

Opinión

La avalancha regulatoria, el gran freno a la competitividad empresarial

kioskoymas#comunicacion@confcuadros.com

kioskoymas#comunicacion@confcuadros.com

Por Marcos Basante. En 2022 se aprobaron 11.000 normas. El Ejecutivo parece haberse aficionado a este ritmo, a veces por vía extraordinaria, sin prever consecuencias

Presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic)

Better Regulation. Hace más de una década, la UE se marcó este principio como prioritario, al percibirse que la legislación y las políticas europeas afectaban a las vidas de 500 millones de habitantes y a sus millones de empresas. Una declaración de intenciones que nosotros podríamos traducir como "legislar menos, legislar mejor" y que refrenda el Programa Refit, que propone que por cada nueva norma que se introduce en la UE debería eliminarse otra ("una más, una menos"). Algo que, sin embargo, no se está cumpliendo, ni en Bruselas ni dentro de nuestras fronteras: entre 1979 y 2021 se aprobaron más de 414.000 normas en España. Una actividad legislativa que se ha acelerado en los últimos años: en 2021 se dio el visto bueno por parte de la Administración central, comunidades autónomas y ayuntamientos a 13.000 nuevas regulaciones y en 2022 se aprobaron 10.873 normativas, lo que supuso dos normas al día solo a nivel estatal y un volumen de reales decretos leyes que casi duplicó la media de los últimos 40 años.

Nuestro Ejecutivo parece haberse cogido el gusto a esta frenética actividad regulatoria, a veces tramitada por vías extraordinarias que limitan las garantías de calidad de la norma, sin percatarse muchas veces de sus consecuencias. La actividad empresarial se plantea a largo plazo, así que nuestras compañías necesitan un marco regulatorio estable que les proporcione seguridad jurídica y no una constante catarata legislativa que les mine su desarrollo empresarial en términos de competitividad, capacidad productiva y decisiones de inversión y gestión.

Una regulación inteligente debería establecer marcos normativos transversales (teniendo en cuenta a las empresas que desarrollan la actividad regulada) y flexibles (realizando evaluaciones periódicas que permitan ir ajustando la normativa a la realidad) con normas que se redacten de forma clara, con alta calidad técnica y fáciles de implantar, huyendo de marañas legislativas como la que, por ejemplo, afecta a las zonas de baja emisión. Un ejemplo de descoordinación municipal (solo funcionan 14 de las 149 ZBE obligatorias por ley) que genera confusión entre los ciudadanos y entre nuestras empresas de transporte, cuyos camiones y furgonetas a diario deben descargar en los núcleos urbanos las mercancías que la sociedad les demanda.



Vista general del tráfico rodado en la V-30 de Valencia. EFE

El mapa empresarial de España está compuesto por más de tres millones de organizaciones, pero solo un 0,1 % ostenta la consideración de gran compañía (más de 250 empleados y una facturación anual superior a 50 millones de euros). Estas empresas son precisamente las más castigadas en este asfixiante terreno de juego sobrerregulado. Compañías que están obligadas, por ejemplo, a registrar un plan de igualdad, implantar un plan de RSC, disponer de un canal de denuncias, establecer protocolos de compliance o cumplir con la directiva NIS-2 -evaluar periódicamente sus medidas de gestión de riesgos de ciberseguridad-. Sin contar con las exigentes obligaciones fiscales a las que se ven sometidas o los altos costes sociales que asumen (solo en 2023 las bases de cotización se incrementaron un 8,6 % y se acaba de subir el salario mínimo interprofesional un 5%). No es de extrañar que grandes compañías patrias se planteen huir de nuestro país, como Ferrovial, que ha cambiado su domicilio fiscal a Países Bajos; o Repsol, que está barajando trasladar sus proyectos e inversiones a Portugal.

Uno de los sectores más hiperregulados es el transporte por carretera, al que en los últimos años le han redoblado sus deberes, sobre todo en materia medioambiental, con iniciativas como el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que previsiblemente se retomará esta legislatura; o el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, actualmente en fase de borrador. Muchas de las demandas del ministerio liderado por Teresa Ribera proceden de Bruselas, como la obligación de las grandes empresas de publicar a partir de este verano informes periódicos sobre sus actividades de impacto ambiental y social (Directiva CSRD); el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión (ETS), al que estará sujeto nuestro sector en 2027; o el paquete de movilidad, que desde 2020 regula asuntos tan importantes como el retorno de los conductores de camión cada cuatro semanas a sus países de establecimiento.

Los legisladores comunitarios deben ser capaces de conjugar sus políticas climáticas con la realidad económica y social de sus Estados miembros; si no, corremos el riesgo de alterar radicalmente las reglas del juego económico de todo un continente. El paquete de medidas Fit for 55 es un claro ejemplo de distorsión entre los objetivos del regulador (UE) y la realidad tecnológica del regulado (empresas de transporte por carretera). Este programa establece para los camiones y autobuses de la UE unos ambiciosos -por no decir imposibles- objetivos para reducir sus emisiones el 45% a partir de 2030, el 65% desde 2035 y el 90% a partir de 2040, admitiendo como cero emisiones exclusivamente aquellos vehículos propulsados por baterías, pila de combustible de hidrógeno o motor de combustión de hidrógeno. Un desafío titánico que roza la utopía teniendo en cuenta que en nuestro país a día de hoy hay matriculados unos 2.700 camiones eléctricos, el 0,6% de la flota total.

Si queremos dibujar un marco competitivo para nuestras empresas es mejor regular poco y bien, sobre todo para no caer en el riesgo de seccionar la libertad de empresa, sustituyendo nuestro actual sistema de libre mercado por un intervencionismo enmascarado por intereses cortoplacistas. Apostemos por una regulación coherente, realista y práctica de mirada transversal construida sobre una base de confianza entre el regulador y el regulado.



Los plazos de reducción de emisiones al transporte de carretera son utópicos: en España solo el 0,6% del total de camiones es eléctrico