

Artículos / Articles

Estrategias transformadoras en ciclogística para la incidencia política. El caso de Som Ecológica

Transformative strategies, with political impact, for cycling logistics. The case of Som Ecológica

Raquel Alquézar Crusellas 

Departamento de Historia e Historia del Arte, Universidad de Gerona, España.

raquel.alquezar@udg.edu

Recibido / Received: 15/10/2024
Aceptado / Accepted: 05/06/2025



RESUMEN

Este artículo analiza las estrategias adoptadas desde el sector de la ciclogística para transformar el actual modelo de Distribución Urbana de Mercancías (DUM) hacia un modelo que permita a las pequeñas entidades locales ganar capacidad de negociación, mediante la incorporación de valores propios de la Economía Social y Solidaria y las economías transformadoras. A partir del estudio etnográfico de la cooperativa barcelonesa Som Ecológica, que ha incluido entrevistas y observación-participante, se han abordado las estrategias seguidas en cuanto al proceso de escalado llevado a cabo por la cooperativa, la apropiación y uso que hacen de la aplicación digital cooperativa seleccionada, el modelo de contratación y su apuesta por revertir la masculinización del sector y, finalmente, su esfuerzo por incidir en las políticas públicas locales para la descarbonización del modelo actual de DUM. Se concluye que, las estrategias seguidas por Som Ecológica permiten transformar el sector de la logística, ampliando la noción de sostenibilidad no exclusivamente al ámbito productivo-empresarial, sino también a la dimensión social y ecológica, donde el uso y relación con la tecnología es parte fundamental de la transformación social de la economía de plataformas.

Palabras clave: ciclogística, economías transformadoras, Economía Social y Solidaria, proceso de escalado, descarbonización de la Distribución Urbana de Mercancía (DUM).

ABSTRACT

This article analyses strategies adopted by sectors involved in cyclelogistics which are aimed at transforming current models of the Urban Distribution of Goods (UDG) towards a model that gives small local organisations more bargaining power by incorporating values derived from the Social and Solidarity Economy and other transformative economies. We carried out an ethnographic study, including interviews and participant observations, of the Barcelona-based cooperative, Som Ecológica from which we address the strategies followed by this cooperative in terms of: the scaling up processes it has carried out; the development and use of the digital application it uses; its contracting model, which is committed to reversing the masculinization of the sector; and, finally, its efforts to influence local public policies in favour of the decarbonisation of the current UDG model. Our main conclusion is

*Autor para correspondencia / Corresponding author: Raquel Alquézar Crusellas, raquel.alquezar@udg.edu

Sugerencia de cita / Suggested citation: Alquézar Crusellas, R. (2025). Estrategias transformadoras en ciclogística para la incidencia política. El caso de Som Ecológica. *Revista Española de Sociología*, 34(4), a278. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2025.278>

that the strategies followed by Som Ecològica can help to transform the logistics sector by extending the notion of sustainability not only to the production-business sphere, but also to the social and ecological dimension, because the way people use and relate to technology is an essential part of the social transformation of the platform economy.

Keywords: Cyclelogistics, transformative economies, Social and Solidarity Economy, scaling up process, decarbonisation of the urban distribution of goods (UDG).

INTRODUCCIÓN

En el transcurso de la década entre el 2010 y el 2020, la compra por internet o *e-commerce* apareció como un nuevo hábito de consumo que ha ido consolidándose y creciendo, especialmente después de la pandemia COVID-19. El *e-commerce*, como hábito de compra no presencial, sino a través de aparatos electrónicos, ha supuesto el incremento de ventas *online* de hasta un 50% en algunos sectores (Boston Consulting Group [BCG], 2020), lo que ha repercutido a su vez en dos sectores claves implicados en el proceso de compra: 1) el sector de las empresas de plataforma para la compra de los productos *online* y 2) el sector del reparto de mercancías hasta el domicilio de los consumidores.

El nuevo contexto socioeconómico del capitalismo de plataforma (Srnicsek, 2018; Alonso et al., 2023b) presenta un escenario donde una nueva forma de empresa organizada a través de aplicaciones digitales ha introducido cambios en el mundo del trabajo (Todolí, 2015; Grohmann, 2020; Sanz et al., 2023; Díez et al., 2024), con sus consiguientes resistencias (Baum, 2018; Fernández-Trujillo, 2022; Moral-Martí et al., 2023; Soto, 2023). Además de nuevas corporaciones económicas organizadas en plataformas, el sector de las empresas de reparto ha aumentado: por un lado, el reparto en bicicleta “bajo demanda” o *delivery*, de ámbito urbano llevado a cabo por los denominados *riders*, y, por otro lado, el reparto urbano de mercancías hasta el domicilio de los consumidores ligado al *e-commerce*, que implica una logística de distribución de ámbito interurbano e internacional. En este segundo tipo, el aumento en los últimos años de desplazamientos diarios de furgonetas de entrega a domicilio, el aumento de estacionamientos y la contaminación (Castillo et al., 2022) ha generado reacciones en diferentes agentes sociales: algunas administraciones han implantado políticas públicas con modelos más sostenibles de DUM, sobre todo en el último trayecto del reparto, denominado “última milla”, restringiendo la entrada de vehículos en Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). El Marco de Movilidad Urbana de la Unión Europea del 2021 (European Commission, 2021) y el impulso de la Ley de Movilidad Sostenible del Gobierno de España del 2024 (Real Decreto 253/2024) han supuesto un marco de acción importante. Por otro lado, se han organizado agentes locales dedicados a la ciclogística de última milla, con características de tamaño y volumen de trabajo muy diferentes a las ofrecidas por las grandes operadoras. Este artículo se acerca desde una perspectiva etnográfica a una de estas segundas reacciones, específicamente a la cooperativa catalana Som Ecològica como caso concreto de organización de agentes locales que han puesto en marcha una serie de estrategias transformadoras para promover un modelo de reparto de última milla sostenible social y medioambientalmente.

Som Ecològica es una cooperativa de servicios logísticos formada por la unión de diez cooperativas y asociaciones locales especializadas en el reparto de última milla en Barcelona y periferia. Desarrollan su actividad dentro de un sector muy competitivo, donde las grandes operadoras necesitan adaptarse a los cambios en las políticas públicas sobre bajas emisiones. Con el objetivo de crecer y adquirir fuerza negociadora dentro de este contexto de mercado y de incidir en el desarrollo de las políticas públicas, las diez entidades deciden escalar y mancomunar recursos. En este proceso de escalado que supone la

creación de la cooperativa, se genera una identidad propia y compartida que integra valores de la tradición de la Economía Social y Solidaria (ESS) del ecosistema catalán. A través de la intercooperación se amplía la plataforma de reparto de cada una de las entidades, lo que supone un paso más dentro del avance del denominado cooperativismo de plataforma (Scholz, 2016), surgido como contraposición o alternativa, con voluntad de transformar la lógica hegemónica del capitalismo de plataforma.

El objetivo de este artículo es abordar empíricamente las diferentes estrategias transformadoras adoptadas por la cooperativa para constituirse como entidad referente en la ciclologística catalana. Los objetivos específicos pretenden analizar el proceso de escalado llevado a cabo, las decisiones adoptadas en relación con el uso de tecnología digital, el modelo de trabajo basado en la contratación, apostando por revertir la masculinización del sector, y la pretensión de incidir en las políticas públicas que se están llevando a cabo en Barcelona y periferia para transformar el modelo actual de la DUM.

MARCO TEÓRICO

Los avances tecnológicos de la última década han producido cambios significativos en el contexto socioeconómico actual. El capitalismo de plataformas (Srnicek, 2018) ha transformado el modelo empresarial a través de plataformas digitales que conectan productores y consumidores. Los procesos económicos de producción, gestión, venta y consumo son mediados a través del uso de algoritmos que organizan y distribuyen la información de forma “racional y eficiente”, bajo la lógica neoliberal (Grohmann, 2020). Los estudios sociológicos constatan hasta qué punto el uso de las aplicaciones digitales se ha integrado en los hábitos de la sociedad provocando cambios en los estilos de vida (Alonso y Fernández, 2023a). La familiaridad con las grandes corporaciones de reparto de comida, transporte o trabajo se ha normalizado.

El nuevo paradigma empresarial ha generado también críticas por el impacto que ha supuesto en el mundo del trabajo (Todolí, 2015; Fernández-Trujillo, 2022; Sanz et al., 2023; Díez et al., 2024), dando lugar al surgimiento de movimientos de denuncia y organización sindical que en algunos casos han canalizado en la creación de pequeñas cooperativas locales (Soto, 2023). Estas iniciativas integran los nuevos avances tecnológicos en la organización y gestión de su actividad económica, pero rechazan algunos aspectos negativos, como la relación de colaboración en la esfera del trabajo en vez de la contractual, o el rechazo del control que ejerce el algoritmo en el desempeño del trabajo.

La adopción de estos principios diferenciadores con respecto a las grandes corporaciones de plataforma ha permitido categorizar a estas nuevas cooperativas bajo el término de cooperativismo de plataforma (Scholz, 2016). El término se presenta como una crítica al modelo extractivista de la economía de plataformas (Scholz, 2016, p. 12) y ha proliferado su uso en los últimos años a nivel internacional (Urzi et al., 2019). Esta dimensión reivindicativa, alternativa, “transformadora”, también se observa en Som Ecològica y en algunas de las entidades que la conforman. A estos valores también se incorporan valores propios de la larga tradición catalana en movilización social y en ESS (Alquézar, 2016).

Buena parte de la literatura aportada en los últimos años muestra el caso específico del sector de los *riders*, enfatizando las problemáticas derivadas de la aparición de la ley española para la regulación del sector (Revilla y Blázquez, 2021; Sanz et al., 2023). Sin embargo, este artículo se centra en el sector de la logística de última milla, a partir de dos líneas teóricas: la primera, a partir de la literatura existente en el ámbito de los estudios empresariales (Olsson et al., 2019), con largo recorrido en el contexto europeo, así como en el catalán, centrada en el avance en tecnología relacionado con el *e-commerce*. La segunda,

a partir de la literatura en torno a la dimensión socioambiental de la logística, especialmente la realizada en bicicletas de carga, donde la tecnología es abordada no exclusivamente a partir de su eficiencia económica, sino desde la gobernanza, su relación con la dimensión laboral y las posibilidades de escala que ofrece.

La primera línea teórica enfocada en literatura empresarial enfatiza el reto que supone el diseño de planes de movilidad por parte de las administraciones públicas para favorecer una distribución eficiente donde las externalidades negativas del aumento de la circulación en las ciudades queden minimizadas (Álvarez-Palau et al., 2021). Los diferentes estudios ahondan en el uso de tecnología para optimizar las rutas de reparto y ahorrar energía y emisiones contaminantes, la proximidad de las estaciones de reparto, el aparcamiento, etc., donde los últimos avances tecnológicos son la clave para diferenciar la distribución tradicional de la ligada al *e-commerce* (Viu-Roig y Álvarez-Palau, 2020). Los estudios coinciden en la necesidad de imponer políticas a largo término donde los intereses de los diferentes actores queden reflejados, para mitigar las externalidades negativas (Viu-Roig y Álvarez-Palau, 2020, p. 4). Se ve necesario legislar para innovar en la creación de centros intermediarios de distribución, denominados *hubs* y *microhubs*, el uso de bicis de carga como alternativa sostenible al uso de vehículos de motor o la restricción de la entrada de vehículos contaminantes en ZBE.

Sin embargo, la segunda línea teórica pone el foco en el análisis de la dimensión social de las iniciativas que reivindican “otros” modos de ejercer la logística donde la sostenibilidad de la vida (referida al medioambiente, pero también al sustento de las personas a través del trabajo) sea posible (Polanyi, 1994[1977]; Pérez, 2011). En este sentido, surgen nuevas perspectivas teóricas que favorecen la comprensión de prácticas económicas emergentes que integran otras lógicas que las estrictamente basadas en la eficiencia económica y que plantean una transformación o cambios fundamentales en el sistema hegemónico (Wright, 2014). Algunos autores consideran estas prácticas transformadoras como opuestas a la lógica capitalista, como apuntan Moral-Martín et al. (2023), definiéndolas como “resistencias creativas” del capitalismo de plataforma:

Toda oposición, colectiva y/o individual, al sistema de mercado basada en la búsqueda de cierta transformación social, para lo que se utilizan variadas estrategias de resistencia históricamente probadas y basadas en la creatividad a la hora de señalar y mostrar las contradicciones del sistema y de proponer alternativas viables, lógicas y sostenibles en el entorno de la Economía Social y Solidaria (ESS) (p. 2).

Las aportaciones hechas desde el cooperativismo de plataforma (Scholz, 2016) han resultado claves para la detección de problemáticas concretas contra las que reaccionan dichas prácticas transformadoras. Algunas de ellas son: 1) la flexibilización y precarización del trabajo con el aumento de la figura del “falso autónomo” (Sanz et al., 2023) y 2) los conflictos surgidos por la mediación del trabajo a partir de *apps* y algoritmos (Fernández-Trujillo, 2022; Soto, 2023). Para Scholz (2016), el cooperativismo de plataforma es la manera de rivalizar contra el capitalismo de plataforma que ha concentrado los beneficios en unos pocos propietarios con su modelo de empresa, de contratación y de generación de valor a través de los datos (Terranova, 2018). Pero, al mismo tiempo, no resuelve aspectos como las limitaciones del cooperativismo de plataforma a la hora de comportarse con la lógica hegemónica de las plataformas que describe Srnicek (2018). Si bien el cooperativismo de plataforma resuelve la problemática sobre la contratación laboral, quedan sin resolver debates que se mantienen dentro del propio cooperativismo sobre cómo aumentar de escala (Martín et al., 2017; Kasparian, 2022; Homs et al., 2024) y aspirar a la lógica hegemónica de las plataformas sin recurrir a las lógicas extractivistas de las grandes corporaciones de plataformas, tanto en trabajo, como en explotación de datos. U otros aspectos, como el acceso a la tecnología cuando la capacidad económica inicial de este tipo de cooperativas es escasa, o las decisiones sobre su uso y gobernanza. Estos aspectos son claves para la

transformación de la economía de plataforma, y las estrategias transformadoras adoptadas han de ser consideradas como transformaciones sociales en sí mismas. Es decir, elegir *apps* que integren procesos democráticos de propiedad y gestión (Fuster et al., 2019 y 2021) es una muestra de que la economía de plataforma también puede llevarse a cabo de forma cooperativa, transformando las relaciones de poder que la caracterizan (Grohmann, 2020).

METODOLOGÍA

El caso de estudio de Som Ecològica es abordado a partir de estas dos líneas teóricas, explorando la dimensión económica, pero también social y ambiental de la cooperativa. Para cumplir este objetivo, se asume una perspectiva metodológica cualitativa a partir del estudio etnográfico de un caso, Som Ecològica. La elección de Som Ecològica responde a la capacidad innovadora de los/as repartidores/as que han formalizado la intercooperación entre ocho pequeñas cooperativas y dos asociaciones de reparto en una cooperativa de segundo grado. En el año 2022 se contabilizan 68 entidades dedicadas a la ciclogística en el Estado español (Red de Ciudades por la Bicicleta) y 4 tienen más de 25 años, lo que muestra la presencialidad del sector en España, sin ser excepción de Europa, como señalan autores como Urzì et al. (2019) y Viu-Roig y Álvarez-Palau (2020). De las 68 entidades, ninguna tiene forma jurídica de cooperativa de segundo grado, como Som Ecològica, lo que nos muestra la singularidad de la iniciativa.

El trabajo de campo también incluyó la investigación de la cooperativa barcelonesa Mensakas, integrante de Som Ecològica (ver [tabla 1](#)), aunque en este artículo trataremos exclusivamente el análisis de los datos referidos a Som Ecològica.

Tabla 1. Resumen de las cooperativas que forman Som Ecològica, según el orden en que aparecen anunciadas en la web de la cooperativa

Nombre de las cooperativas/asociaciones (socias de servicio)	Localización y área de distribución de mercancías
BICICLOT SCCL	Barcelona
BIKE LOGIK SCCL	Sant Cugat del Vallès (Barcelona)
COOP DE PEDAL SCCL	Mataró (Barcelona)
GRANOLLERS PEDALA ASSOCIACIÓ	Granollers (Barcelona)
LA SÀRRIA SCCL	Sabadell (Barcelona)
LA TERRASSENCA SCCL	Terrassa (Barcelona)
LAS MERCEDES SCCL	Barcelona
L'HENBICI ASSOCIACIÓ	L'Hospitalet de Llobregat
MENSAKAS SCCL	Barcelona
MARAKI EN BICICLETA SCCL	Cardedeu (Barcelona)

Los datos recogidos pertenecen al trabajo de campo realizado en Cataluña (España) desde febrero del 2022 a julio del 2024. Incluye la asistencia *online* a dos sesiones de la Comisión Técnica de la cooperativa, la presentación pública de la entidad en el BiciHub de Barcelona, la participación junto a algunos miembros de Som Ecològica en la 34.ª edición de la Escuela de verano de la UNED, la asistencia a la Asamblea General de Coopcycle en Nantes (Francia), cinco entrevistas a diferentes personas de la cooperativa, además de conversaciones compartidas con los integrantes de la cooperativa en los diferentes espacios

de relación. También han sido recopilados y analizados los materiales publicados en la web de Som Ecológica y en actos públicos, así como las webs de las Administraciones públicas. La [tabla 2](#) resume los contextos principales donde se han recogido los datos:

Tabla 2. Resumen del trabajo de campo			
Código de referencia	Técnica utilizada	Fecha	Duración
E1	Entrevista estructurada	20/01/22	1:30 horas
O1	Observación. Reunión Comisión Técnica	11/02/2022	3:30 horas
O2	Observación. Reunión Comisión Técnica	19/03/2022	2:50 horas
OP1	Observación participante. Asamblea Coopcycle	16-17-18/09/2022	3 días
E2	Entrevista semiestructurada 2	18/09/2022	1:30 horas
O3	Observación. Presentación pública de Som Ecológica y comida posterior	01/04/2023	6 horas
OP2	Observación participante. 34.ª edición de la Escuela de verano UNED y jornada posterior con las entidades	28-29/06/2023	2 días
E3	Entrevista semiestructurada 3	28/06/2023	1 hora
E4	Entrevista semiestructurada 4	28/06/2023	1:30 horas
E5	Entrevista estructurada 5	03/07/2024	1:30 horas

Las técnicas empleadas durante el trabajo de campo incluyen la observación participante, la observación, las entrevistas y un diario de campo. La observación participante se practicó durante los momentos donde hubo interacción con los miembros de la cooperativa, como son la Asamblea de Coopcycle en Nantes o las jornadas en la Escuela de verano. La observación sin interacción se practicó en las reuniones de la Comisión Técnica a las que fui invitada como observadora y también en la presentación pública de la cooperativa en el Bicihub de Barcelona. Las entrevistas estructuradas se realizaron al primer y último entrevistado para concretar la información sobre los objetivos de Som Ecológica, la financiación, la elección y utilización de la aplicación y el posicionamiento sobre los datos generados por el uso de la tecnología. Las entrevistas semiestructuradas incluyeron algunas preguntas anteriores e incorporaron otras referidas al proceso asambleario de creación de Som Ecológica con el objetivo de detectar tensiones o retos en el proceso de escalado. También incorporó preguntas sobre los objetivos de futuro de la cooperativa en relación

con las administraciones públicas con el objetivo de detectar la capacidad de incidencia de la cooperativa. Toda la información fue sistematizada a partir de diferentes bloques de categorías analíticas: el primero en relación con la tecnología y las *apps*. El segundo en relación con la dimensión de la categoría “plataforma”, “intercooperación” o “escalado”. El tercero fue en torno a la categoría de “incidencia política”, donde se sistematizaron datos en relación con las líneas de acción futuras y su necesidad de diálogo con las Administraciones Públicas. La información fue clasificada a partir de tablas donde se compararon los datos obtenidos en los diferentes espacios de investigación¹, realizando un análisis manual que permitiera ver los detalles y matices de estos.

Las entrevistas se presentan anonimizadas con la intención de dimensionar el valor colectivo del proyecto. El perfil social de las personas integrantes de las cooperativas es heterogéneo: responden a clase media-baja, en su mayoría de origen catalán, tienen experiencia muy variada en el sector del reparto; algunos ya trabajaban como repartidores hacia el 2015 en plataformas como Glovo, otros constituyeron sus entidades durante o después de la pandemia del COVID. Es un sector de trabajo muy masculinizado, con edades que oscilan entre los 20 y los 50 años. Algunos integrantes tienen experiencia militante en espacios asociativos, Ateneos Cooperativos² o sindicatos, mientras que otros no. Cuatro de las cinco personas entrevistadas (una mujer y cuatro hombres entre 30 y 50 años) pertenecen a cooperativas integrantes de Som Ecològica: Mensakas, L’Henbici, La Sàrria y Granollers Pedala. Tres de ellos tienen cargos de representación. El otro entrevistado pertenece a la cooperativa Coopcycle, quien ha desarrollado la aplicación que usa Som Ecològica y otras 80 entidades del sector de la ESS. No se ha podido entrevistar, aunque se ha solicitado, a ningún representante de la Oficina de la Bici del Área Metropolitana de Barcelona, para conocer el trabajo de los técnicos/as que trabajan en la Administración implementando políticas públicas en dicha área geográfica. La [tabla 3](#) resume las entrevistas realizadas:

Tabla 3. Muestra de las entrevistas

Código anonimizado de la entrevista	Género	Con o sin cargo en Som Ecològica
E1	Femenino	Sí
E2	Masculino	No
E3	Masculino	No
E4	Masculino	Sí
E5	Masculino	Sí

La observación participante se realizó de forma prolongada e intermitente en los actos asamblearios de la Comisión Técnica o presentaciones públicas de Som Ecològica, destacando la participación en el curso de la Escuela de verano de la UNED. El curso incluía una jornada de encuentro entre las iniciativas participantes, lo que permitió profundizar en las tensiones y problemáticas de Som Ecològica en relación con otras prácticas transformadoras, trascendiendo los datos obtenidos en las entrevistas y profundizando en la realidad cotidiana de la iniciativa.

Los resultados obtenidos son analizados en los siguientes apartados.

¹ Sobre la metodología propia de las investigaciones etnográficas se han seguido los manuales clásicos de los autores Honorio Velasco y Ángel Díaz de la Rada, en su libro *La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela*.

² Los Ateneos son espacios para la promoción y apoyo del cooperativismo repartidos por el territorio catalán, impulsados por la Generalitat de Cataluña.

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Primera estrategia transformadora: el proceso de escalado

Som Ecologista nace en Barcelona en el 2017 como resultado de una línea de subvención denominada “Proyecto Singular” proveniente del Departamento de Trabajo y Economía Social de la Generalitat de Cataluña. Tras quedar unos años con una actividad reducida, un nuevo grupo de entidades de ciclogística reactiva el proyecto en el 2021, al aumentar la actividad del sector de reparto ligado al *e-commerce* después del COVID-19. Ocho cooperativas y dos asociaciones dedicadas al reparto de última milla en Barcelona y periferia (tabla 1) adoptan la figura de socias de servicio bajo la estructura jurídica de Som Ecologista con el objetivo de unir fuerzas y ganar espacio en el mercado del reparto del área de Barcelona. Además del trabajo que genera Som Ecologista, cada entidad sigue manteniendo la actividad de reparto de su propia entidad.

Comenzó a tener actividad económica en el 2023, por lo que actualmente su trayectoria se encuentra en un momento todavía incipiente. Su actividad consiste en actuar como interlocutor único ante otras grandes empresas de reparto como Dachser, que soliciten sus servicios, distribuyendo el trabajo entre las 10 socias, según necesidad.

El proceso de creación fue de dos años, en los que el grupo motor de cada entidad se organizó en comisiones de trabajo diversas (tecnología, creación de estatutos, financiación) para consensuar el proceso a seguir. La participación voluntaria, no remunerada, que encontramos en la tradición de la ESS, fue simultaneándose con la presentación a subvenciones para financiar la estructura técnica de la cooperativa. La intercooperación entre las entidades se plasmó en los siguientes objetivos: 1) creación colectiva del modo de acción de la cooperativa, 2) gestión comercial unitaria, 3) suma (o mancomunación) de las flotas de bicicleta de las 10 socias de servicios, 4) compra y financiación colectiva de bicis de carga, 5) mantenimiento, seguros y asesoría unitaria y 6) uso de una única *app* cooperativa para organizar y gestionar los repartos.

Los actores sociales que participaron autodefinen este proceso como “la creación de una red de ciclogística cooperativa en Cataluña” (E2) o “somos la alternativa sostenible, socialmente justa y cooperativa a la logística” (O3), lo que muestra la vocación de diferenciar su práctica económica de la economía de plataformas convencional. [Srnicek \(2018, p. 12\)](#) define el concepto de economía digital como “los negocios que dependen cada vez más de la tecnología de información, datos e internet para sus modelos de negocio” y describe la creación de plataformas a partir de procesos tecnológicos altamente capitalizados y concentrados en pocas empresas que se expanden y ganan influencia con rapidez. A este respecto, el análisis de los datos muestra que el proceso de creación de Som Ecologista no responde a un proceso altamente capitalizado, sino ensamblario, donde la participación no ha sido remunerada y la estructura de la cooperativa proviene de subvenciones de las administraciones. El aspecto que sí comparte con la lógica de la platformización de la economía es la voluntad de unificarse para ganar capacidad de negociación y competitividad en el mercado del reparto. Esta voluntad de crecer es propia de la lógica de las plataformas, pero al mismo tiempo algunos debates internos de la ESS ([Martín et al., 2017](#); [Homs et al., 2024](#)) plantean el cambio de escala necesario para que las prácticas económicas de la ESS puedan generar una alternativa real a la hegemónica. En este sentido, en los debates mantenidos por los actores sociales, se constató la necesidad de establecer redes que imitaran el funcionamiento hegemónico de las plataformas, cuestionando el papel limitado de una cooperativa de reparto:

“el cooperativismo de plataforma no es una cooperativa con una *app*. Se necesita una cierta estructura” (OP1).

En este sentido, las aportaciones académicas sobre el cooperativismo de plataforma (Scholz, 2016) no abordan la necesidad de aumentar la estructura para constituirse como alternativa de la manera en que lo hacen los actores sociales de Som Ecológica. El impacto de su intercooperación supera la limitada actuación de una cooperativa de manera individual. El cambio de escala no solo aumenta su competitividad en el mercado, sino su potencialidad para constituirse como una alternativa a la economía de plataformas.

En el análisis de las entrevistas, la consolidación de la cooperativa aparece como una estrategia política colectiva para ganar volumen y poder negociar competitivamente ante las grandes operadoras que necesitan realizar repartos de última milla en los núcleos urbanos de Barcelona y periferia, donde las ZBE limitan la entrada de vehículos contaminantes de reparto.

“Vemos que nos quedábamos fuera de muchos proyectos y subvenciones por el hecho de no facturar lo suficiente y por el hecho de no tener una plataforma. [...] Y entonces la idea era decir: “Vamos a tener una plataforma y ser nuestros propios centros [de reparto], ¿no?, y que nos dé fuerza a la hora de negociar y entrar en ciertos proyectos”. (O1)

En lugar de optar por una fusión de entidades, se opta por intercooperar entre ellas, como dinámica propia del cooperativismo y opuesta a la lógica capitalista (Grohmann, 2018, p. 4), lo que supone pros y contras: un proceso asambleario que dura años para diseñar la supraestructura que organiza el trabajo de reparto.

Esta estrategia se desarrolla a partir de la adopción de valores antagónicos como local vs. global, dignidad laboral vs. precariedad, intercooperación vs. competencia, valores que son integrados como identitarios y que les diferencian de las grandes plataformas. Una expresión de estos valores la encontramos en cómo describe una de las entidades qué supone el proceso de trabajo de intercooperación a partir del contrato firmado con la operadora de logística Dachser:

“De lunes a viernes a las 10 de la mañana un camión de Dachser descarga en el local de Las Mercedes entre 3 y 7 palets de paquetes. Una repartidora de Las Mercedes y una de Mensakas, los descargamos, organizamos por códigos postales y los distribuimos con nuestras bicis de carga. [...] Trabajamos junto con Mensakas, que se supone que es nuestra competencia”. (O3)

Las innovaciones más comunes en el sector de la distribución de última milla pasan por incorporar los últimos avances tecnológicos que hacen más eficaces y rápidos los repartos y la organización en los centros de almacenamiento y distribución de mercancías o *hubs* (Viu-Roig y Álvarez-Palau, 2020, p. 3). Som Ecológica, sin embargo, ha conseguido innovar creando una red donde el local de cada entidad actúa como *microhub* de distribución.

La segunda estrategia transformadora: el uso de la tecnología digital

Los avances tecnológicos son claves para el sector de la logística y de la economía de plataforma, como subraya Srnicek (2018). Son cruciales para organizar el trabajo, optimizando rutas, energía, tiempo de reparto, u ofreciendo información continua al cliente sobre la ubicación del paquete, entregas fallidas o devoluciones. Pero también son clave porque los datos generados en el uso de las aplicaciones son por sí mismos mercancías con valor propio en la nueva economía de plataformas (Srnicek, 2018; Terranova, 2018). Los datos son analizados y, en algunos casos, vendidos a terceros. Como constatan las entrevistas, la innovación tecnológica genera tensiones dentro del cooperativismo de plataforma debido a su falta de capitalización para desarrollar aplicaciones, lo que supone un hándicap para consolidarse como alternativa dentro de la economía de plataformas. Las entidades que

forman Som Ecológica han resuelto de manera diversa este problema en sus propios procesos de formación. Son entidades con trayectorias heterogéneas y, mientras que algunas han operado sin ninguna aplicación (el caso de Coop de Pedal), otras lo han hecho con aplicaciones comerciales privadas (Las Mercedes) y otras iniciando procesos colectivos de desarrollo de *apps* (Mensakas). Finalmente, Som Ecológica ha optado por esta última vía y la Comisión Tecnológica ha acordado usar la aplicación de la cooperativa francesa Coopcycle, que ha desarrollado una aplicación de código abierto para el sector cooperativista de los *riders* (Acosta et al., 2021).

“Coopcycle, al ser algo más que una aplicación, una federación de cooperativas que ya tiene unos valores, que es de código abierto, etcétera, y que ya están dependiendo 80 cooperativas, pues era una oportunidad de aportar en eso [en la *app* de Coopcycle] y que esto tenga *feedback* en todas las cooperativas a nivel mundial que estamos ahí. Y creo que es también lo que hacía interesante que fuera Coopcycle y no otra aplicación, o una aplicación de cero”. (O1)

Coopcycle nace en 2017 en un contexto de confrontación con las grandes empresas del *delivery* y comparte la identidad militante de algunas entidades de Som Ecológica, así como los principios generales de la ESS. La propiedad y la gestión de la aplicación recaen en los trabajadores de las 80 cooperativas que forman Coopcycle, lo que implica una organización democrática para su gobernanza. Se diferencia de la propiedad y gestión privada de una *app* convencional en que las decisiones sobre su desarrollo han sido tomadas por los trabajadores que las usan y no supone una intermediación entre los consumidores y los repartidores, sino que es propiedad de los repartidores.

Otro elemento de diferenciación de la *app* es el uso que se le da a los datos que genera, siendo una decisión organizativa no venderlos a terceros, alejándose del proceso extractivista que define a la economía de plataformas. En los debates internos aparece la posibilidad de explorar e innovar también sobre esa posibilidad, ya que pueden servir para desarrollar políticas públicas, en cuanto, por ejemplo, a los flujos de tráfico en la ciudad. En este sentido, aunque el aspecto más destacado por los agentes del cooperativismo de plataforma sea la lucha contra la precariedad laboral, vemos que el uso que se hace de la tecnología es clave para transformar los procesos de acumulación de la economía de plataforma. Además de suponer un desafío de las relaciones de fuerza y poder de las grandes operadoras, sujetas a procesos de desarrollo tecnológico cerrados, verticales y altamente capitalizados.

Del mismo modo, la *app* de Coopcycle no organiza el trabajo a partir de un sistema de reputación (Díez et al., 2024) como el usado por las *apps* de las grandes plataformas de reparto. De este modo, ni la velocidad en la entrega, ni la cantidad de repartos, ni la evaluación de los consumidores o de los *partners* es analizada bajo operaciones algorítmicas para medir el desempeño del trabajo. Las repartidoras usan la *app* para organizar eficientemente las rutas de reparto, sin que esta tenga la capacidad de señalar aquellas trabajadoras que son menos competitivas. La figura del *dispatcher* como trabajador que refuerza la actividad de reparto rompe el aislamiento y lo sitúa en el contexto en el que se desempeña el trabajo (Alquézar, 2025).

La *app* de Coopcycle ha jugado un papel central en el proceso de escalado de Som Ecológica. Es la herramienta de gestión que coordina la actividad de reparto entre las 10 entidades. Otra aplicación, Odoo, sirve para unificar la facturación de los servicios prestados, delante de un único cliente como puede ser Dachser. En este sentido, el uso de la tecnología permite una gestión centralizada que regula la intercooperación entre las distintas entidades. Además, ha jugado un papel facilitador en el proceso asambleario de creación de la cooperativa, permitiendo las reuniones *online* y evitando desplazamientos. De este modo, ha facilitado la réplica de procesos, permitiendo reflexionar sobre cómo la tecnología facilita el cambio de escala, ya experimentado en otras prácticas como es el Balance Social utilizado por la Red de Economía Solidaria de Cataluña (Alquézar y Suriñach, 2019).

Por otro lado, mientras que las inversiones en tecnología han dado lugar a unas aplicaciones muy restrictivas, la *app* de Coopcycle, comparte la lógica cooperativista que articula Som Ecològica y refuerza su identidad política. Pero, por otro lado, limita su operatividad en la interacción con las grandes operadoras, puesto que los costos para integrar las aplicaciones en un único terminal no son asumidos por las grandes operadoras. Aquí vuelve a ser clave la alianza con las Administraciones Públicas, como desarrollaremos después.

Los desafíos y las tensiones derivados de las estrategias transformadoras

Uno de los desafíos asumido en el proceso de intercooperación que ha permitido el salto de escala se deriva de la autoorganización asamblearia segmentada en comisiones de trabajo de participación abierta, voluntaria y no ligada al capital que se pretende aportar, ya que este proceso democrático supone cambiar las relaciones de poder de la economía de plataforma (Fuster et al., 2019; Kasparian, 2022). Además, el hecho de que la participación asamblearia no sea retribuida supone una reducción de costes en la creación de la cooperativa, donde el capital que se aporta no es económico, sino social, vinculado a conceptos como la experiencia y las redes sociales que sostienen las propias entidades. Pero este hecho evidencia la falta de capital financiero inicial y, en algunos casos, la insostenibilidad de los proyectos vitales de los participantes, lo que, a su vez, sirve como elemento para ampliar el sentido político que adopta la práctica en sí misma. Esta tensión es propia de las prácticas económicas y espacios de la organización autónoma, ya sea en el marco de la ESS, del sindicalismo, del asociacionismo vecinal o movimientos alternativos, muy presentes en el ecosistema catalán, donde algunos de los actores sociales ya tienen experiencia previa.

“Derivado del trabajo de la Generalitat, el papel de los Ateneos Cooperativos, donde muchas de nuestras entidades tienen relación o forman parte, está siendo un punto de articulación de nuestro sector y promoviendo nuevas iniciativas en el territorio. Y el marco de la Feria de Economía Solidaria y de la Red de Economía Solidaria de Cataluña³ ha sido fundamental para encontrarnos como [participantes de una] mesa sectorial. Han sido momentos claves para poder dar estos pasos que nos han permitido llegar hoy hasta aquí”. (O3)

Otro de los desafíos tiene que ver con la adopción de una perspectiva feminista como eje transversal de la cooperativa. La estrategia transformadora más mediática que ha adoptado el cooperativismo de plataforma ha sido la contratación del personal de reparto en contraposición al trabajo autónomo (denunciado como “falsos autónomos”) de las grandes operadoras de logística. Pero, en el caso de Som Ecològica, también se ha innovado en la inclusión de la perspectiva feminista como eje transversal del proceso de creación, innovación ausente en la lógica de la economía de plataformas, y también del propio cooperativismo de plataforma que nos ocupa⁴. En este sentido, además de incorporarse como uno de los principios del manifiesto de presentación de la cooperativa, donde se reconoce la masculinización del sector de reparto, se han llevado a cabo algunas prácticas como otorgar la presidencia a una mujer, y retribuir un 5 % más las nóminas de las mujeres contratadas en algunas de las cooperativas socias, como es el caso de Mensakas (Alquézar, 2025).

Por otro lado, una de las tensiones de la cooperativa tiene que ver con la viabilidad económica de su actividad. El reparto de última milla es un sector muy competitivo donde hay muchas empresas y donde el precio por expedición ronda los 1,20 €. La última parte de la distribución al consumidor es problemática: factores como las restricciones de entrada de

³ Esta red de Economía Solidaria (la XES, en sus siglas en catalán), forma parte de la Red de Economía Alternativa y Solidaria (REAS), de carácter estatal, y con largo recorrido como agente social en la movilización de la Economía Solidaria.

⁴ Véase la crítica de Mayo Fuster a la introducción del texto de Scholz (2016).

vehículos contaminantes en las ZBE, las entregas fallidas por ausencia del cliente o la falta de aparcamiento hace que las grandes empresas de logística busquen externalizar la última milla en otros agentes, donde Som Ecologística quiere consolidarse como plataforma de reparto local para Barcelona y periferia. Así, pues, las grandes operadoras de logística como Seur, GLS, DHL, Dachser, etc., también deben “transformarse” hacia el reparto sostenible y usar bicis de carga, a causa de las restricciones legales aplicadas en Barcelona.

La constitución de la cooperativa ha supuesto un cambio de escala para las 10 entidades y ha permitido unificar la interlocución ante las grandes operadoras, como ha ocurrido con la operadora Dachser, con la que ha formalizado un contrato. Los planes estratégicos futuros proyectan sobrepasar el área de Barcelona para constituir nodos coordinados de reparto en red por las 23 ciudades de más de 50.000 habitantes de Cataluña, obligadas a implantar las ZBE, como establece la normativa europea. Som Ecologística ha entrado en contacto con RENFE para estudiar el transporte interurbano para facilitar la conexión entre los diferentes nodos. Pero para avanzar en este propósito necesita la implicación de las Administraciones locales, donde la legislación referida a los planes de movilidad urbana obligue a replantear el funcionamiento actual de la DUM.

Esta búsqueda de crecimiento aviva otra de las tensiones propias del cooperativismo, donde el debate se sitúa entre ocupar un espacio de mercado alternativo y distinto al del gran consumo de plataforma o un espacio competitivo con las grandes plataformas de reparto: por un lado, cada una de las 10 entidades que forman Som Ecologística ocupa ese espacio alternativo en el reparto entre entidades locales (o próximas) en su actividad propia, pero Som Ecologística supone un giro en el concepto y aparece como opción competitiva en la cadena de reparto de las grandes operadoras, aprovechando el contexto de cambio. Además, aumentar de tamaño les permite unir fuerzas ante concursos de licitaciones públicas.

En esta tensión por la viabilidad, busca diversificar su actividad de reparto comercializando servicios para hacer viable una actividad poco rentable: ofrece actividades de formación, asesoría y mantenimiento de bicicletas para alcanzar una viabilidad económica plena.

Hacia la tercera estrategia transformadora: la gestión público-cooperativa de los hubs

El impulso de las políticas públicas europeas, nacionales y locales en materia de descarbonización y transición energética supone el marco legal idóneo en el que las sinergias del ámbito público y las del ámbito activista confluyen en su objetivo transformador.

Los estudios académicos sobre logística coinciden en los efectos positivos de políticas públicas para la transformación de la logística realizada con furgonetas de reparto. Las políticas públicas ayudarían a mitigar las externalidades negativas que produce, como la congestión del tráfico, la contaminación ambiental y las dificultades para estacionar (Viu-Roig y Álvarez-Palau, 2020, p. 4). En este sentido, las Administraciones Públicas de Barcelona y Cataluña han diseñado planes de movilidad urbana para implantar una operativa de distribución eficiente y sostenible, acorde con la normativa española para impulsar la transición energética hacia un nuevo modelo productivo descarbonizado (Ley 7/2021, BOE), así como la europea que ha impulsado proyectos específicos para trabajar en el desarrollo de la logística de última milla verde.

El Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), que regula los municipios alrededor de la ciudad, y la Diputación llevan años trabajando en la DUM (Álvarez-Palau et al., 2022). Concretamente, el Ayuntamiento de Barcelona dispone de un Plan de Movilidad Urbana (PUM), donde uno de los ejes estratégicos es el registro del tiempo

de estacionamiento de las furgonetas, la implantación de una tasa a los vehículos de reparto contaminantes, denominada “tasa de última milla o tasa *e-commerce*” (Navarro, 2024), así como la implantación de *microhubs* en cada distrito de la ciudad. En el caso de la AMB, en los últimos años ha impulsado la financiación para crear 7 *microhubs* en los distintos núcleos urbanos que la forman, pero con una implantación local poco efectiva. Sí ha tenido éxito, por el contrario, la implantación de la primera microplanta de distribución urbana de mercancías junto con la empresa de ciclogística Vanapedal, no socia de Som Ecológica. Esta microplanta está situada en la Estación de Francia de Barcelona, estación de trenes que facilita el transporte de mercancías a un enclave céntrico de la ciudad. A este respecto, en una de las entrevistas se comenta

“Barcelona está planteándose sacar a gestión algunos *hubs* en la ciudad con espacios municipales propios. Ya tienen el de Vanapedal de la Estación de Francia, que es un espacio municipal que se ha cedido a Vanapedal y hacen última milla de Seur y DHL. Vanapedal no es cooperativa. Y la gestión del espacio no es público-cooperativa, sino que es privada” (E5).

A las Administraciones Públicas deben sumarse otros actores sociales implicados en la transición de la DUM: la Asociación de Empresas de Ciclogística de España o la Red de Ciudades por la Bicicleta, que agrupa a técnicos municipales de diferentes ciudades del país para impulsar el uso de la bicicleta como vehículo de transporte y reparto urbano. La Red de Ciudades por la Bicicleta ha publicado una guía que recoge la experiencia del sector que ha servido de referencia en algunos momentos a Som Ecológica.

En este contexto, Som Ecológica tiene como propósito interpelar a las Administraciones Públicas en el proceso de transformación hacia la sostenibilidad de la DUM. Barcelona ya aplica las leyes restrictivas de ZBE, por lo que las demandas de Som Ecológica se concentran en la creación de *microhubs* de gestión público-cooperativa, lo que también supondría una innovación para el sector. El funcionamiento de dichos *microhubs* consistiría en la existencia de un espacio gestionado públicamente donde las grandes operadoras dejarían sus paquetes y las pequeñas empresas locales los distribuirían en un único viaje (proceso de consolidación de mercancías), permitiendo una eficiencia en emisión de carburante y en ocupación del espacio público, al hacer que un único vehículo no contaminante, una bici de carga, realice el reparto con los paquetes de cada operadora, evitando que cada operadora se desplace con su paquetería.

“Esta idea de *hubs* de última milla con un operador neutro que gestione la última milla de diferentes operadoras para consolidar la estrategia de distribución se ha desarrollado teóricamente no solo por nosotros, sino por otros agentes, pero no se ha podido llevar a la práctica casi en ningún sitio, por la dificultad de consolidar con operadoras. Nosotros apostamos por este modelo. Añadimos una etapa, que es la de la gobernanza compartida, que creemos que puede hacer viable este modelo. Sin esta estrategia de gobernanza compartida con todos los agentes, incluidas las [grandes] operadoras, y sin implicación de la administración local, es difícil hacer avanzar este modelo”. (E5)

La demanda de la gestión público-cooperativa de los *microhubs* se extendería a la propiedad de la *app*, también público-cooperativa, de uso obligado por todos los usuarios, lo que facilitaría la unificación de herramientas tecnológicas para consolidar la paquetería entre las grandes y las pequeñas operadoras, permitiendo neutralizar las fuerzas desiguales existentes entre ambas. La opción de Som Ecológica de usar la *app* de Coopcycle es transformadora, como ya hemos comentado, pero presentaría limitaciones en este sentido. Sin embargo, una aplicación gestionada por todos los agentes usuarios del *microhub*, evitaría asumir los costes tecnológicos para la adaptación al *microhub* y la comunicación con las grandes operadoras. De este modo, las Administraciones jugarían un papel clave para buscar el consenso y facilitar el equilibrio de fuerzas desigual entre las grandes operadoras y las locales.

Esta innovación en materia de gestión público-comunitaria ya cuenta con experiencias previas en el área de Barcelona. Durante el ciclo municipalista iniciado en el Ayuntamiento de Barcelona (2015-2023), se pusieron en práctica experiencias como la cesión de equipamiento público gestionado por entidades sociales sin ánimo de lucro. Som Ecològística propone la cesión de equipamiento urbano público para crear los *microhubs* en los distritos de Barcelona y periferia, que de nuevo aliviaría la falta de financiación para mantener infraestructura, en favor de la viabilidad del proyecto.

En este sentido, podemos considerar que Som Ecològística representa un grupo de incidencia en cuanto a normativa y legislación al intervenir de manera directa en la demanda de transformación de ciertas medidas inclusivas y democratizadoras. Defiende la consolidación de las alternativas en ciclologística, reivindicando repartos urbanos con bicis de carga, ayudas para compras de bicis de carga o la contratación de sus servicios por parte de la propia administración.

De este modo, observamos cómo a su vez los actores sociales se convierten en actores políticos que defienden un modelo de DUM crítico con la lógica dominante del sistema de distribución de las grandes operadoras. Los actos públicos llevados a cabo difunden su posicionamiento político que contribuye a cuestionar la lógica dominante, incidiendo en la generación de discursos e identidades que en ocasiones coincide con los valores del ecosistema de la ESS de Cataluña, en otras trasciende el ámbito internacional y en otras es totalmente innovador dentro del contexto socioeconómico actual. Actúan con incidencia social y política, reproduciendo relaciones sociales y formas políticas informales que pueden entenderse como “otra” forma de hacer política al impulsar la creación de redes activistas de diversos agentes sociales del ámbito de la ciclologística. De esta manera se resitúa la política dentro de la esfera de cooperación y se reivindica una forma de resolver necesidades específicas, tanto en tecnología, como en organización, basada en una relación democrática e intercooperadora que pretende trascender la lógica acumulativa de la economía de plataforma, caracterizada por sus procesos jerárquicos, que concentran el poder económico y financiero, extractivista y hegemónica. El análisis nos muestra que, aunque acaben operando en el mercado convencional de la logística, las necesidades materiales de producción y gestión de los actores sociales se han resuelto con procesos donde priman las relaciones sociales y solidarias, propias de la lógica de la Economía Solidaria (Alquézar, 2016; Kasparian, 2022).

CONCLUSIONES

El proceso de creación de la cooperativa Som Ecològística contribuye a entender otros modelos posibles dentro del sector de la logística en la DUM. Las estrategias adoptadas para su creación no responden a criterios de eficiencia tecnológica ni a la lógica extractivista de las corporaciones de plataforma. Por ejemplo, la escasa financiación ha sido suplida por trabajo asambleario, voluntario y militante de los actores sociales que la impulsan. Este proceso democrático se ha reflejado también en el plano tecnológico, puesto que la *app* de Coopcycle comparte los mismos principios y valores que Som Ecològística, lo que ressignifica la acción colectiva en la manera de apropiarse de un recurso tecnológico fundamental para su actividad económica, como son las aplicaciones de reparto.

Las estrategias seguidas por Som Ecològística han consistido en: 1) ampliar su estructura productiva a través de la creación de una red de entidades que mancomunan recursos. A partir de la intercooperación se ha producido un salto de escala que ha ampliado su capacidad de negociación y de incidir en el cambio de modelo actual de la DUM. 2) apropiarse de una *app* cuya propiedad y gobernanza dependen de los trabajadores que la usan, permitiéndoles centralizar la logística del reparto. 3) contratar a sus trabajadores, frente al

modelo de franquicias y falsos autónomos existentes, adoptando una perspectiva feminista para revertir la masculinización del sector. 4) participando en los espacios de diálogo con las Administraciones Públicas para promover *hubs* de propiedad público-cooperativa y revertir las relaciones de poder con las grandes operadoras de logística.

Estas estrategias adoptadas pretenden “transformar” el modelo actual de la logística de la DUM, ampliando la mirada económica y ambiental que generalmente proyectan los estudios sobre logística. La dimensión social de dichas estrategias se extiende al ámbito tecnológico. En este sentido, se incorpora al debate de la creación de alternativas nuevos elementos para la reflexión: la transformación de la economía de plataformas no es solo cuestión de escala para ganar volumen y capacidad negociadora en el sector, sino de lógica extractiva. En este sentido, Som Ecológica, aun habiendo escalado y aumentado de volumen, no sigue la lógica extractivista de datos usados en la economía de plataformas, ni para controlar algorítmicamente el trabajo de sus repartidoras, ni para generar perfiles de clientes. Estas prácticas sociotecnológicas transformadoras observadas contribuyen directamente al debate sobre el alcance del cooperativismo de plataforma (Scholz, 2016; Moral-Martín et al., 2023).

Por otro lado, las tensiones y limitaciones del proceso muestran la dependencia de las subvenciones para consolidar la estructura inicial de la cooperativa. Este hecho tensiona en sí mismo su vocación de constitución como alternativa, sin que ello sea óbice para continuar teniendo incidencia en la interpelación a las Administraciones Públicas en su papel para implementar leyes que promuevan la transformación ecosocial del sector de la logística, orientando la DUM hacia fórmulas locales, sostenibles medioambiental, sociolaboral y tecnológicamente. La acción de los actores sociales que forman Som Ecológica incide en la política formal, pero también en la informal, ayudando a generar narrativas que contrarresten las hegemónicas, a partir del ejemplo que supone su práctica económica para otras entidades que inicien un proceso similar. Este hecho nos muestra las potencialidades que encierra esta práctica económica en el sentido que señala E. O. Wright (2014) sobre las utopías reales.

Finalmente, observamos que la noción de sostenibilidad que emerge en este caso de estudio no es reducida al ámbito productivo-empresarial, sino que incluye la dimensión social y ecológica de las teorías sobre la “sostenibilidad de la vida” que defienden las teorías ecofeministas, de la ESS o del Buen Vivir (Polanyi, 1994[1977]; Pérez, 2011; Alquézar, 2016), donde la dimensión de la esfera productiva se entiende incrustada de forma holística en el contexto social en el que se desenvuelve. En definitiva, el reto de transformación que tienen las ciudades en materia de la DUM no solo es relevante por su impacto ambiental, sino también económico y social, en su dimensión laboral y tecnológica, donde Som Ecológica presenta evidencias de que “otras” formas de organización pueden tener incidencia en la democratización del sector de la logística. Futuras investigaciones deberían abordar el seguimiento de la incipiente actividad de la cooperativa, tanto en las posibles tensiones derivadas de la mancomunidad, como en su objetivo de ser un agente de referencia en el reparto de la última milla a nivel catalán, donde los acontecimientos reales van modelando sus acciones, en busca de la viabilidad. De este modo podrá estudiarse la incidencia de estas prácticas económicas transformadoras que encierran procesos democráticos, económicos y morales en su crítica al capitalismo y que, aunque marginales, suponen realidades que florecen en los intersticios de la sociedad capitalista (Alquézar et al., 2014; Wright, 2014; Sama y Alcañiz, 2024).

AGRADECIMIENTOS Y FINANCIACIÓN

Este artículo y la investigación que lo sustenta forma parte del proyecto I+D+i Cambiando los paradigmas: prácticas y discursos de las “Economías transformadoras” en un contexto de urgencia ecosocial (PID2019-106757GA-I00_financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033).

Gracias a todas las personas de todas las entidades mencionadas en este artículo que han colaborado en la investigación, ofreciendo su tiempo y conocimiento de manera generosa. Gracias al equipo que ha formado el proyecto I+D+i Cambiando los paradigmas: prácticas y discursos de las “Economías transformadoras” en un contexto de urgencia ecosocial, por todo el apoyo recibido.

DECLARACIÓN DE USO DE LA IA

En este artículo no se ha utilizado ninguna herramienta de inteligencia artificial.

REFERENCIAS

- Acosta Alvarado, A. S., Aufrère, L., y Srnc, C., (2021). CoopCycle, un projet de plateforme socialisée et de régulation de la livraison à vélo. *Hal Open Sciences*. <https://hal.science/hal-03364001>
- Alquézar, R., Homs, P., Morelló, N., y Sarkis, D. (2014). Prácticas cooperativas: ¿estrategias de supervivencia, movimientos alternativos o reincrustación capitalista? *Ars & Humanitas*, 8(1), 151-166. <https://doi.org/10.4312/ars.8.1.151-166>
- Alquézar, R. (2016). *La Economía Social y Solidaria y las finanzas éticas: entre el valor social y el valor de mercado* [Tesis de doctorado]. Universitat de Barcelona. <http://hdl.handle.net/10803/399645>
- Alquézar, R., y Suriñach, R. (2019). *El Balance Social de la XES: 10 años midiendo el impacto de la ESS en Cataluña*. Grupo de Trabajo Interinstitucional de las Naciones Unidas sobre ESS (UNTFSE). https://historic.xes.cat/wp-content/uploads/sites/2/2019/06/203_Alquézar_El-Balance-Social-de-la-XES_Es.pdf
- Alquézar, R. (2025). Conflicto, democratización de las aplicaciones tecnológicas y control del algoritmo. Prácticas transformadoras en el cooperativismo de plataforma. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, 149, 1-13. <https://doi.org/10.5209/reve.99740>
- Alonso, L. E., y Fernández Rodríguez, C. J. (2023a). Editorial: Consumo, trabajo y digitalización: una exploración sociológica de la economía de las plataformas. *Revista Española de Sociología*, 32(3), a170. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.170>
- Alonso, L. E., Fernández Rodríguez, C. J., y Ibáñez Rojo, R. (2023b). “Estoy en contra de ellas, pero las uso”: un análisis cualitativo de las representaciones sociales del consumo electrónico y la economía de plataformas. *Revista Española De Sociología*, 32(3), a171. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.171>
- Álvarez-Palau, E. J., Calvet-Liñán, L., Viu-Roig, M., Gandouz, M., y Juan, A. A. (2021). Economic profitability of last-mile food delivery services: Lessons from Barcelona. *Research in Transportation Business & Management*, 45(A), 100659. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100659>
- Álvarez-Palau, E., Viu-Roig, M., y Castillo, C. (2022). *Guia per a l'elaboració de Plans de Logística Urbana Sostenibles*. Diputació de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/libro/guia-per-a-l-elaboracio-de-plans-de-logistica-urbana-sostenible_66312
- Baum, A. (2018). *Resisting the Gig Economy: The Emergence of Cooperative Food Delivery Platforms*. Open Democracy. <https://neweconomics.opendemocracy.net/index.html%3Fp=2705.html>

- Boston Consulting Group [BCG]. (2020). *Economía digital en España*. Asociación Española de la Economía Digital (Adigital). <https://www.adigital.org/economia-digital-en-espana/>
- Castillo, C., Viu-Roig, M., y Álvarez- Palau, E. J. (2022). Repensando la distribución urbana de mercancías para la era del e-commerce. *Oikonomics. Revista de los Estudios de Economía y Empresa*, (18). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8492270&orden=0&info=link>
- Díez, F., Corredor, F., y Soto, N. (2024). Espacios de gobernanza y control algorítmico en las plataformas de reparto. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universitat de Barcelona*, 28(1), 17- 48. <https://doi.org/10.1344/sn2024.28.41537>
- European Commission. (2021, 14 de diciembre). *Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. The New EU Urban Mobility Framework*. European Commission. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0811>
- Fernández-Trujillo, F. (2022). Resistencia, sindicalismo y conflicto en el ámbito de las plataformas de reparto y mensajería. *Cuadernos de relaciones labores*, 40(1),139-160. <https://doi.org/10.5209/crla.74351>
- Fuster, M., y Espelt, R. (2019). A Framework to Assess the Sustainability of Platform Economy: The Case of Barcelona Ecosystem. *Sustainability*, 11(22), 6450. <https://doi.org/10.3390/su11226450>
- Fuster, M., Espelt, R., y Renau, M. (2021). Cooperativismo de plataforma: Análisis de las cualidades democráticas del cooperativismo como alternativa económica en entornos digitales. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, (102), 5-31. <https://doi.org/10.7203/CIRIEC-E.102.18429>
- Grohmann, R., (2018). Cooperativismo de plataforma e suas contradições: análise de iniciativas da área de comunicação no Platform.Coop. *Liinc em Revista*,14(2),19-32, <http://doi.org/10.18617/liinc.v14i1.4149>
- Grohmann, R. (2020). Plataformização do trabalho. Entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. *Eptic online: revista electronica internacional de economia política da informação, da comunicação e da cultura*, 22 (1), 106-122
- Homs, P., Sama, S., y Berná, D. (2024). La sostenibilidad del cooperativismo agroecológico: desafíos de los supermercados cooperativos y otros modelos de crecimiento en Cataluña. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, 149, 1-14. <https://doi.org/10.5209/REVE.97856>
- Kasparian, D. (2022). La implementación local de cooperativas de plataforma. *Revista Del Centro De Estudios De Sociología Del Trabajo (CESOT)*, (14), 107-148. [https://doi.org/10.56503/cesot/n.14\(2022\)p.107-148](https://doi.org/10.56503/cesot/n.14(2022)p.107-148)
- Ley de Movilidad sostenible 7/2021. (21 de mayo del 2021). Jefatura del Estado. BOE-A-2021-8447. <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/05/20/7/con>
- Martín, A., Homs, P., y Flores Pons, G., (2017). *El canvi d'escala: un revulsiu per a la sostenibilitat del cooperativisme agroecològic?* L'Aresta. https://aresta.coop/wp-content/uploads/2019/12/aresta_el-canvi-descala_un-revulsiu-per-a-la-sostenibilitat-del-cooperativisme-agroecolc3b2gic.pdf
- Moral-Martín, J. D., Pac Salas, D., y Minguijón, J. (2023). Resistencia versus destrucción creativa, ¿es posible una alternativa a la actual economía de plataformas? Un estudio de caso de dos cooperativas. *Revista Española de Sociología*, 32(3). <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.176>

- Navarro, A. (2024). Detrás del modelo *business-to-consumer* (B2C): consideraciones jurídicas de la tasa de reparto del *e-commerce*. *IDP. Revista de Internet, Derecho y Política*, (40), 1-13. <https://doi.org/10.7238/idp.v0i40.422383>
- Olsson, J., Hellström, D., y Pålsson, H. (2019). Framework of Last Mile Logistics Research: A Systematic Review of the Literature. *Sustainability*, 11(24), 7131. <https://doi.org/10.3390/su11247131>
- Pérez, A. (2011). Crisis multidimensional y sostenibilidad de la vida. *Investigaciones Feministas*, 2, 29-53. https://doi.org/10.5209/rev_INFE.2011.v2.38603
- Polanyi, K. (1994). *El sustento del hombre*. (E. Gómez Parro, Trad.). Mondadori. (Trabajo original publicado en 1977)
- Real Decreto 253/2024. (2024, 13 de marzo). Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública. BOE-A-2024-4865. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2024/03/12/253/con>
- Revilla, J., y Blázquez, V. (2021). Uneasy riders: contradictorias lógicas disciplinarias para una posición laboral imposible. *Revista Española de Sociología*, 30(2), a35. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2021.35>
- Sama, S., y Alcañiz, G. (2024). Desafíos cotidianos y alternativas posibles desde las economías transformadoras. *Economistas sin Fronteras*, (54). <https://ecosfron.org/desafios-cotidianos-y-alternativas-posibles-desde-las-economias-transformadoras/>
- Sanz, P., Casas-Cortés, M. I., Prieto Arratibel, A., y Arasanz Díaz, J. (2023). El empleo irregular tras la Ley Rider: ¿nueva regulación, idénticas estrategias empresariales? *Revista Española de Sociología*, 32(3), a177. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2023.177>
- Scholz, T. (2016). *Cooperativismo de plataforma. Desafiando la economía colaborativa corporativa*. DIMMONS – Action Research Group. <https://dimmons.net/cooperativismo-de-plataforma/>
- Soto, N. (2023). *Riders on the storm: Trabajadores de plataformas de delivery en lucha*. Laboratoria.red. <http://laboratoria.red/publicacion/riders-on-the-storm-trabajadores-de-plataformas-de-delivery-en-lucha/>
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas* (A. Giacometti, Trad.). Caja Negra.
- Terranova, T. (2018). Marx en tiempos de algoritmos. *Nueva Sociedad*, (277). <https://www.nuso.org/articulo/marx-en-tiempos-de-algoritmos>
- Todoí, A. (2015). El impacto de la “uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *IUSLabor*, (3), 1-25. <https://raco.cat/index.php/IUSLabor/article/view/305786>
- Urzì, C., Pesole, A., y Fernández-Macías, E. (2019). Digital Labour Platforms in Europe: Numbers, Profiles, and Employment Status of Platform Worker. *Publications Office of the European Union*. <https://doi.org/10.2760/16653>
- Velasco, H., y Díaz de la Rada, A. (1997). *La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela*. Trotta.
- Viu-Roig, M., y Álvarez-Palau, E. J. (2020). The Impact of E-Commerce-Related Last-Mile Logistics on Cities: A Systematic Literature Review. *Sustainability*, 12(16), 6492. <https://doi.org/10.3390/su12166492>
- Wright, E. O. (2014). *Construyendo utopías reales*. (R. Cotarello, Trad.). Akal.