

Seminário Interfaces Portugal Porque existe falta de motoristas em Portugal?

A falta de motoristas para o transporte de passageiros e de mercadorias continua a gerar discussão entre todas as entidades do setor, sejam elas empresas, motoristas, o Governo ou agentes formadores. As reivindicações são muitas mas as soluções e consensos pecam por tardar, descredibilizando cada vez mais um dos setores-chave da sociedade.



A Interfaces Portugal organizou, no passado dia 7 de junho, um seminário “Em nome da mobilidade”, no qual foi discutido, entre outros assuntos, a falta de profissionais motoristas em Portugal. A sessão “Causas, consequências e soluções sobre a falta de motoristas em Portugal” teve como convidados Pedro Gonçalves, representante do departamento de formação da ANTROP, e Nelson de Sousa, vice-presidente da ANTRAM. O debate foi moderado por José Monteiro Limão, diretor da Transportes em Revista. Aceso e aberto a discussão, o debate teve início de forma simples e assertiva: Porque é que existe falta de motoristas em Portugal? Nelson de Sousa afirmou que **«se a resposta fosse clara, não estávamos aqui»**. Na opinião do vice-presidente da ANTRAM, **«hoje a classe abandalhou-se e isso nota-se até pelo simples cumprimentar do motorista»** (no caso do transporte de passageiros). Para o responsável, **«as empresas precisam de profissionais competentes»**, mas **«continuam muito focadas na condução e pouco nos profissionais»**.

No entanto, Nelson de Sousa acredita que **«a profissão está mais fácil hoje em dia e, no geral, existem melhores profissionais»**. A questão do vencimento auferido pela maioria

dos motoristas é o ponto mais vezes apontado para a falta de profissionais em ambos os setores (transporte de passageiros e mercadorias). Nelson de Sousa recordou que «**ser motorista não é só conduzir**» e que «**as relações interpessoais têm ganho maior importância, apesar de ser um fator que tem sido desvalorizado**». Segundo o vice-presidente da ANTRAM, «**há uma preocupação no terreno para termos, sobretudo, melhores pessoas**».

Formação afasta profissionais

Já Pedro Gonçalves, responsável do departamento de formação da ANTROP, começou por reforçar que «**o ponto principal da discussão está no custo e tempo da formação**» obrigatória dos profissionais. «**A formação assusta e afasta pessoas do setor**». Uma das consequências é o aumento da faixa etária entre os profissionais do setor, com uma percentagem elevada de motoristas com 50 anos ou mais.

«**A faixa etária dos motoristas é elevada**» e como tal, «**temos de recrutar motoristas jovens, incentivando-os de formas mais apelativas**». Este incentivo, segundo Pedro Gonçalves, não passa exclusivamente pelo aumento do vencimento mas também por fatores sociais. «**Os motoristas não querem estar tantos dias fora, querem estar no seu país, junto da sua família**». Na opinião do responsável da ANTROP, «**a imagem do motorista melhorou**» nos últimos anos, um paradigma (negativo) que ainda assim subsiste quando o setor é debatido na agenda mediática.



Pedro Gonçalves, responsável do departamento de formação da ANTROP, José Montelro Limão, diretor da Transportes em Revista, e Nelson de Sousa, vice-presidente da ANTRAM

Retomando a palavra, Nelson de Sousa destacou o facto dos jovens quererem «**tudo na hora**» e de estarmos atualmente a viver na «**geração do já**». Para o vice-presidente da ANTRAM, a «**progressão na carreira passa ao lado da maioria dos empregadores**». Quando a formação é apontada como contrapartida à entrada de motoristas para o setor,

quer pelo custo, quer pela morosidade e burocratização da mesma, Nelson de Sousa questionou-se também «**porque é que a prática não se faz em contexto laboral**» durante um período de tempo mais alargado.

Agir o quanto antes...

Confrontado sobre a evolução tecnológica que atravessa o setor dos transportes – nomeadamente a automação, com a prática de platooning, Nelson de Sousa não acredita que estas práticas podem, ainda, «**ser vistas como uma ameaça**», sublinhando que «**é necessário acrescentar valor humano**» à prática do transporte e da mobilidade.

O vice-presidente da ANTRAM passou ainda a mensagem de que «**as empresas já não são o que as pessoas pensam**» e que no caso da ANTRAM, a empresa «**tem a mais jovem direção de sempre a trabalhar na apresentação de propostas e soluções para a melhoria do setor**». Todavia, ressaltou, «**o nosso trabalho não é fácil**».

No final do seminário, Fernando Costa, CEO da Interfaces Portugal, rematou que a formação é um elemento fundamental para a profissionalização dos motoristas que não deve ser descredibilizada. Por outro lado, o responsável afirmou que «**a mentalidade das empresas em adaptar-se tem de ser imediata**», ao mesmo tempo que a formação deve ser «**personalizada a cada motorista**». Em jeito de conclusão, Fernando Costa reiterou que «**não há mobilidade se não houver motoristas**».

A mais-valia da mulher ao volante

O seminário da Interfaces Portugal teve ainda como keynote speaker Elisabete Jacinto, piloto de camiões de competição e o rosto nacional feminino mais conhecido ao volante de um veículo pesado. Sob o tema “Capacidade de adaptação das mulheres à profissão de motorista”, Elisabete Jacinto contou na primeira pessoa os desafios que se colocaram para tirar a carta de veículos pesados e chegar à alta competição.

Elisabete Jacinto associa a fraca adesão das mulheres ao mundo dos veículos pesados pelo «**grande preconceito que criámos na sociedade, de que os camiões são para homens**». Ao mesmo tempo, aponta que «**a culpa é sobretudo nossa, mulheres. De facto, somos nós que educamos os nossos filhos e que transmitimos os princípios e os valores**».

A piloto é da opinião que nas últimas décadas assistimos a uma (r)evolução tecnológica e digital, ainda assim, os valores mantêm-se os mesmos, passando de geração em geração sem nos questionarmos da sua atualidade. Perante a plateia, Elisabete Jacinto questionou: «**que motivo há para que as mulheres não conduzam camiões?**».

A piloto recordou a dificuldade de outros tempos da mulher se sentar ao volante de um veículo pesado, rodar a direção ou colocar as mudanças, pelo simples facto das viaturas serem rígidas e pesadas. Todavia, hoje, a realidade é outra: **«os camiões são absolutamente desenvolvidos; a tecnologia de ponta é primeiro aplicada nos camiões e só mais tarde nos automóveis; basta quase ligar o motor que o camião anda sozinho; não é preciso força física para conduzir um camião»**, atirou Elisabete Jacinto.

Na sua opinião, **«existem alguns pontos que nos são favoráveis: as mulheres são muito concentradas, conseguem estar horas a fio concentradas numa tarefa, sem se deixar levar por distrações»**.

A questão da segurança é outro ponto a favor das mulheres, segundo Elisabete Jacinto. Para si, a mulher tem uma aptidão e zelo pela sua segurança e pelos que a rodeiam, superior ao homem. Além disso, **«a mulher está numa fase de conquista, de provar que é capaz de ascender a cargos que antes não eram ocupados por si»**.

por Pedro Venâncio

Por:

Fonte: