beneficio de todos los intervinientes; así como constituir un grupo de presión con capacidad de ser escuchado por los administradores y los legisladores.

Sin embargo, las ventajas que ofrecen las sociedades cooperativas al transporte de bienes por carretera no han sido totalmente aprovechadas en España, perdiéndose una oportunidad para resolver algunos de los problemas del sector; sobre todo, en los aspectos relativos a la comercialización. Esto se debe, entre otras causas, a:

- La mentalidad independiente de los pequeños transportistas. Es una actividad en la que, por tradición, destaca «la soledad del autónomo».
- La existencia de una cooperación informal a través de la subcontratación. Su amplia utilización deja poco margen al desarrollo de las sociedades cooperativas.

Con todo, este modo de organización se manifiesta capaz de integrarse de manera satisfactoria en el funcionamiento del mercado de transporte de bienes por carretera en España.

El transporte de bienes por carretera, caracterizado por la presencia de pequeñas empresas con dificultades para sobrevivir debe ser propicio al desarrollo de sociedades cooperativas. Ciertamente, ya que pueden ayudar a hacer frente a la competencia de un mercado más amplio, siendo la respuesta necesaria a la evolución impuesta por la globalización (logística, intermodalidad, tecnologías de la información, etc.).

Cabe destacar que los aspectos psicológicos y en particular el individualismo de los transportistas, no deben ser obstáculos insalvables atendiendo al desarrollo de sociedades cooperativas parecidas en otros sectores.

En conclusión, es preciso destacar la necesidad de los empresarios transportistas individuales de transporte de bienes por carretera de asociarse para mantenerse en el mercado, o, aumentar la participación en el mismo, y esta agrupación puede realizarse a través de sociedades cooperativas, o a través de otras fórmulas jurídicas. Aho-

ra bien, las sociedades cooperativas garantizan la permanencia del transportista como empresario, como productor y como decisor de los nuevos rumbos del transporte.

4. BIBLIOGRAFIA

- BUSSI, R.; PFALLER, A., y SINGER, V. *Cooperatives of Small Enterprises in EC Countries*. Brussels: European Research Associates, 1992.
- COMUNIDADES EUROPEAS. *REGLAMENTO 1841/88/CEE del Consejo, de 21 de junio, por el que se modifica el REGLAMENTO 3164/76/CEE, relativo al contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre los Estados miembros*, DOCE, NL 163, de 30 de junio.
- COMUNIDADES EUROPEAS. *REGLAMENTO 4058/89/CEE del Consejo, de 21 de diciembre, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros*, DOCE, NL 390, de 30 de diciembre.
- COMUNIDADES EUROPEAS. *REGLAMENTO 881/92/CEE del Consejo, de 26 de marzo, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros*, DOCE, NL 95, de 9 de abril.
- COMUNIDADES EUROPEAS. *REGLAMENTO 3118/93/CEE, del Consejo, de 25 de octubre, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro*, DOCE, NL 279, de 12 de noviembre.
- ESPAÑA. *LEY de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera*, BOE, n.º 362, de 28 de diciembre.
- ESPAÑA. *LEY de 27 de diciembre de 1947, de Coordinación de los Transportes Terrestres*, BOE, n.º 365, de 31 de diciembre.
- 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.
- ESPAÑA. *LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, BOE, n.º 182, de 31 de julio.
- ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990, 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 1136/1997, 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.
- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *La formación de profesionales de la dirección de Sociedades Cooperativas: una fuente de sinergia para la intercooperación empresarial*. En: *La formación de los representantes de las empresas de la Economía Social (Seminario Internacional del Instituto*

- Antonio Sergio do Sector Cooperativo). Lisboa: Ministério do Planeamento e Administração do Território, 1993, p. 1-31.
- GARCIA REVUELTA, J. L. *Algunos principios sobre la liberalización en carretera*. Origen-Destino, 1995, n.º 1.
- GONZALEZ ALONSO, L. *Los transportes en la Comunidad Económica Europea*. En: Tratado de Derecho Comunitario Europeo. Madrid: Civitas, 1986.
- MINISTERIO DE FOMENTO. *Los Transportes y las Comunicaciones. Informe Anual 1995*. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996.
- ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO. *Situación reciente en el sector de los transportes interiores*, Ginebra: Comisión de Transportes Interiores, 1992.
- VAN HISSENHOVEN, M. *El transporte en la CEE: problema y posición de la UNICE*. En: La empresa de transporte en las Comunidades Europeas. Problemas y respuestas. Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1982, p. 36-42.