

COOPERATIVAS DE TRANSPORTISTAS DE MERCANCIAS DE CATALUÑA

por
BRIGIDA TAPIA ORTEGA*

1. ASOCIACIONISMO O COOPERATIVISMO

El transportista de nuestro país, no está predispuesto demasiado a asociarse, tiene una cierta tendencia al individualismo.

La cooperativa de transportistas constituye una sociedad basada en la libertad y en la democracia interna, que agrupa a empresarios autónomos del transporte que han llegado a sentir la necesidad de agruparse de forma libre y voluntaria con otros transportistas para —mediante la suma de esfuerzos y capacidades— poder formar una empresa (que es propiedad de todos los socios) capaz de competir y satisfacer las necesidades económicas de los socios. La suma de esfuerzos y capacidades económicas individuales permiten disfrutar de elementos y servicios comunes que serían inalcanzables para cada uno de los socios considerados individualmente.

La Federación de Cooperativas de Servicios de Cataluña promueve y colabora con ellas, porque considera que la cooperativa es una de las soluciones más viables para el pequeño y mediano transportista.

Las cooperativas pueden ser de Servicios y de Trabajo asociado, ambos tipos de sociedades requieren poseer un capital social superior a los diez millones de pesetas.

* Miembro de la Federación de Cooperativas de Servicios de Cataluña como representante de las Cooperativas de Transportistas de Mercancías.

Características de uno y otro tipo de cooperativa:

Cooperativas de Trabajo asociado: La cooperativa es la titular de las tarjetas o autorizaciones de transporte y propietaria de los vehículos, de modo que el conductor o transportista es un asalariado de la empresa cooperativa, siendo ésta quien corre con todos los gastos, por ejemplo: Seguridad Social, repuestos de maquinaria, reparaciones, etc. (el socio llamado «socio de trabajo», a su vez participa en los resultados (beneficios o pérdidas de la cooperativa) en su calidad de socio).

Cooperativas de Servicios: En dicho tipo de cooperativas cada uno de los socios es titular de su propio medio de transporte y de la tarjeta o autorización que le habilita para desarrollar la actividad. La cooperativa de transporte es una sociedad de pequeños empresarios del transporte. Cada uno de los transportistas autónomos socios de la cooperativa aportan periódicamente un porcentaje de su giro comercial (facturación) para el mantenimiento de los servicios y estructura de la cooperativa, debiendo todos los socios velar por el buen funcionamiento de la cooperativa. Los socios participan en las decisiones básicas de la sociedad cooperativa mediante el ejercicio de su derecho al voto en la Asamblea General de Socios, debiendo llevar a cabo la política de empresa acordada en la Asamblea la Junta o Consejo Rector de la Cooperativa.

2. FUNCIONAMIENTO DE LAS COPERATIVAS DE TRANSPORTES O DE TRANSPORTISTAS

Las cooperativas del transporte para un correcto desarrollo deben poseer:

- 1.º Vehículos varios y de diferente tonelaje.
- 2.º Un directivo o gerente que sepa gestionar en el mercado para poder conseguir clientes, cobros, seguros, evaluar solvencias, controlar los riesgos comerciales y diversificarlos, planificar una correcta política financiera (estudio de inversiones, su amortización, evaluación de gastos financieros, etc.).
- 3.º Llevar las cuentas estrictamente y de acuerdo con la legislación cooperativa y fiscal vigente.
- 4.º Velar para que los socios cooperativistas tengan trabajo todos los días.
- 5.º Y, en definitiva, velar por los bienes de la misma y por alcanzar los objetivos empresariales prefijados.

3. PARTICIPACION DEL ESTADO EN LA PROMOCION DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

La participación del Estado no puede pasar inadvertida. ¿Cómo puede contribuir el Estado?

- 1.º Promocionar las cooperativas de transporte o de transportistas. La Administración Pública tendría que dar más soporte a las cooperativas y en concreto a las de transportistas en cumplimiento del mandato constitucional, y además por cuanto que en cierto modo el pequeño transporte privado forma parte de un sector estratégico dentro de la economía del país.
- 2.º La Administración tendría que facilitar las ayudas para la adquisición de locales, terrenos, construcción de naves, etc.
- 3.º Dar ayudas para la adquisición de vehículos y maquinaria, siendo una parte a fondo perdido y a un bajo costo de interés.
- 4.º Facilitar la formación y capacitación del personal para obtener el grado de profesionalidad adecuado.
- 5.º Posibilitar el suministro de carburantes con postes de servicio dentro de la misma cooperativa (esto ya existía con anterioridad al año 1997)

4. IMPORTANCIA DE LAS FEDERACIONES DEL TRANSPORTE DE LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTONOMAS A NIVEL DEL ESTADO ESPAÑOL

Las Federaciones son el eje primordial para llevar a cabo todas estas tareas, porque es competencia de ellas negociar con las administraciones estatales o autonómicas.

Ayudas

Relacionadas con locales, terrenos, naves, vehículos, maquinaria, etc.

Seguridad Social y Mutualidades

Reconocimiento de enfermedades profesionales a través de la adhesión a mutuas del transporte tanto para las Cooperativas como para los trabajadores autónomos del ramo del transporte.

Tarjetas

Negociar tanto la liberalización de tarjetas en todas sus modalidades, no solamente la liberalización del vehículo ligero.

Seguros

Llevar a cabo el tema de seguros o consorcio de seguros de vehículos concertándolos con aquellas aseguradoras que más sepan competir en el mercado para favorecer al usuario.

Obligatoriedad de tener el seguro de mercancías y seguro de carnet de conducir materias inflamables.

Asistencia y asesoramiento jurídico

A nivel de asistencia y seguridad social, infracciones fiscales y de tráfico, información de solvencia de clientes, cobro de impagos, asesoramiento contable-fiscal y preparación o supervisión de la contabilidad de la sociedad.

Deberían ser las federaciones las que revisasen las cuentas de sus cooperativas para poder determinar quien cumple y quien no y así poder tomar las determinaciones pertinentes.

5. ¿QUIEN FORMA PARTE DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE?

- a) Por una parte forman parte de las cooperativas de servicios de transporte o de transportistas, todos aquellos transportistas con vehículo y tarjeta de transporte propios (es decir, en definitiva, el pequeño empresario del transporte.
- b) Y por otra forman parte de las cooperativas de trabajo asociado del transporte, los trabajadores socios de una cooperativa de tal clase, que, en este caso es la titular de los medios de transporte y de las tarjetas o autorizaciones.

6. CATALUÑA ES LA COMUNIDAD AUTONOMA QUE POSEE MAS EMPRESARIOS AUTONOMOS EN LA RAMA DEL TRANSPORTE

Cataluña es la Comunidad que más autónomos posee en la rama del transporte, y es la que más está luchando por éste sector y por la implantación de cooperativas.

7. CATALUÑA TIENE UN NUMERO DE COOPERATIVAS MUY RELEVANTE

Cataluña, según la información estadística del Departament de Treball, tiene 8.991 cooperativas, de las cuales 232 son de transportes, con 4.349 socios.

8. ¿QUIEN TIENE QUE FORMAR PARTE EN LAS COMISIONES A NIVEL MINISTERIAL?

Las Federaciones de Cooperativas que asocian a las cooperativas de Transporte (Federación de Cooperativas de Servicios y Federación de Cooperativas de Trabajo Asociado), tendrían que estar representadas, junto con otras entidades representativas, en la mesa de negociaciones para la toma de decisiones a nivel ministerial. Creemos que sería muy importante la opinión del pequeño empresario y del socio-trabajador.

9. EL TRANSPORTE POR CARRETERA E INTERNACIONAL

Sobre este tema particularmente sensible del transporte por carretera, las Federaciones de Cooperativas de Transportistas tienen que establecer acuerdos precisos con las distintas organizaciones europeas para los intercambios transnacionales, para la integración completa de la U.E. y la eminente entrada de la moneda única: el euro.

La intercooperación se hace imprescindible para crear, a nivel europeo, una verdadera red de cooperativas de transporte.

10. LA CONFEDERACION, ¿QUE PAPEL TIENE?

Hace:

- 1.º La representación pública de la cooperación, de manera que pueda ejercer las acciones legales pertinentes.
- 2.º La participación en la difusión de los principios cooperativos y el estímulo a la educación y formación de cooperativas.
- 3.º La organización de servicios de interés común para las cooperativas.
- 4.º En general, todo lo que sea de beneficio para la cooperación y sus entidades.

- 5.º La confederación está integrada por federaciones, según ramas o clases de cooperativas.

11. LOGÍSTICAS Y TRANSITARIOS

Las logísticas y transitarios están haciendo mucho daño al sector del transporte, ¿por qué?

- 1.º El Estado les ha potenciado mucho.
- 2.º Cobran los precios que quieren.
- 3.º Cogen gente con vehículos y muchos no hacen ni contrato mercantil que tendría que ser obligatorio.
- 4.º El día que les parece salen a la calle.
- 5.º Obligan a que sea el porteador quien tenga el seguro de mercancías, cuando legalmente es el cargador y el porteador.
- 6.º Muchos les hacen trabajar doce y trece horas.
- 7.º Algunos les cargan más de lo establecido en el peso máximo autorizado.
- 8.º Les tienen que hacer de chofer, ayudante y cobrador, con el riesgo que ésto lleva.
- 9.º Les cobran del diez al quince por ciento sobre la facturación mensual.
- 10.º El porteador cobra su facturación a sesenta días.

En resumen, que el porteador o autónomo del transporte es quien sufre en éstos sitios.

12. AGENCIAS

Paralelas a las logísticas cobran el veinte por ciento de la facturación, y las hay que pagan a 120 días.

13. PATRONAL

Son empresas del transporte de mercancías que para conducir sus vehículos tienen gente asalariada.

Los chóferes asalariados, muchos de ellos carecen de título de profesionalidad, siendo la empresa quien lo tiene, lo cual no es correcto en cierta manera. A los chóferes asalariados en camiones de gran tonelaje, se les exige hora de salida y llegada, contribuyendo con esto a los accidentes graves, ya que muchas veces no pueden respetar el ta-

cógrafo, que en todo caso la empresa es la única responsable, y no el chófer.

Dichos vehículos pesados tienen que llevar dos chóferes.

14. AUTONOMOS

Son señores que con su vehículo propio, ligero o pesado, trabajan libres o bien en una cooperativa.

Los autónomos del transporte son las personas o el ramo que más beneficios da al Estado, y son también los más olvidados, ¿por qué?

- 1.º No reciben subvenciones para renovar maquinaria.
- 2.º Están cubriendo en España la Seguridad Social.
- 3.º No le dan gastos al Estado ya que no se pueden permitir el lujo de caer enfermos.
- 4.º Que la gran mayoría tiene que pagar una mutua de enfermedad para que no les digan ¡venga usted dentro de 15 días o un mes!
- 5.º Al ser su trabajo tan mal mirado y no respetado, se les atosi-ga con gastos e impuestos sin contraprestaciones.
- 6.º Es lo mismo que formen parte de una cooperativa o no.

15. ¿COMO FUNCIONA EL TRANSPORTE?

El transporte funciona mal, muy mal.

16. ¿COMO DEBERIA FUNCIONAR?

Debería y tendría que funcionar bien:

- 1.º Si el Ministerio de Fomento tomase cartas en el asunto, pero ¿de que manera?
 - 1.1. Sentarse con las Federaciones autonómicas junto con otras entidades representativas a dialogar para poder llegar a acuerdos viables.
- 2.º Hacer que la liberalización de tarjetas sean todas o ninguna, y no como la ley de junio pasado que sólo afecta al vehículo ligero, lo cual es inadmisibile.
- 3.º Otorgar al sector del transporte la tarjeta personal e intrans-ferible, para poder repostar el gasoil en cualquier gasolinera,

- para poder aplicarle el descuento. España es la única en la CEE que no la tiene.
- 4.º Que los Ayuntamientos de las grandes ciudades concedan unos honorarios de carga y descarga más flexibles, ya que las multas son insostenibles al pagar un impuesto de rodaje muy alto.
 - 5.º Que los Ayuntamientos hagan parkings para los camiones.
 - 6.º Que se reconozcan las enfermedades profesionales.
 - 7.º Jubilación optativa a los 60 años con el 100 por ciento de su base reguladora.
 - 8.º A los 60 años un camionero empieza a ser un peligro humano encima de una máquina.
 - 9.º En el vehículo ligero, que haya una serie de medidas para que no se haga tanto abuso.
 - 10.º Que a todo autónomo cuando hace el cambio de tarjeta de transportes, se le exige toda una documentación en regla, que es:
 - Tarjeta anterior.
 - DNI y NIF.
 - Revisión periódica.
 - Seguro del vehículo.
 - IVA y resumen anual.
 - IRPF y Declaración de renta.
 - IBI.
 - Rodaje y S.S. Autónomos, etc. (original y fotocopia)
 - 11.º Que nos parece muy bien, pero que a cambio el ministerio no hace nada por el sector

17. LIBERALIZACION DE TARJETAS DE TRANSPORTE

La ley aparecida en junio de este año deja mucho que desear. Lo único que ha liberalizado es el vehículo ligero, que es donde hay más autónomos del transporte

Solamente ha servido para que las grandes empresas, las agencias y las logísticas dominen el mercado.

18. ¿COMO FUNCIONAN LAS COOPERATIVAS DE OTROS PAISES?

En el mes de marzo pasado, la Federación de Servicios de Cataluña, visitamos la provincia de Trento, en Italia, donde tuvimos la dicha

de visitar la Cooperativa de Arco del Transporte, cuyo nombre es «Arco Transportatori».

- 1.º Nos interesamos en su fundación.
- 2.º Quién formaba parte de la misma.
- 3.º Cuántas personas la formaban.
- 4.º Qué aportación o ayuda les habían otorgado.
- 5.º Cuántos socios eran actualmente.
- 6.º Cómo entraban los socios y que condiciones y requisitos necesitaban.
- 7.º Cuántos trabajadores tenían asalariados.
- 8.º Qué ventajas les ofrecía el gobierno italiano.
- 9.º Con qué país trabajaban más.
- 10.º Si hacían almacenaje.
- 11.º Cómo tenían el tema de la jubilación.
- 12.º Qué impuestos pagaban.
- 13.º Quién les revisaba las cuentas anuales.
- 14.º Qué tanto por ciento dejaban a la cooperativa.
- 15.º Reparaciones de vehículos.

- 1.º y 2.º Formaban parte de la misma persona física con vehículo y tarjeta propios.
- 3.º La cooperativa se formó con siete personas y siete vehículos.
- 4.º La ayuda del gobierno a través de su Federación fue la de aportarles los terrenos. Cada socio tuvo que aportar en metálico 200.000 liras, es decir, unas 20.000 ptas.
- 5.º En la actualidad eran 37 socios.
- 6.º Para poder ser socio debe tener vehículo y tarjeta propia, exponerlo en Junta tras haber hecho un examen exhaustivo de la persona y siendo la Junta Directiva quien dé el visto bueno.
- 7.º Tenían cinco trabajadores asalariados.
- 8.º Los beneficios recibidos de la Administración Italiana venían a través de la Federación, que es quien lo gestiona; y al presentar las cuentas anuales, la Federación, que actúa como supervisora, si hay beneficios, en vez de entregarlos a la Administración, lo empleaban en crear bienes a nombre de la cooperativa y como el resultado era bueno, obtenían más subvenciones. Si hubiese sido malo, no las hubieran obtenido.
- 9.º Con el país que más trabajaban era Alemania, pero estaban interesados en hacerlo con España.
- 10.º No hacían almacenaje para casa.
- 11.º En el tema de la jubilación, nos dijeron que estaba establecido en 65 años, que por cada año cotizado de los 35 les

- rebajaba dos, y que las enfermedades profesionales estaban reconocidas
- 12.º En el tema de los impuestos, el IVA está establecido en el 19 por ciento. No pagan rodaje, IBI, ni hay que hacer cambio de tarjeta de Transportes. Si hay que hacer la declaración de renta anual.
 - 13.º Las cuentas anuales las revisa la Federación, y si en tres años consecutivos las cuentas salen mal, se cierra la Cooperativa.
 - 14.º La cuantía que deja el socio de su facturación mensual es del 7 por ciento.
 - 15.º Las reparaciones de vehículos se hacen dentro de los locales de la misma cooperativa, salvo que pille en ruta.

Para hacer las reparaciones se ponen en contacto con la cooperativa de mecánicos y les envían 1-0-2 a sus locales. Si por casualidad falta una pieza, se devuelven los mecánicos hasta que no llegue la pieza.

Dicha cooperativa constaba de un gran solar, un almacén, siete plataformas, garaje, tren de lavado, poste de gasóleo y gasolina, oficinas completas y sala de espera para los socios.

Las pequeñas y medianas empresas cooperativas, constituyen un importante sector del Tejido Económico Europeo. Creadores de trabajo, contribuyen a la rehabilitación de las viejas regiones industriales, asegurando la distribución de los bienes y servicios, tanto en las poblaciones rurales como en las grandes áreas industriales, contribuyendo a la explotación de recursos locales.

Por tanto, ellas deben hacer frente a una competencia cada vez mayor de los grandes grupos, teniendo que adaptarse permanentemente a las variaciones tecnológicas, así como a la demanda de los clientes cada vez más exigentes de calidad.

Pero para paliar su handicap de tamaño y aislamiento, las pequeñas y medianas cooperativas de transportes, están obligadas a dotarse cada vez más, en el marco de la sociedad de medios, de servicios que les permitan superar los graves problemas actuales

Por esto, las pequeñas y medianas empresas de transportes, cada día más numerosas, optan por la constitución de sociedades cooperativas que les permitan:

- Preservar su independencia como empresa.
- Dominar ellas mismas la estrategia y la gestión de sus estructuras comunes.
- Garantizar que tengan como objeto exclusivo el desarrollo de la actividad económica de las empresas asociadas.

Es necesario que las administraciones lleguen a tener en cuenta a las cooperativas de transporte dentro de las políticas estructurales, pues creemos que han de aparecer más fuertemente apoyadas y a la vez constituir uno de los ejes de las políticas comunitarias de mantenimiento de las pequeñas y medianas empresas.