

Del 18 al 20 de noviembre se celebró en Madrid el cincuentenario de la CNAE, la Confederación Nacional de Autoescuelas de España. El evento, además de una fiesta, fue una oportunidad para presentar las últimas novedades en materia de seguridad vial y las estrategias de futuro a seguir para mantener vivo un sector cada vez más amenazado por agentes externos.

En la plaza se realizaron diversos actos públicos para concienciar a la ciudadanía sobre diversos temas como maniobras de primeros auxilios como reanimación, recorridos con ejercicios para patinetes, simulaciones de abandono del vehículo en caso de vuelco y demostraciones de cómo los bomberos intervienen en el caso de ocupantes atrapados en el habitáculo de los coches.

Las mesas técnicas de la "50 Convención de las autoescuelas", por su parte, tuvieron lugar en el elegante Hotel Melià Castilla de Madrid, donde a los 350 delegados se unieron numerosos acompañantes en busca de respuestas concretas.

El tema principal de los trabajos fue sin duda el controvertido artículo 62 del Código de Circulación español, o la posibilidad de poder abrir con una ubicación de autoescuela, varias sucursales en todo el país, para allanar el camino a una formación online salvaje, a la que La CNAE se opone con todas sus fuerzas.

Las grandes plataformas online están presionando para crear una fábrica de licencias, un sistema impersonal con el único objetivo de incrementar la facturación a finales de año. No importa si vende zapatos, ropa o paga por la seguridad vial. Con un concepto oportunista de la evolución humana, cabalgando la ola de la simplificación, prometiendo ahorros económicos (quizás) a corto plazo, los grandes actores económicos también han entrado en España, en busca de su Eldorado. El problema real es quién tiene el dinero pero no tiene ideas innovadoras, y a menudo solo hace más daño que cualquier otra cosa. Entrar en un mercado ya saturado ofreciendo servicios de bajo costo rompe un delicado sistema de supervivencia que corre el riesgo de conducir a una guerra civil a la baja, donde la calidad y el cliente ya no están en el centro, sino que corre el riesgo de convertirse en un producto de nicho reservado. Lo curioso es que las autoescuelas europeas han tardado décadas en salir de la dicotomía entre calidad y cantidad. Las autoescuelas han surgido de un largo período alimentado por un sistema económico destinado a otorgar licencias al mayor número posible de personas para garantizarles independencia, libertad y acceso a un mejor trabajo, a menudo a expensas de la calidad. Hoy en día, las autoescuelas intentan ofrecer servicios adecuados a un grupo más reducido de usuarios y a las necesidades de la sociedad contemporánea. De hecho, no es casualidad que quienes operan en el sector, autoescuelas, la DGT y la mayoría de las asociaciones involucradas en la seguridad vial se opongan a esta involución humana empujada desde el exterior.

La experiencia francesa, con el importante testimonio de la presidencia de la asociación francesa de autoescuelas CNPA, integrada por Patrice Bessone y Lorenzo Lefevre, dice mucho sobre el papel reconocido de las autoescuelas por la sociedad. En Francia, el problema de la formación a la baja (en términos de precio y calidad) se ha abordado desde 2015. El resultado es que hoy las plataformas de formación en línea tienen alrededor del 4% del mercado y una tasa de éxito de exámenes más baja. 40%, en comparación con aproximadamente 60% de los que recurren a la autoescuela. Es el mercado, es decir, son las familias las que han elegido la calidad para sus hijos. Y con las mismas armas, energía, competencia y filosofía, la CNAE afronta el reto que la verá participar en los próximos años como proveedora de una formación de calidad enfocada en el individuo y su crecimiento personal. Se ha entendido la lección de la sociedad civil francesa: si tenemos que invertir en algo, hagámoslo en las personas.