

na de suministro y las aduanas; regulación; estructura societaria y tesorería; capital humano y marco legal.

Posible «colapso»

Las agrupaciones empresariales del sector del transporte estiman que las pérdidas que se pueden producir por culpa de los retrasos pueden ser «muy importantes», manifestó Pedro Díaz. De hecho, y según detalló el consejero de Empleo, Universidades, Empresa y Medio Ambiente, Javier Celdrán, que participó en la presentación de la jornada, los costes logísticos derivados de transportar mercancías a Gran Bretaña tras el 'Brexit' «podrán aumentar alrededor de un 10% en el caso de que finalmente se produzca lo que se denomina 'Brexit' duro». Es decir, la salida del Reino Unido sin un acuerdo con la UE, lo que implicaría aduanas, aranceles y más restricciones. «También se dilatarán los trámites y las licencias sanitarias», añadió Celdrán. «Si no hay un refuerzo de las aduanas, el flujo de camiones puede generar un colapso en la Región y en la frontera con el Reino Unido. En la Región estamos haciendo todo lo que podemos, pero la mayor competencia en materia de aduanas es estatal. El referéndum fue en junio de 2016, y a 57 días de la fecha límite es cuando el Gobierno de España empieza a activarse. Exigimos que el Ejecutivo de la Nación actúe con mucha más agilidad y mucha más contundencia».

La exigencia tiene su lógica. El número de empresas dedicadas al transporte y la logística en la Región asciende a 4.750, mientras las exportaciones regionales por carretera a Reino Unido (el quinto destino más importante para los exportadores murcianos) ascendieron de enero a noviembre de 2018 a 823 millones de euros, con un crecimiento del 6,5% en relación al mismo periodo de 2017. «El sector del transporte quizá sea el más perjudicado», auguró Díaz.

Según Celdrán, «el Gobierno regional sigue manteniendo reuniones específicas con las empresas para priorizar medidas concretas, vencer las amenazas que puede suponer el 'Brexit' y encontrar nuevas sinergias para seguir creciendo y generando empleo de calidad en la Región, en el mercado británico o en otros mercados.

EN PRIMERA PERSONA

Manuel Perezcarro Froet

«Se avecina un futuro complicado»

El secretario general de Froet, Manuel Perezcarro, aseguró ayer que el futuro que se avecina para el sector del transporte por carretera es «complicado». Sin embargo, apostó por tener «confianza en que se vaya a solucionar, porque en el caso de un 'Brexit' duro se está negociando un reglamento para nueve meses», para que «los flujos comerciales no se vean interrumpi-



dos de forma brusca». «Eso sería impensable», aseveró. Respecto a los principales aspectos a los que se tiene que enfrentar el sector ante la entrada en vigor del 'Brexit', Perezcarro señaló la necesidad de encontrar una solución a la actual autorización de transporte internacional, pues ahora existe una licencia comunitaria que no servirá cuando Reino Unido abandone la Unión Europea. También los relativos a los permisos de conducir, el certificado de capacitación de conductores o los futuros problemas de «colapso» en las fronteras.

Francisco Sánchez AMIQ

«Somos un espejo para el resto de regiones»

El presidente de la Asociación Murciana de Industrias Químicas (AMIQ), Francisco Sánchez, aseguró ayer que el instrumento que ha puesto en marcha el Gobierno murciano, junto al Comité de Seguimiento creado por el Ejecutivo regional, es «una herramienta muy útil» que hace que la Región «sea un espejo para otras autonomías». Según Sánchez, las empre-



sas murcianas «son pioneras» en contar con este tipo de aplicaciones contra los posibles efectos adversos del 'Brexit'.

«Estos instrumentos son de agradecer en un momento de tanta incertidumbre» como la que planea sobre diferentes sectores productivos de la Región, según Sánchez. Esa incertidumbre, que aún no ha afectado a la facturación de las empresas, ha activado «muchos planes de contingencia», fruto de la preocupación que genera el 'Brexit' en relación al «marco regulatorio y la unión aduanera».

Juan José Caravaca Keepcool

«Para nosotros supone una oportunidad»

Juan José Caravaca, CEO de Keepcool, cree que la herramienta que presentaron ayer KPMG y el Info «es muy positiva, porque da la posibilidad de saber la situación de la empresa frente al 'Brexit'». Según Caravaca, «a veces no se toman determinadas decisiones por el desconocimiento de la situación en relación a un posible problema».



Sobre la repercusión que puede tener el 'Brexit' en su firma, lo cierto es que el aumento de los tiempos de transporte que puede generar la desconexión del Reino Unido de la Unión Europea «supone para nosotros una oportunidad, porque el sistema Keepcool ayuda al exportador a que sus frutas y verduras lleguen en perfecto estado, aunque los días de tránsito se alarguen por retrasos o por retenciones en aduanas o controles fronterizos añadidos al entrar en un país fuera de la Unión Europea».

Empresas de la Región presentan 540 demandas contra el cártel de los camiones

Las indemnizaciones a los afectados murcianos podrían rondar los 60 millones de euros

■ J. M. A. / EP

MURCIA. La batalla legal para conseguir compensaciones por las prácticas del cártel europeo de los camiones, uno de los mayores fraudes a la competencia descubiertos y sancionados en la UE, ha dado comienzo. El despacho CCS Abogados, encargado por las patronas nacional y regional del transporte para tramitar las reclamaciones de sus asociados, ha comenzado a presentar las primeras demandas en los juzgados de toda España.

En la Región de Murcia, según informó ayer este despacho, se presentarán 540 demandas que implican a 2.818 camiones, y que podrían dar lugar a más de 58 millones de euros en indemnizaciones.

La presentación de demandas se está realizando de manera uniforme en todas las comunidades autónomas y la indemnización estipulada para los usuarios con camiones afectados podría situarse en una media del 16,35% del precio original del vehículo.

La prueba pericial aportada por el despacho de abogados, que ha realizado en coordinación con equipos técnicos de otros países, es el resultado de cuantificar los sobrecostes causados por el cártel de fabricantes de camiones a los transportistas utilizando dos métodos econométricos distintos.

En España, los afectados comenzarán su andadura hacia una posible indemnización en los juzgados de lo Mercantil de sus provincias y presumiblemente acabará en las audiencias provinciales, sin descartar que algunos casos puedan llegar hasta el Tribunal Supremo (TS).

La Comisión Europea sancionó en 2016 con 2.930 millones de euros a MAN, Volvo-Renault, Iveco, Mercedes-Benz (Daimler) y DAF por haber pactado entre 1997 y 2011 los precios de venta de sus vehículos y por haber repercutido en el comprador los costes de cumplir con las normas en materia de emisiones contaminantes. Se trata de la mayor multa impuesta por Bruselas hasta la fecha.

Los fabricantes, a excepción de Scania, reconocieron su implicación en el caso, que duró catorce años, por lo que el Ejecutivo comunitario aceptó reducir un 10% las multas e incluso perdonar totalmente la impuesta a MAN, empresa que confesó la existencia del pacto.

7.300 reclamaciones

En el conjunto de España, CCS Abogados tiene previsto presentar en los juzgados 7.300 reclamaciones de 4.500 clientes y que implican a más de 34.000 vehículos.

Las indemnizaciones totales a los afectados en España podrían superar los 700 millones de euros, según informó el bufete en un comunicado, en el que destaca que posee la mayor cartera de clientes afectados en el territorio nacional.

La primera sentencia en España por una demanda contra el cártel de los camiones se produjo en Murcia a mediados del pasado mes de diciembre. El juzgado de lo Mercantil número uno condenó a Volvo Group España a pagar a un afectado 128.757 euros más los intereses de demora por el sobrepago pagado en la compra de cinco camiones en octubre del 2012. Volvo fue condenado por la acción de Renault Trucks España, compañía absorbida por la primera con posterioridad a la transacción. Ocho de las nueve sentencias falladas en Alemania sobre este caso durante el pasado año fueron favorables a los demandantes.

Miguel Caamaño, socio de CCS Abogados, declaró que «el resultado de casi dos años de arduo trabajo jurídico, logístico y pericial nos permite situarnos ante el tablero que tenemos delante con prudente optimismo».

En el conjunto de España, las reclamaciones afectan a 4.500 camioneros y a más de 34.000 vehículos

Ocho de las nueve sentencias dictadas en Alemania por este caso en 2018 fueron favorables a los demandantes

El proceso arranca en 2016, cuando la Comisión Europea multó a los seis principales fabricantes por pactar los precios de venta durante 14 años



Asistentes a la jornada de presentación del instrumento. ■ J. CARRIÓN

bién participó en la presentación de la herramienta.

Una vez recibido el cuestionario, la empresa recibe ese informe a través de correo electrónico. En el documento se incluyen recomendaciones personalizadas y sectoriales para facilitar la toma de decisiones, y también se recogen gráficas en las que se resume el grado de preparación de la empresa ante las amenazas, así como el nivel de exposición ante el 'Brexit'. También ofrece el informe una comparativa con el resto de empresas de su sector relacionadas.

Tras la evaluación, el empresario puede pedir una ayuda en forma de 'Cheque Brexit', de hasta 10.000 euros, para implantar las medidas que resulten del proceso de autodiagnóstico y ayudar a definir estrategias para abrirse a otros mercados. También se ha puesto en marcha la llamada 'Ventanilla Brexit', a la que podrá acudir cualquier pyme.