

Los juzgados gallegos reciben las primeras demandas contra el cartel de camiones

El bufete Caruncho, Tomé y Judel presentó ayer una en cada provincia, después de haberlas tenido que aplazar por la huelga

ANA BALSEIRO
MADRID / LA VOZ

El despacho de abogados Caruncho, Tomé y Judel presentó ayer las primeras demandas que se registran en Galicia contra el cartel europeo de camiones que integraron los principales fabricantes (DAF, Daimler-Mercedes, Iveco, Volvo-Renault y MAN) y que durante 14 años (entre 1997 y el 2011) pactaron precios impidiendo la competencia y, en consecuencia, encareciendo los vehículos. Por ello, Bruselas le im-

puso una multa de 3.000 millones en el 2016.

Según confirmó ayer el bufete coruñés, socio de la firma Hispajuris y que representa en Galicia a las asociaciones de la Federación Empresarial de Transportes de Mercancía por Carretera (Fetram), se estima que en España hay cerca de 200.000 afectados, que pueden haber pagado un sobreprecio del 20 % por sus vehículos, según el cálculo de la propia Comisión Europea.

A las cuatro demandas ya presentadas —una en cada provincia— las seguirán próximamente varios centenares más salidas de los despachos de Hispajuris, ya que la huelga en la Justicia que ha afectado a Galicia en los últimos meses obligó a retrasarlas.

La formalización de las demandas (se ha optado por hacerlas individuales en lugar de colectivas) también se demoró por el ingen-



El cartel infló un 20 % los precios de los camiones. PEPA LOSADA

te trabajo previo que supone la recopilación de información sobre cada camión por cuyo sobrecoste se reclama, así como un informe pericial y la reclamación extrajudicial trasladada previamente a cada una de las compañías. Cabe destacar que pocas respondieron, y ninguna en sentido favorable.

«El proceso judicial es muy complejo», explicó el director del bufete, Ignacio Caruncho, que destaca que el informe técnico pericial que se adjunta por cada camión afectado —el despacho

representa a 300 empresas y un millar de afectados— es «fundamental», pues es «el documento más trascendente para formar la decisión judicial» y para probar el incremento de los precios durante la vigencia del cartel.

El informe presentado por el bufete evidencia, entre otras cosas, cómo en los años inmediatamente posteriores a la finalización de esas prácticas ilegales se produjo un «llamativo descenso del precio de los camiones»: el 9,4 % en el 2011 y el 17 % adicional el ejercicio siguiente.

La prima de riesgo española, lastrada ahora por la crisis política italiana

REDACCIÓN / LA VOZ

El clima de tensión en torno a la deuda soberana no es comparable al que se vivió hace seis años, en el peor momento de la crisis, pero las economías del sur europeo están reviviendo el mismo efecto dominó que imperaba entonces: los problemas de un país —Italia, en este caso— acaban por afectar al resto. A pesar de que la situación entre unos y otros es muy diferente.

Ayer el termómetro de las primas de riesgo se calentó de forma considerable: el diferencial del bono español con respecto al alemán —el que se usa como referencia— repuntó hasta los 100 puntos básicos, con el coste de la deuda a 10 años en el 1,5 %. La prima de riesgo se encuentra ya en el mismo nivel que tenía a principios del 2018, después de haber descendido hasta los 65 puntos básicos. Peor le van las cosas a la italiana, en 190 puntos.