

Prácticas anticompetitivas

Camioneros gallegos inician la batalla legal para recuperar 70 millones en sobreprecios

Lanzan el "macroproceso" contra el cártel europeo de camiones con un millar de demandas solo en Galicia ▶ Aspiran a ingresar unos 700 millones por indemnizaciones en toda España

LARA GRAÑA ■ Vigo

Los miles de afectados por el cártel europeo de camiones, que entre 1997 y 2011 pactaron sobreprecios de entre el 15 y el 20% en el valor de los vehículos, salen hoy a las trincheras. Y lo harán con la interposición, solo en Galicia, de cerca de un millar de demandas en los juzgados de lo Mercantil. La ofensiva judicial se produce dos años y medio después de la multimillonaria sanción de la Comisión Europea a fabricantes tras haber probado que MAN, Volvo y Renault, Daimler, Iveco y DAF Trucks actuaron como un cártel, y tuvieron que pagar entonces 2.930 millones de euros por prácticas anticompetitivas. Ahora son los afectados por las mismas los que demandarán, a través del bufete de abogados Caamaño, Concheiro y Seoane (CCS), las indemnizaciones. En el caso gallego las reclamaciones ascenderán a unos 70 millones; en toda España los camioneros –los partícipes de esta causa– aspiran a recuperar más de 700 millones de euros. Todas se han canalizado a través de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que optó por el despacho gallego como representante legal.

CCS ha tramitado en la comunidad más de 900 expedientes procesales de cerca de 700 clientes (un mismo empresario puede haber adquirido vehículos de diferente marca, lo que implica más de un procedimiento judicial). En suma, y hasta el pasado octubre –hoy facilitarán la información actualizada–, el bufete sumaba a su plataforma más de 3.300 camiones afectados por los sobreprecios en Galicia. En toda España los demandantes que entrarán dentro de este macroproceso ascienden a unos 4.500 por la compra de casi 35.000



Camiones de transporte de vehículos, en Vigo. // Ricardo Grobas

EL PRECEDENTE

1 Una trama activa durante 14 años

★ Las empresas (MAN, Volvo y Renault, Daimler, Iveco y DAF Trucks pactaron acuerdos colusorios sobre el precio bruto de los camiones. Ascendía a entre el 15 y el 20% del total.

2 Una multa millonaria de Competencia

★ Bruselas, tras un chivatazo de MAN, inició una investigación que derivó en una multa de 2.930 millones de euros.

3 Sentencia favorable en España

★ El pasado diciembre el sector desveló un fallo condenatorio contra Volvo Group, por el que debía indemnizar a un empresario con 128.757 euros.

vehículos (durante esos 14 años en los que actuó la trama). Cada procedimiento será independiente –la legislación española complica la interposición de demandas colectivas–, así que lo de hoy será una avalancha. El pasado diciembre el sector dio a conocer la primera sentencia condenatoria al cártel en España, en la que el Mercantil nº 1 de Murcia ordenó a Volvo Group España al pago de 128.757 euros más los intereses de demora por el sobreprecio pagado en la compra de cinco camiones en octubre del 2012.

Según determinó la Comisión de Competencia, "la infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones", tanto los considerados medios (de

entre 6 y 16 toneladas) como pesados (de más de 16 toneladas). "La infracción abarcó la totalidad delEEE [Espacio Económico Europeo] y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011", fecha en que Bruselas inició por sorpresa y tras el chivatazo de MAN inspecciones en las sedes de las compañías. La alerta de la alemana Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) le libró de la multa de Competencia, no de las querrelas judiciales. Se han producido ya los primeros pronunciamientos en Alemania favorables a los clientes, por ejemplo, y los expertos están confiados en que la Justicia dará la razón a los afectados. Al importe del sobreprecio habrá que sumar, en caso de que la sentencia sea favorable, los intereses.

con las auxiliares que todavía tenían trabajos pendientes en el ferri para conocer su disponibilidad a efectos de retomar la actividad a bordo. Desde entonces estas firmas, aseguran, han enviado plantilla a Portugal, a otros astilleros –que "pagan religiosamente"– y han despedido ya a un centenar de personas. Aquella planificación ya no sirve, y tampoco la que pactaron de manera bilateral –como avanzó FARO– Santander y Armas.

Del importe total del pedido se adelantó al astillero toda la financiación, más de un 70% del valor del buque, a sumar a otro 6% adicional que se desembolsó en octubre. Este adelanto –sobre el hito de entrega– fue insuficiente para rematar el ferri y abonar facturas pendientes con las auxiliares, que no cobran desde mayo.

Trabajo plantea que las empresas paguen más, pero sin subir los tipos de cotización

AGENCIAS ■ Madrid

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Grana, apuntó ayer en el Congreso que la voluntad del Gobierno es que los empresarios paguen más cotizaciones a la Seguridad Social para sanear el déficit del sistema público de pensiones. "Queremos que paguen más cotizaciones a la Seguridad Social. Queremos disminuir el déficit con mejoras de gestión, pero queremos que haya mejores cotizaciones", apostilló. Eso sí, Grana matizó después sus declaraciones y aseguró que sus afirmaciones no iban dirigidas a una futura subida de tipos, sino que el aumento de las aportaciones tendría que ser, a su juicio, a partir del pago de mejores salarios.

"No estamos pensando en subir los tipos de cotización. Nosotros lo que queremos es que suban los salarios", indicó, añadiendo que "este país no se puede permitir el lujo de seguir pagando buenas pensiones si los salarios son inferiores a las pensiones". "Luego los organismos internacionales nos dicen, con razón, que tenemos una relación muy generosa entre pensión y salario", afirmó, en referencia a una tasa de sustitución que en España es elevada respecto a otros países "no porque haya subido desorbitadamente" la cuantía de la pensión, ha sostenido, "sino porque los salarios han disminuido".

El PIB crece al menor ritmo desde el año 2014

La economía española creció un 2,5% en 2018, medio punto menos que en 2017 y su menor alza desde el ejercicio 2014, pese a avanzar en el último trimestre del año un 0,7%, una décima por encima de lo que progresó en los tres trimestres anteriores, según el avance de datos de la Contabilidad Nacional Trimestral publicado este jueves por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Tras conocer los datos la ministra de Economía y Empresa, Nadia Calviño, aseguró "no es preocupante" que se haya moderado el crecimiento.

El IPC baja dos décimas por carburantes y gas

El Índice de Precios de Consumo (IPC) bajó un 1,3% en enero en relación al mes anterior y recortó dos décimas su tasa interanual, hasta el 1%, según el indicador adelantado publicado este jueves por el Instituto Nacional de Estadística (INE). El organismo achacó el descenso al abaratamiento de los carburantes y el gas.

Vulcano prevé terminar el barco en 42 días desde que se retomen los trabajos

"Descartado" un anticipo de todo el dinero que adeuda: "Debe ser lo más autosuficiente posible"

Vulcano se incorporó más tarde.

Si logra amarrar un compromiso tendrá acceso a fondos para pagar nóminas y facturas adeudadas con subcontratas, pero está "descartado" que se realice un anticipo por importe de todo lo que debería abonarse a éxito (en la entrega del barco, el hito final). "Debe ser lo más autosuficiente posible", indicaron otras fuentes consultadas. El problema en este caso es la "desconfianza" que

despierta Vulcano, sobre todo en las empresas auxiliares. Están agrupadas en una plataforma de afectados, con la documentación "lista" para solicitar un embargo. Desde el astillero aseguraron –al contrario que los demás interlocutores consultados por FARO– que será el Santander quien contacte directamente con estas empresas para tramitar los pagos. En diciembre, y a petición de la entidad, una ingeniería contactó

L.G. ■ Vigo

Factorías Vulcano está convencida –y ha convencido también a Naviera Armas– de que puede terminar la construcción del ferri *Villa de Teror* en 42 días una vez se retomen los trabajos a bordo por parte de la industria auxiliar. Así lo han asegurado fuentes próximas a la compañía viguesa, que debería haber concluido el pedido el pasado 28 de junio. Pero convencer a las demás partes va a requerir de Vulcano de un duro ejercicio de diplomacia. "Debe buscar una solución, trazar una hoja de ruta con sus trabajadores y la industria auxiliar", expusieron fuentes de la Xunta, que ayer volvió a participar en un encuentro –esta vez en Madrid– para analizar el futuro de la empresa. Participaron también Banco Santander, Armas y Pymar;