

Título	A formação é um investimento	Data	Nov 2012
Fonte	Revista TURBO	Página	6 a 10

Pedro Miguel Oliveira. "A formação é um investimento"

O edifício da ATEC, no parque industrial da Volkswagen Autoeuropa, em Palmela, é impressionante pela sua dimensão e pelo equipamento que oferece aos cerca de 700 formandos que ali passam todos os dias (cerca de 100 deles na área automóvel). É uma azáfama de formandos, que ostentam com orgulho a farda da academia. A formação divide-se em quatro áreas distintas, entre elas a mecatrónica automóvel.

TEXTO: CLAUDIO DELGADO | FOTOS: JOSÉ BRUNO

Saem desta academia dezenas de profissionais todos os anos com uma taxa de empregabilidade que baixou nos últimos anos devido à conjuntura económica, mas que se mantém perto dos 80%. Um oásis se pensarmos no estado atual do emprego. É exatamente em parceria com o centro de emprego que tem crescido muita da procura. Pedro Oliveira faz-se acompanhar, durante a entrevista, por Carlos Isidro, coordenador da formação automóvel da ATEC. Ambos partilham da opinião que há muito a fazer nesta área em Portugal.

Como se explica uma taxa de empregabilidade tão alta na ATEC?
Com muito rigor, qualidade e sobretudo com a escolha de uma boa equipa de formadores internos e externos para desenvolver formação de qualidade, com os padrões que

para nós são fundamentais. Inculcamos esses valores nos formadores que os passam aos formandos.
Ainda assim o mercado começa a não ter capacidade para absorver tantos profissionais...
É um facto e a taxa de empregabilidade deste ano está muito abaixo dos 90%. Estamos cientes do que se passa no setor e vemos que as empresas estão a passar por dificuldades. Por este motivo, o plano de formação planeado para a qualificação inicial de jovens em Mecatrónica Automóvel foi significativamente reduzido já este ano e para 2013 também. O objetivo é não saturar o mercado porque ainda existem profissionais no desemprego. Nesta fase estamos a aproveitar para dotar os nossos quadros de novas competências na área. Exemplo disso, é o facto de um dos nossos colaboradores

estar inserido num grupo de trabalho entre academias europeias para, em conjunto, definir como aplicar a formação em carros híbridos e elétricos. Esperamos em 2014 poder oferecer ao mercado cursos nesta área.
O facto de os vossos parceiros serem alemães obriga a um modelo mais rigoroso?
É evidente que a transferência de conhecimentos e boas práticas dos nossos Promotores, a Volkswagen Autoeuropa, a Siemens, a Bosch e a Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã tem imensas mais-valias. Os nossos formandos têm uma formação abrangente e são preparados para trabalhar com qualquer marca e em qualquer contexto profissional. É claro que temos implementadas regras de conduta mais rigorosas do que talvez a maioria dos centros de formação, como por exemplo o

dress code, mas tudo tem um objetivo. Não queremos apenas formar bons profissionais, queremos também formar bons indivíduos. O que queremos que sobressaia é a sua qualidade enquanto técnicos e pessoas. E enche-nos de orgulho ouvir os empregadores dizer que gostam dos nossos formandos porque têm uma vertente técnica muito boa mas também uma forma de estar diferente.
A crise tem feito com que as oficinas procurem mais formação?
Infelizmente essa não é a nossa realidade. Em Portugal temos dois ou três operadores com qualidade a fazer formação mas temos profissionais nas oficinas que não têm recursos para procurar essa valorização por eles e gestores de oficinas que vêem a formação como um custo e não como um investimento. Quando lemos artigos sobre determinada avaria induzida no automóvel que teve reparações entre 24 e mais de 240 euros por exemplo, tratada muitas vezes sem profissionalismo, não pode haver melhor diagnóstico. Temos que formar melhores profissionais com outro tipo de visão e postura.

Como se faz isso?

Uma das formas é usarmos critérios mais apertados e criar ou adequar formação para melhor preparar os profissionais. Foi com este objetivo que a ATEC propôs à ANQEP (Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, IP) a criação de um Curso de Especialização Tecnológica (CET) para técnicos especialistas em Tecnologia Mecatrónica, Planeamento e Controlo de Processos. Estamos a falar já de um técnico de mecatrónica automóvel com o 12º ano, que vai ter formação técnica especializada aliada a conhecimentos na área de gestão oficial que lhe permitem trabalhar nas oficinas com outra postura. Este curso está já no calendário da ATEC para 2013.

Já estão a formar pessoas para "exportar"?

Sim. Alguns formandos têm estado a emigrar e outros estão a procurar fazê-lo. Aliás o curso CET de que falei, contempla um exame alemão da Câmara de Indústria Alemã, o que permite o reconhecimento das suas habilitações tanto cá como na Alemanha.
O que podemos esperar de uma próxima geração de mecatrónicos automóvel?
Só podemos esperar mais e melhor porque estamos a falar de uma geração que nasceu



com as novas tecnologias e o automóvel está sempre a evoluir, de mês para mês. Na oficina vemos a facilidade com que os jovens trabalham com aparelhos de diagnóstico, por exemplo. Esta geração está muito receptiva a aprender e têm as ferramentas necessárias. Mas vai demorar alguns anos até que estes resultados se generalizem. Oxalá que os concessionários e oficinas independentes consigam acompanhar e promover esses técnicos para se chegar mais longe. As diferenças geracionais vão todas bater à tecnologia. Os mais velhos acomodam-se àquilo que sabem e têm mais dificuldade em dominar as novas tecnologias.

Mas esse não é um risco?

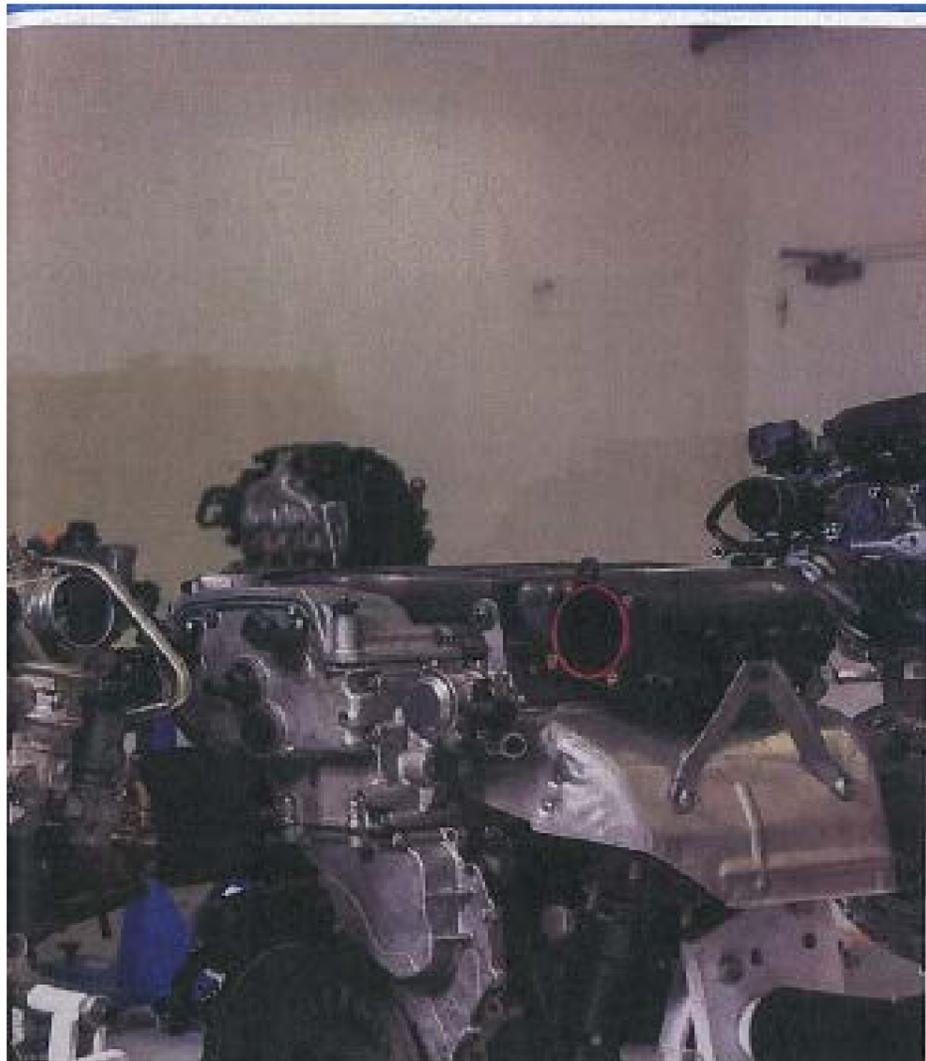
É, mas há muitos que felizmente continuaram a evoluir. Os mais velhos sentem-se confortáveis num determinado trabalho, onde são mais produtivos, descurando a outra vertente, tendo mais dificuldades em evoluir. Pode ser muito bom no que faz mas não avança noutras áreas.
As oficinas independentes estão a

Juntar-se cada vez mais em rede. Isso faz com que a formação aumente?

Aumenta muitas vezes a formação não qualificada. Frequentemente são empresas que têm um mecânico mais antigo que é designado de formador interno mas sem as devidas qualificações para tal. Percorre o país a dar essas "formações", muitas vezes, com lacunas graves que são transmitidas aos técnicos. Enquanto a legislação portuguesa permitir que seja um "formador" interno a dar formação sem qualquer certificação e que isso conte para as 35 horas de formação anuais obrigatórias as coisas não vão mudar. Tem de haver uma preocupação com a qualidade da formação que é dada aos técnicos.

As 35 horas anuais são suficientes?

O que eu gostava era que, pelo menos, essas horas fossem cumpridas por todos. Era um primeiro passo para avaliar se é suficiente. Para mim, o valor equilibrado seria de 70 horas anuais. Mas repito, se pelo menos fossem cumpridas as 35 horas já era um começo.



PERFIL

Carlos Isidro é coordenador de Formação Automóvel da ATEC e trabalha há 15 anos no setor. É licenciado em Engenharia e possui uma licenciatura em Gestão de Recursos Humanos. Tem uma experiência de 15 anos no setor, tendo trabalhado em empresas de grande dimensão e em empresas independentes. É apaixonado por carros e por ensinar. Tem uma formação contínua e atualiza-se constantemente. É casado e tem dois filhos. É um profissional dedicado e comprometido com a formação dos técnicos do setor.

Se não se atualizarem vão ter que rejeitar 60 ou 70% dos carros que aparecem na oficina. A vertente eletrónica é fundamental, até por exemplo, para desligar uma luz no painel. Os automóveis evoluíram na eletrónica mas também nos materiais usados e é preciso acompanhar isso. Por exemplo, há peças ou componentes que não têm reparação e é preciso estar a par de toda essa informação. **O que explica a falta de formação nas oficinas independentes?**

Acima de tudo é uma cultura que está instalada. As pessoas cresceram na oficina e aprendem uns com os outros e muitas ainda se sentem bem nesse papel. Sabemos que quem mais promove a formação tem melhores resultados também em rentabilidade. Isso vai ser mais visível nos próximos anos. Muitas dessas empresas independentes associam-se em pequenas redes para ter formação, consultoria e isso permite-lhes crescer.

Uma formação a longo prazo está ainda muito do lado do custo?

Nota-se isso, mas os responsáveis das oficinas também nos dizem que não sabem como as coisas estão no mês seguinte e por isso apostam pouco. Já do lado do mecânico também hoje trabalha numa oficina e no mês seguinte oferecem-lhe melhores condições noutra oficina e muda. Isso faz com que não haja uma aposta mais forte das empresas. É um mercado ainda muito volátil para que existam grandes apostas de formação. A oficina hoje sobrevive de mês para mês. Não se fazem grandes planos para o futuro. **Hoje uma oficina independente é capaz de estar ao nível do concessionário?**

É apenas uma questão de falta de fiscalização?

Também. Mas há igualmente alguma falta de interesse por parte dos profissionais da área. Dou-lhe um exemplo. Agora para intervir em sistemas de ar condicionado instalados em veículos com motor é obrigatório que o técnico faça uma formação certificada para receber a devida autorização. E, como é obrigatório, tem-se feito muita formação. Mas a mentalidade das pessoas faz com que encarem isto como uma obrigatoriedade e não como um enriquecimento profissional. Se estes profissionais aproveitarem ao máximo o que aprendem vão ser uma mais-valia para a oficina, porque vão fazer o seu trabalho melhor e mais rápido. Não é uma questão de ter apenas o certificado da formação.

As pessoas sem formação adequada podem sobreviver nesta área?

Vai ser difícil manterem-se no mercado. Os carros vão exigir cada vez mais formação e os profissionais têm que estar preparados.

"SE NÃO SE ATUALIZAREM AS OFICINAS VÃO TER QUE REJEITAR 60 OU 70% DOS CARROS QUE LÁ APARECEM."

"É UM MERCADO AINDA MUITO VOLÁTIL E PRIMÁRIO PARA QUE EXISTAM GRANDES APOSTAS DE FORMAÇÃO."

"SE TODOS CUMPRISSEM AS 35 HORAS ANUAIS DE FORMAÇÃO JÁ NÃO ERA MAU."

A legislação já permite isso e temos já hoje oficinas independentes a trabalhar com muita qualidade e que se esforçaram por se adaptar.

Qual é a especialidade onde existe maiores falhas de formação? É na eletrónica?

De 1998 até agora o automóvel teve um crescimento técnico enorme e nem todas as oficinas conseguiram acompanhar, daí existirem algumas lacunas, não tanto ao nível da mecânica mas mais no que diz respeito à eletrónica. Um diagnóstico será mais rápido ou mais demorado consoante o conhecimento do sistema porque as experiências traduzem-se em tempo e, claro, em dinheiro.

Os principais entraves são o preço da formação e libertar os funcionários?

Penso que não são entraves, se encararmos como um investimento na formação individual de cada um. Em vez de ter um emprego onde me pagam menos, é melhor valorizar o currículo para conseguir outro emprego para ganhar melhor e ser reconhecido. Na ATEC adaptamo-nos aos horários das empresas e fazemos formação em horário pós-laboral e até ao sábado. Ao

contrário da formação inicial de jovens, no programa de formação para empresas e particulares, que inclui mais de 20 cursos, direcionamos a formação para as suas necessidades. A base é a mesma mas ajustamos ao objetivo da empresa. Lamentavelmente temos ainda alguma dificuldade em chegar aos ativos e eles ainda nos procuram pouco.

A gestão hoje é tão importante como a vertente técnica?

É cada vez mais importante a parte da gestão oficial. É por isso que queremos incutir isso nos jovens que se formam na ATEC. É fundamental ter princípios e cálculos de rentabilidade, processos de qualidade ou controlo de custos. Quando o técnico está a fazer um trabalho mal feito, tem que ter noção do prejuízo que deu à oficina, com custos associados.

Se pudesse implementar duas ou três medidas na área da formação, quais escolhia?

Procurava garantir o cumprimento das 35 horas de formação anuais obrigatórias, e tentaria, acima de tudo, explicar aos próprios gestores de oficinas que têm que encarar a formação como um investimento e não como um custo. **P**



Carlos Isidro (à direita) é coordenador de Formação Automóvel da ATEC e acompanha Pedro Oliveira nesta entrevista

DE CORPO INTEIRO



Qual é seu maior desafio profissional?

Entrar num contexto industrial mais para e gerir quatro áreas distintas na ATEC, vindo do mercado naval.

Gosta de pôr as mãos na massa?

Todos os dias tenho que ir cheirar a oficina senão nem durmo bem.

Como se mantém sempre atualizado em relação à evolução automóvel?

É Neil, conversei muito com o coordenador de área automóvel, o Carlos Isidro, vou muito à oficina e faço muitas visitas a empresas onde temos estagiários.

Tem tempo para vida pessoal?

Tenho, a partir das 20 horas quando saio da ATEC.

É um workaholic?

Não, consigo desligar e quando o faço é mesmo a sério.

Toma as decisões mais importantes sozinho ou em equipa?

Nas minhas decisões tento sempre ouvir todas as partes envolvidas, perceber porque cada uma se inclina para determinado aspeto mas a decisão, depois, tomo-a sozinho. Mas nunca apenas por impulso da minha parte.

De seus amigos pedem-lhe soluções mecânicas?

Quando pedem falo com os meus amigos especialistas para ter respostas.

Faz a manutenção seu carro?

Eu não, deixo isso para as oficinas.

O que gosta de fazer nos tempos livres?

Sou aquarífilista e dedico-me muito a isso, além de gostar muito de passear com a família (mulher, uma filha de seis anos e um filho de quatro).

O que mais o irrita?

Uma das coisas que mais me irrita é alguma falta de sensibilidade.

O que exige nos seus colaboradores?

Apenas que tenham qualidade no que fazem. **Qual é o seu lema de vida?**

A sorte dá muito trabalho. E não na vida, para termos alguma, temos mesmo que trabalhar muito.