



PESQUISA: FALTA DE MOTORISTAS NO BRASIL

METODOLOGIA

1

Coleta: dados de 2011–2023 pelo CAGED, DETRAN e DENATRAN

2

Organização: Base detalhada de contratações e demissões, habilitações de motoristas por classe

3

Análise: Focando em motoristas de caminhão (CBO 782310; 782510; 782515) para este relatório

Revisão em Maio/2024



INTRODUÇÃO

O setor de transporte rodoviário de cargas é fundamental para a economia brasileira, sendo responsável por grande parte da movimentação de mercadorias no país. Nos últimos anos, entretanto, tem-se observado uma crescente preocupação com a escassez de motoristas qualificados para atender à demanda do mercado. Esta pesquisa tem como objetivo analisar e compreender as causas e consequências dessa falta de profissionais no setor, bem como identificar tendências e oferecer insights que possam contribuir para a formulação de estratégias eficazes de enfrentamento desse desafio.

A análise abrange diversos aspectos relevantes, incluindo a distribuição de motoristas habilitados ao longo dos anos, a variação salarial entre diferentes regiões e estados, e as preferências demográficas e etárias dos motoristas. Além disso, examina as políticas de contratação e as mudanças no mercado de trabalho que impactam diretamente a disponibilidade de profissionais no setor.

Os gráficos e dados apresentados neste material técnico são baseados em fontes confiáveis e refletem a situação atual do mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil. Compreender essa realidade é essencial para desenvolver políticas e ações que possam mitigar a escassez de motoristas, garantindo a eficiência e a sustentabilidade do transporte rodoviário de cargas no país.

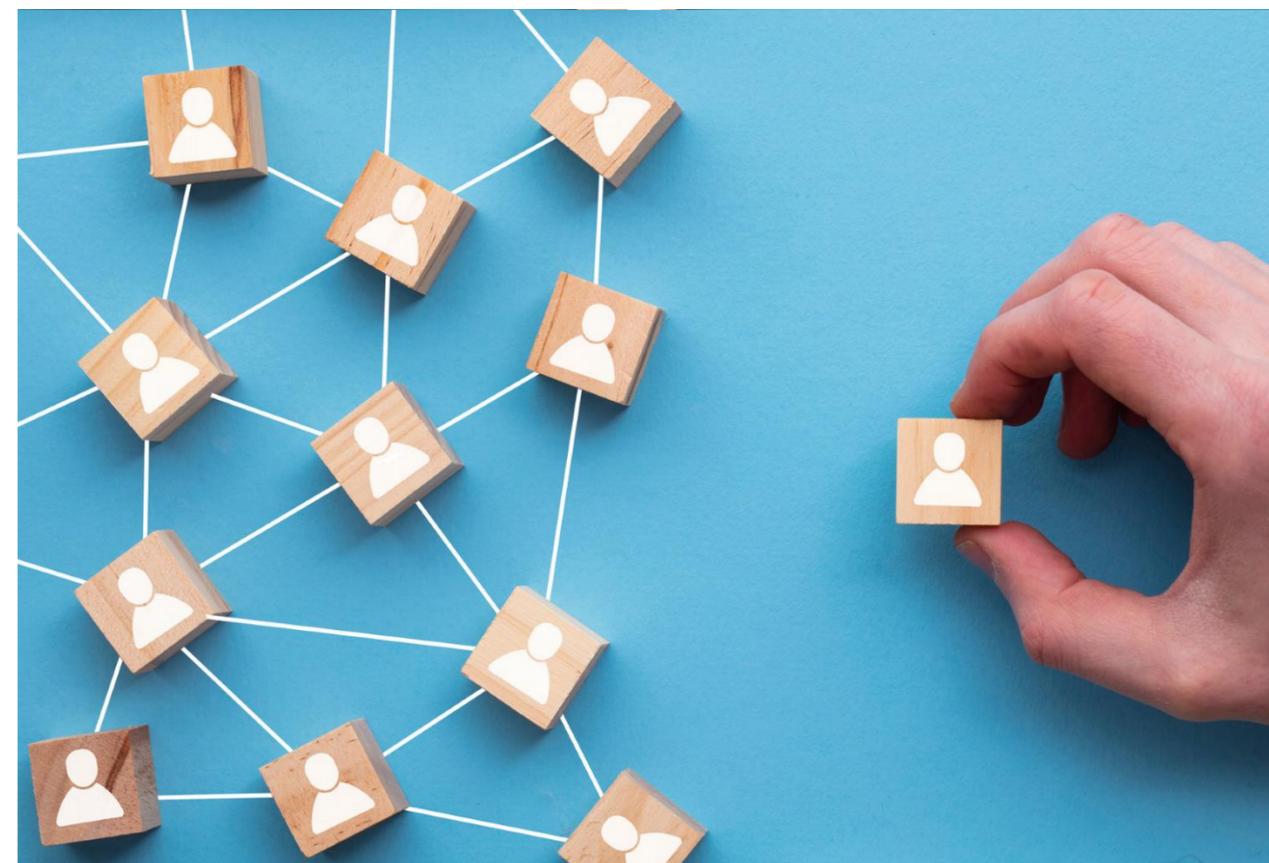


MOVIMENTAÇÕES NO TRC

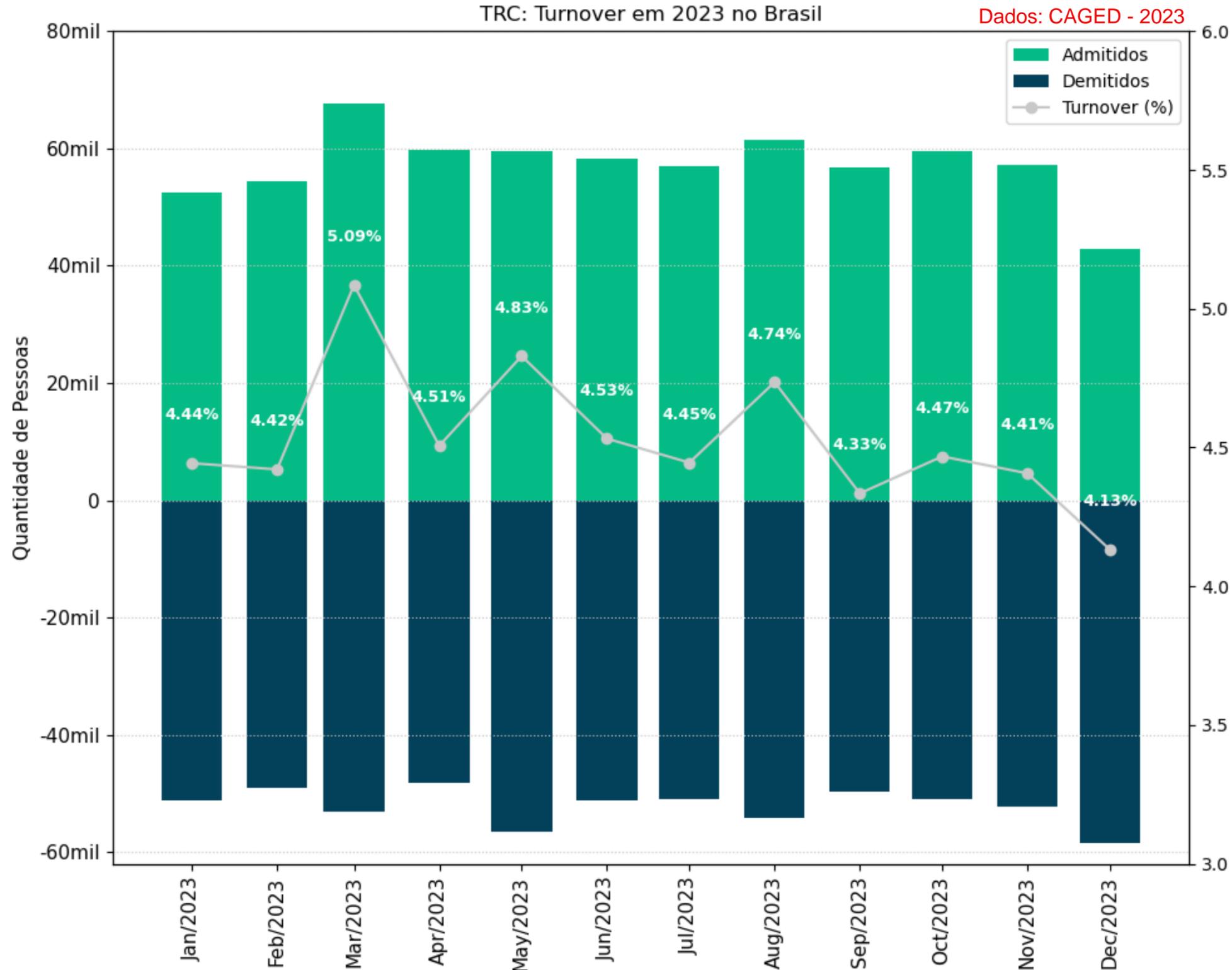
A compreensão das movimentações no setor de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é crucial para entender a dinâmica e os desafios enfrentados por esse setor essencial. Ao longo do ano, o TRC experimenta flutuações significativas em suas operações, refletindo tanto a natureza sazonal quanto a demanda variável do mercado.

A análise dos turnover e dos saldos de motoristas revela a complexidade das dinâmicas de emprego, com variações mensais que refletem tanto o crescimento quanto os desafios enfrentados pelas empresas de transporte. Essas movimentações não apenas impactam a força de trabalho do setor, mas também têm repercussões mais amplas na economia e na logística de transporte de cargas em todo o país.

Entender esses padrões de movimentação é essencial para as empresas do setor e para os formuladores de políticas, permitindo uma abordagem mais informada na gestão e no planejamento das operações de transporte rodoviário de cargas.



TURNOVER 2023: CENÁRIO DO TRC



Em 2023, o setor de transporte rodoviário de cargas apresentou variações no turnover mensais de **4,13%** a **5,09%**, refletindo a natureza sazonal e a demanda variável do setor. O pico de turnover em **março** (5,09%) indica um período de **alta rotatividade**, possivelmente devido a um aumento significativo nas admissões para atender a demandas sazonais.

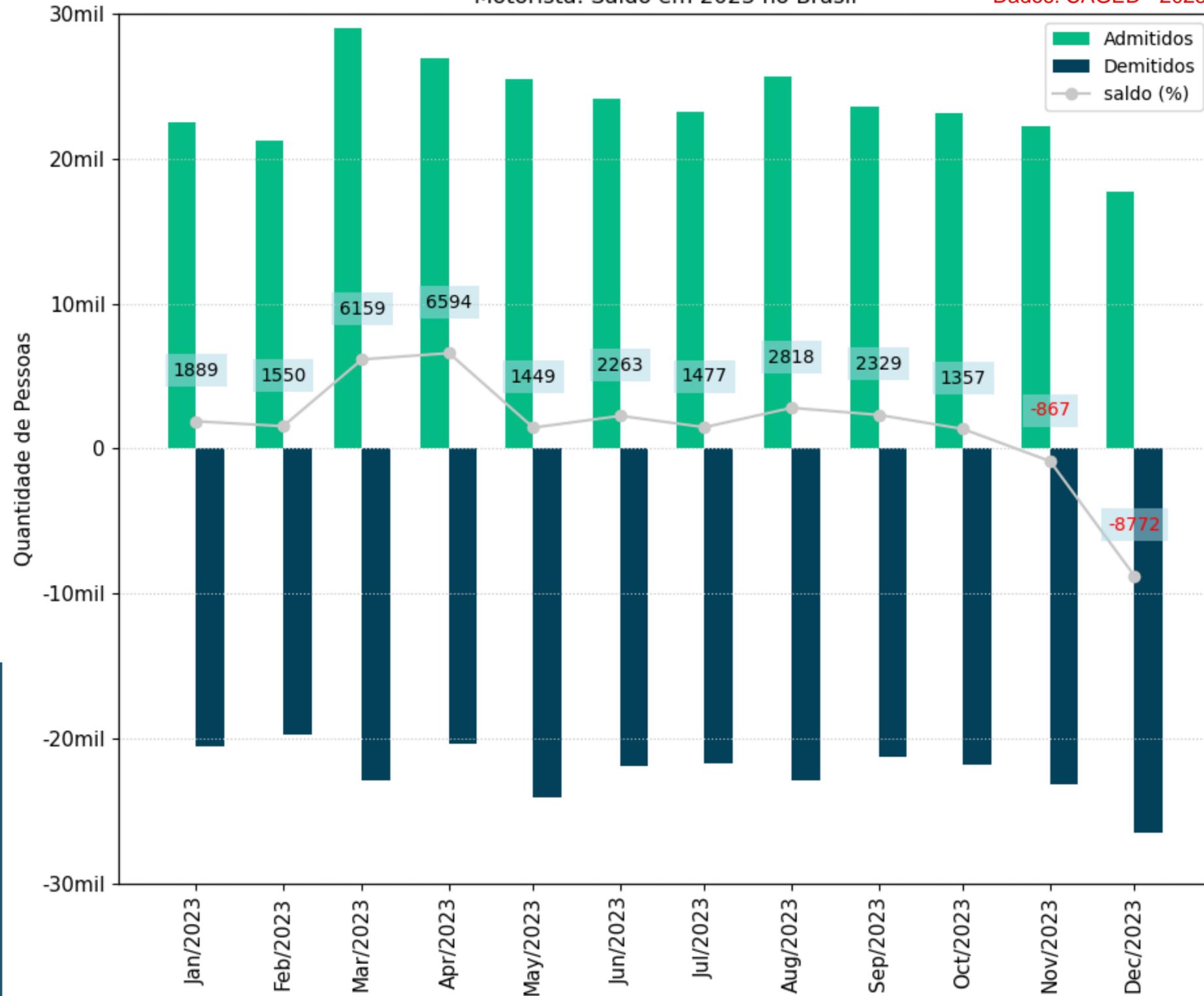
Em contraste, dezembro teve o turnover mais baixo (4,13%), mesmo com um alto número de demissões, sugerindo uma estabilização do quadro de funcionários antes do final do ano fiscal e uma menor taxa de novas contratações.

Ao longo do ano, o turnover se manteve relativamente **estável**, com leves flutuações que refletem ajustes sazonais na força de trabalho para atender às necessidades operacionais do setor.

SALDO DE MOTORISTAS EM 2023

Motorista: Saldo em 2023 no Brasil

Dados: CAGED - 2023

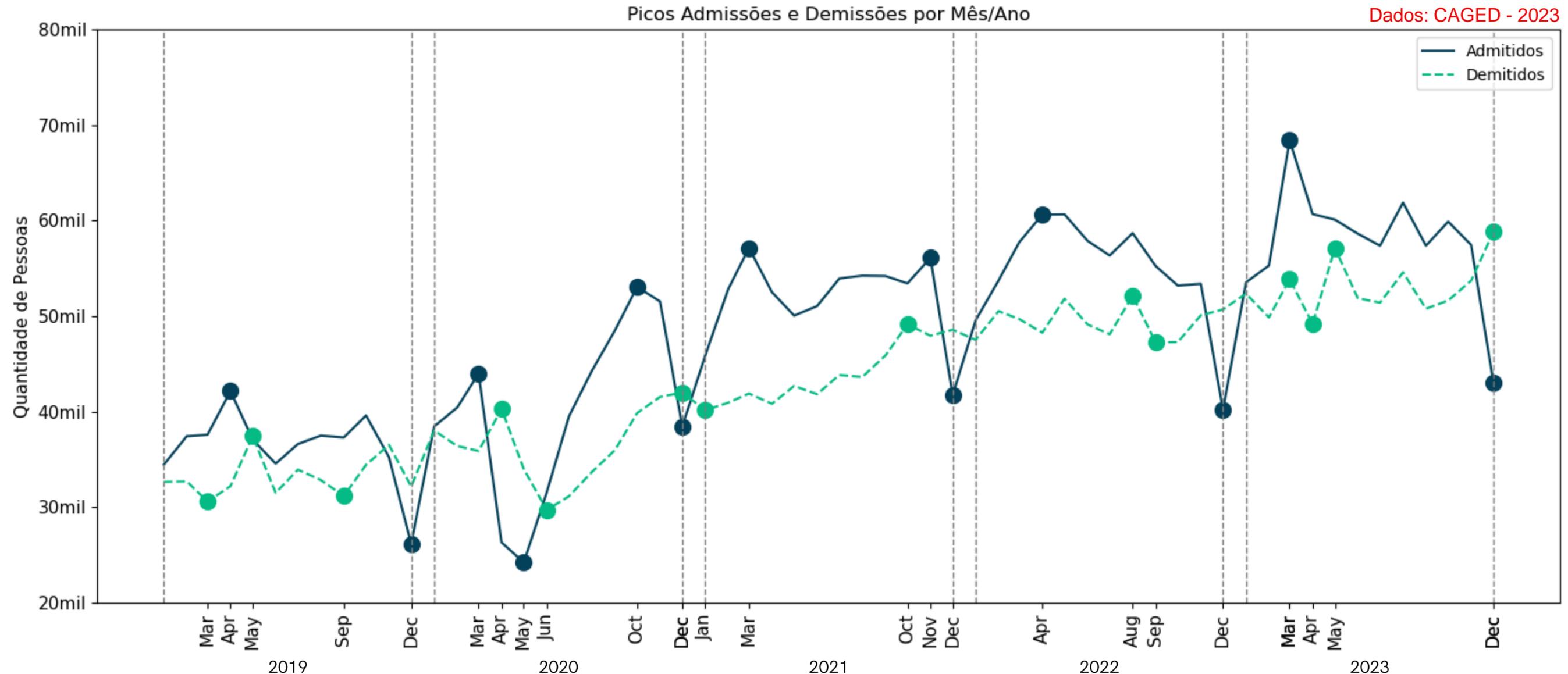


No ano de 2023, o setor de transporte testemunhou flutuações significativas no saldo de motoristas, conforme revelado pelos dados mensais. O saldo, representando a diferença entre motoristas admitidos e demitidos, oferece uma visão perspicaz das dinâmicas do mercado.

A análise revela que a maioria dos meses registrou um **saldo positivo**, indicando um aumento no número de motoristas. Por exemplo, **março e abril** destacaram-se com adições substanciais de **6159 e 6594 motoristas**, respectivamente. Esses aumentos sugerem uma possível demanda crescente por serviços de transporte. No entanto, o final do ano trouxe desafios, com **novembro e dezembro** apresentando **saldos negativos** de **-867 e -8772 motoristas**, respectivamente. Essas reduções podem refletir flutuações sazonais ou mudanças no mercado de trabalho que requerem uma investigação mais aprofundada.

A análise mensal do saldo oferece insights valiosos para empresas e formuladores de políticas, destacando áreas de crescimento e possíveis desafios no setor de transporte.

COMPORTAMENTO DE MOVIMENTAÇÕES

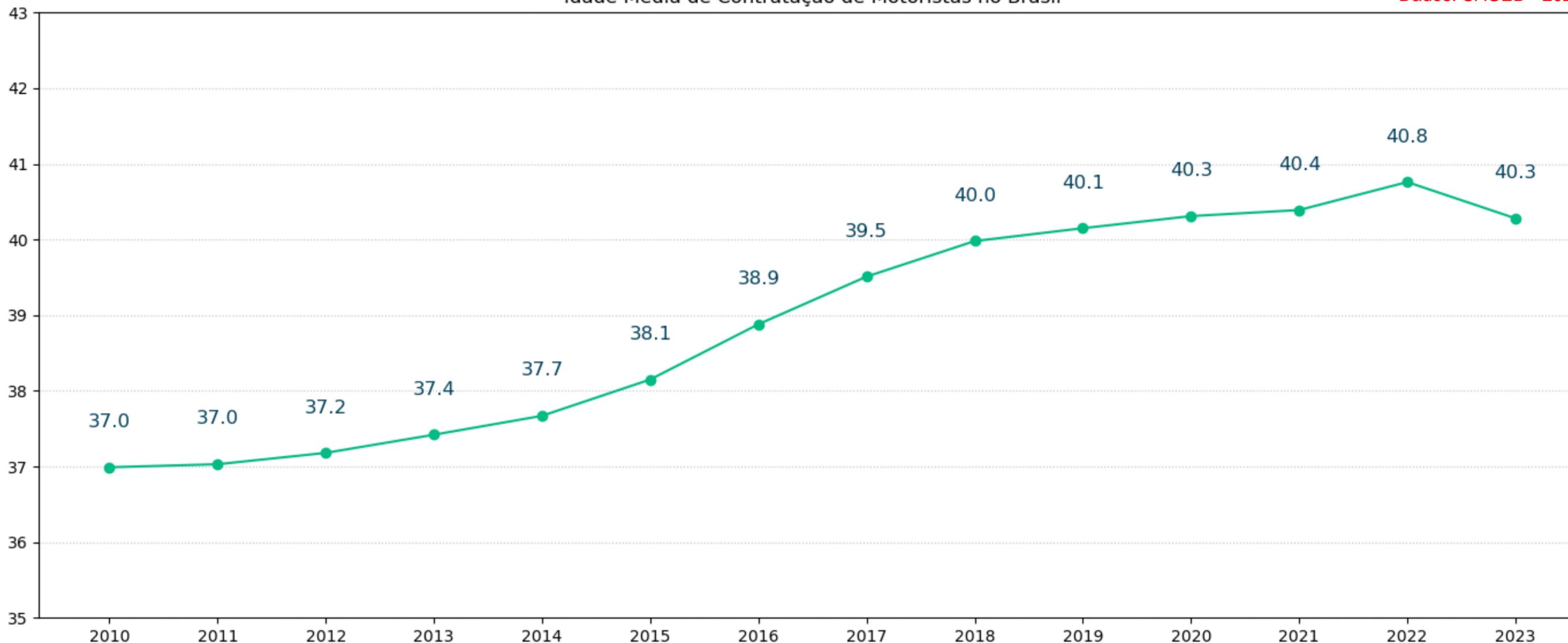


A análise revela que os meses de **março, abril, maio e dezembro** emergem como períodos de **picos** significativos em termos de movimentações de contratação, onde ocorrem **tanto aumentos quanto quedas notáveis**. Março e abril frequentemente testemunham mudanças acentuadas nas admissões e demissões, refletindo talvez eventos sazonais ou econômicos. Maio também se destaca como um mês propenso a flutuações, embora de forma menos intensa. Dezembro, por sua vez, parece ser um ponto de inflexão marcado por declínios significativos, sugerindo talvez uma redução nas atividades de contratação no final do ano. Por outro lado, meses como **janeiro, agosto, setembro** e outros possuem uma **natureza mais variável**, sujeita a oscilações dependendo do cenário econômico e sazonal. Janeiro, por exemplo, pode testemunhar tanto aumentos quanto quedas nas movimentações de contratação, dependendo das tendências específicas do mercado de trabalho no início do ano. **Agosto e setembro** também parecem ser meses de interesse, onde podem ocorrer **mudanças significativas** nas admissões e demissões, especialmente em resposta a fatores como a temporada de férias ou eventos econômicos.

IDADE MÉDIA DE CONTRATAÇÃO

Idade Média de Contratação de Motoristas no Brasil

Dados: CAGED - 2023



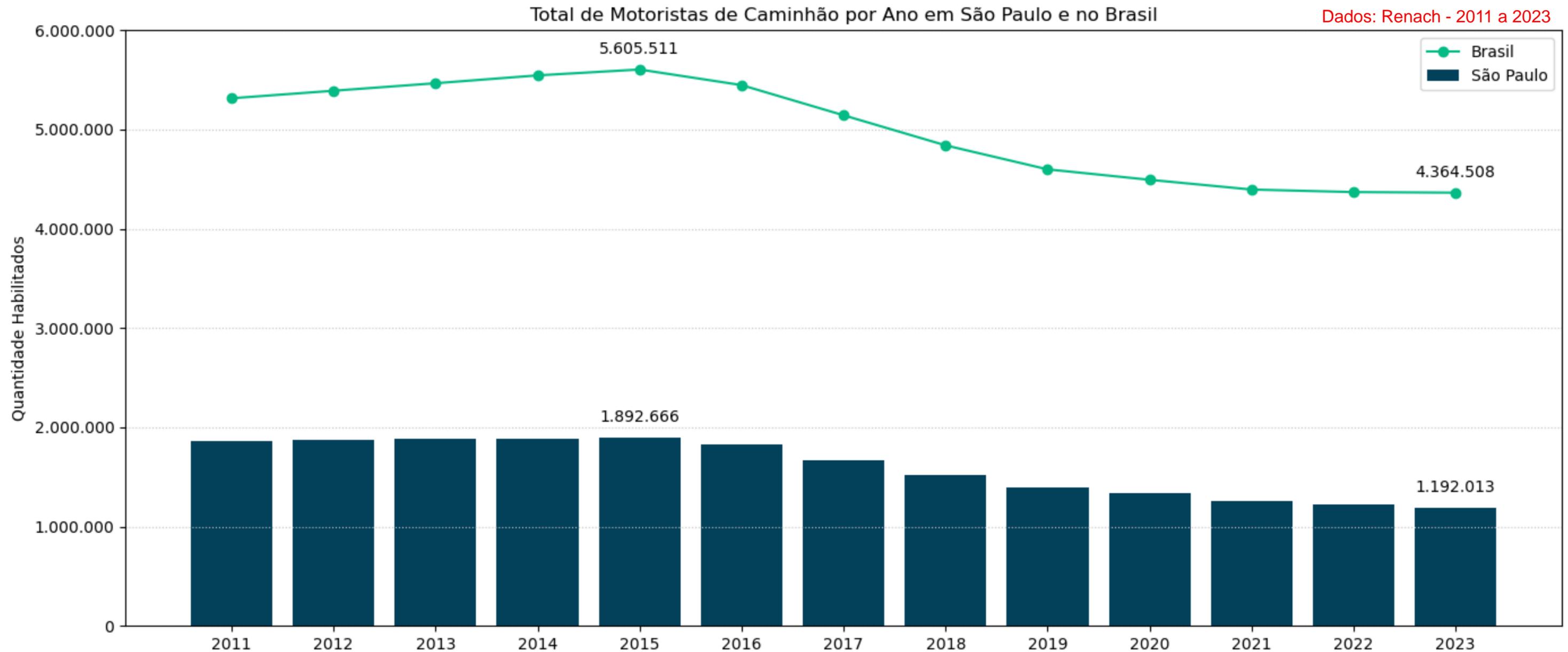
Ao analisar a evolução da idade média de contratação entre 2010 e 2023, observa-se uma tendência clara de **envelhecimento** da força de trabalho. Em **2010**, a idade média de contratação era de aproximadamente **37 anos**, enquanto em **2023** essa média **aumentou** para pouco mais de **40 anos**. Essa mudança pode refletir vários fatores, incluindo o envelhecimento geral da população, mudanças nas qualificações exigidas para novos empregos e possíveis barreiras à entrada de jovens no mercado de trabalho. A tendência sugere que os empregadores estão cada vez mais **valorizando a experiência e a estabilidade** que trabalhadores **mais velhos** podem oferecer, em contraste com as décadas passadas, onde a contratação de jovens era mais predominante.

CENÁRIO DE HABILITADOS

O cenário de habilitados no setor de transporte de cargas, especialmente no que diz respeito aos motoristas de caminhão, tem apresentado mudanças significativas ao longo dos anos. Em São Paulo e no Brasil, desde 2015, observa-se uma tendência de queda na quantidade de motoristas habilitados, o que pode refletir diversas transformações no setor, como a adoção de novas tecnologias de automação e a evolução das demandas de mercado. Além disso, a análise da faixa etária dos motoristas contratados revela um predomínio de profissionais entre 31 e 50 anos, sugerindo uma valorização da experiência e estabilidade. Essas alterações no perfil demográfico dos motoristas, com uma diminuição na representação de jovens e um aumento na faixa etária mais madura, indicam mudanças nas preferências de carreira e nas dinâmicas de contratação. Compreender essas tendências é crucial para desenvolver estratégias adaptativas e sustentáveis, garantindo a eficiência e continuidade do setor de transporte de cargas no futuro.

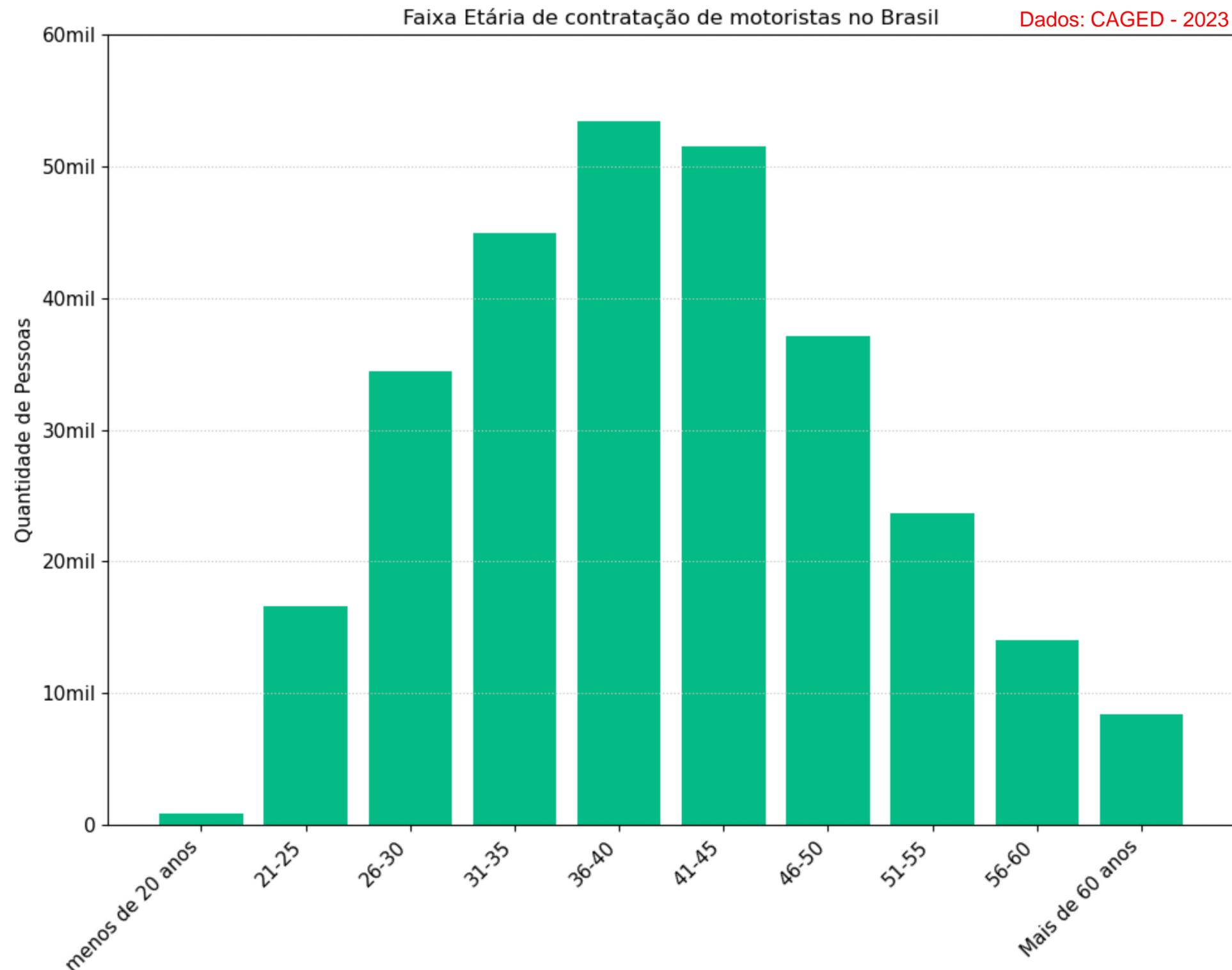


MOTORISTAS HABILITADOS



Ao observar os dados de motoristas de caminhão habilitados em São Paulo e no Brasil ao longo dos anos, percebe-se uma tendência consistente de **queda desde 2015**. Entre 2015 e 2023, houve uma diminuição de aproximadamente **-37%** na quantidade de motoristas de caminhão em **São Paulo**. No mesmo período, o **Brasil** registrou uma redução de cerca de **-22%** no número de motoristas de caminhão habilitados. Essa queda progressiva sugere **possíveis mudanças no setor de transporte rodoviário de cargas**, como a adoção de tecnologias de automação e logística mais eficientes, bem como mudanças nas demandas do mercado e nas políticas de transporte. Essa análise ressalta a importância de compreender essas tendências e suas implicações para o setor do transporte de cargas, visando desenvolver estratégias sustentáveis e adaptativas para o futuro.

FAIXA ETÁRIA



Ao examinar a faixa etária dos motoristas contratados, é evidente que diferentes grupos etários contribuem de maneira significativa para o mercado de trabalho no setor de transporte.

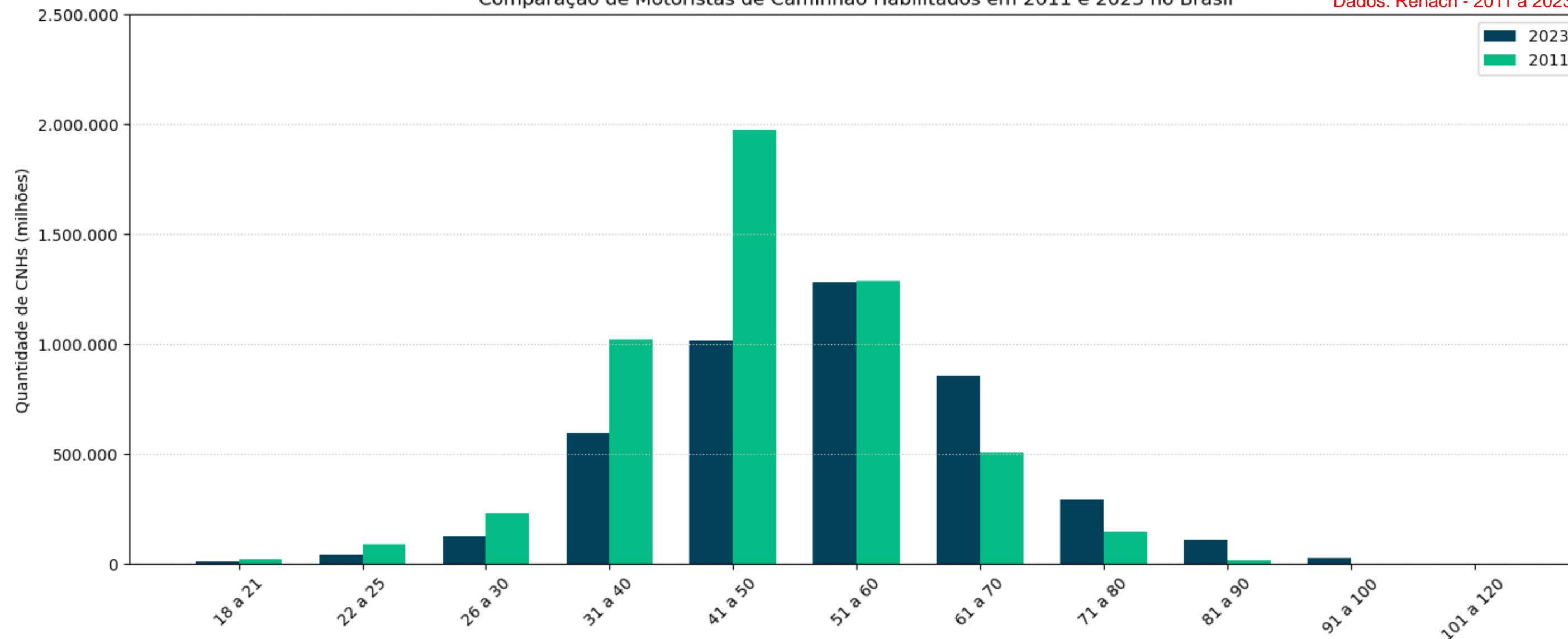
O saldo de contratação, representado pelos dados de admissão ao longo das faixas etárias, revela padrões interessantes. Notavelmente, os dados mostram que as faixas etárias entre **31 e 50 anos dominam o mercado**, representando mais de **75%** das admissões. Especificamente, motoristas entre **36 e 45 anos** respondem por uma proporção substancial, com um total combinado de mais de **37%** das contratações. Esses números sugerem uma preferência por motoristas em faixas etárias consideradas **maduras**, talvez devido à **experiência e estabilidade** associadas.

Por outro lado, faixas etárias mais jovens e mais velhas, como menos de **20 anos** e **mais de 60 anos**, respectivamente, contribuem com uma parcela **menor**, representando apenas **3%** e **8%** das admissões, respectivamente. Essa análise oferece insights valiosos sobre as preferências de contratação no setor de transporte, destacando a importância da experiência e maturidade para os empregadores.

FAIXA ETÁRIA: COMPARATIVO

Comparação de Motoristas de Caminhão Habilitados em 2011 e 2023 no Brasil

Dados: Renach - 2011 a 2023



A análise comparativa da faixa etária dos habilitados para as categorias de motoristas tipo C e E ao longo dos anos revela mudanças significativas no perfil demográfico dos interessados nessa profissão. Os dados indicam uma mudança notável na distribuição etária, especialmente entre os anos de 2011 e 2023. Anteriormente, observava-se uma **maior** representação de jovens nas faixas etárias de **18 a 30 anos**, com uma **tendência de crescimento progressivo** à medida que a faixa etária aumentava até os 50 anos. No entanto, em **2023**, essa dinâmica **mudou consideravelmente**, com uma **diminuição** na quantidade de habilitados **nas faixas mais jovens** e um **aumento significativo** na faixa etária de **51 a 60 anos**. Este fenômeno sugere uma **mudança nas preferências de carreira dos mais jovens** e uma **possível atração crescente dos indivíduos mais maduros para a profissão de motorista**. Essa análise ressalta a importância de compreender as tendências demográficas em evolução no setor de transporte e suas implicações para o mercado de trabalho.

DISTRIBUIÇÃO SALARIAL

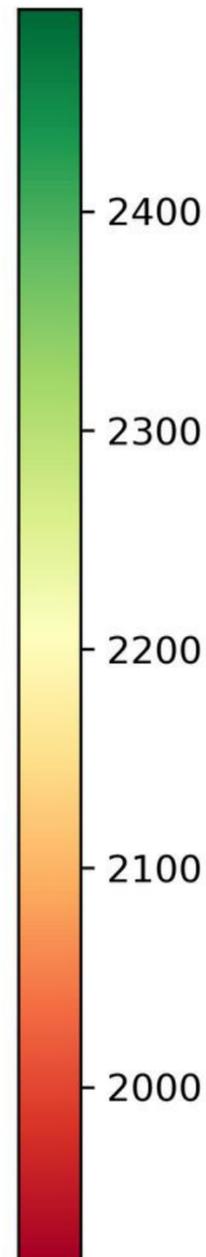
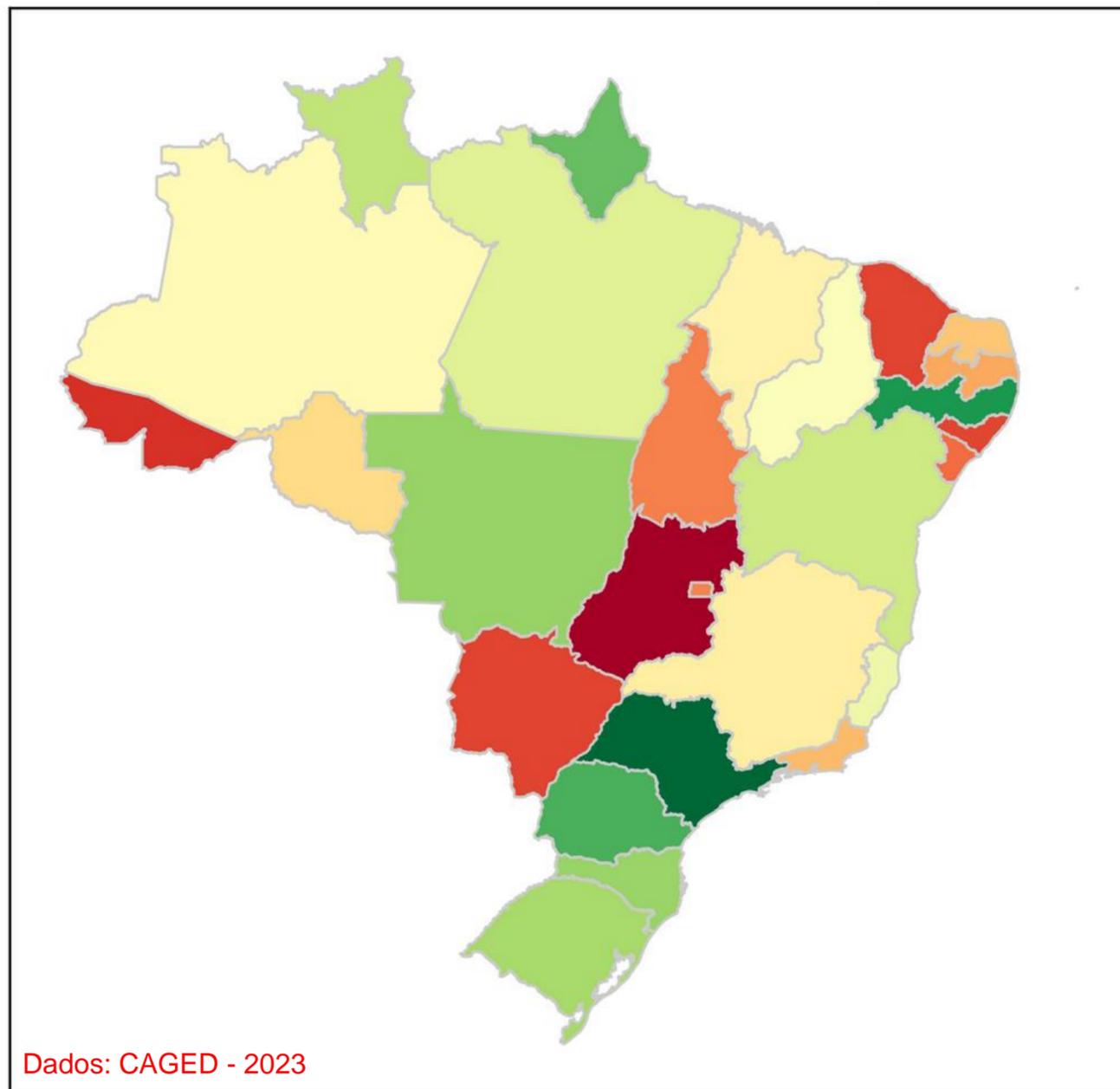
A distribuição salarial dos motoristas de transporte rodoviário de cargas no Brasil é um tema que revela disparidades significativas entre diferentes regiões do país e entre os estados. Os motoristas, essenciais para a logística e economia nacional, encontram-se em um mercado de trabalho onde a remuneração varia amplamente, influenciada por fatores como a localização geográfica, a demanda por serviços de transporte, o custo de vida regional e a experiência profissional.

No cenário nacional, a média salarial dos motoristas de caminhão pode oscilar bastante. Em estados com maior atividade econômica e grandes centros urbanos os salários tendem a ser mais elevados, refletindo a intensa demanda por transporte de cargas e o alto custo de vida. Por outro lado, estados com menor densidade econômica e infraestrutura menos desenvolvida, como alguns do Norte e Nordeste, apresentam salários relativamente mais baixos para os motoristas.



SALÁRIO MÉDIO NOS ESTADOS

Salário Médio de Motoristas de Caminhão por Estado



Estado	Salário Médio
SAO PAULO	R\$ 2492.27
PERNAMBUCO	R\$ 2433.08
PARANA	R\$ 2397.68
AMAPA	R\$ 2375.92
MATO GROSSO	R\$ 2332.51
SANTA CATARINA	R\$ 2329.2
RIO GRANDE DO SUL	R\$ 2316.68
RORAIMA	R\$ 2289.25
BAHIA	R\$ 2276.33
PARA	R\$ 2253.02
ESPIRITO SANTO	R\$ 2230.36
PIAUI	R\$ 2211.49
AMAZONAS	R\$ 2196.35
MARANHAO	R\$ 2184.82
MINAS GERAIS	R\$ 2175.97
RONDONIA	R\$ 2143.71
RIO GRANDE DO NORTE	R\$ 2119.93
RIO DE JANEIRO	R\$ 2105.76
PARAIBA	R\$ 2089.03
DISTRITO FEDERAL	R\$ 2055.75
TOCANTINS	R\$ 2053.13
SERGIPE	R\$ 2034.67
ALAGOAS	R\$ 1999.58
MATO GROSSO DO SUL	R\$ 1997.56
CEARA	R\$ 1996.6
ACRE	R\$ 1980.29
GOIAS	R\$ 1919.96

A média salarial dos motoristas de transporte rodoviário de cargas no Estado de São Paulo está de acordo com os valores estabelecidos pela Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) para o período de maio de 2023. Alguns estados se destacam ao oferecer salários mais altos, especialmente nas regiões Sul e Sudeste, onde a média salarial tende a ser maior. Na região Nordeste, a média salarial é geralmente menor, refletindo as diferenças econômicas regionais. No Norte, a distribuição salarial é mais equilibrada: alguns estados apresentam médias salariais competitivas, enquanto outros estão abaixo do mercado. Essa variação na remuneração é influenciada por fatores como a demanda por serviços de transporte e o custo de vida local.



 [@iptcsp](https://www.instagram.com/iptcsp)

 [IPTC - Instituto Paulista do Transporte de Cargas](https://www.linkedin.com/company/iptc-sp)

 www.iptcsp.com.br

 contato@iptcsp.com.br

 (11) 2632-1023 | (11) 2632-1026

Para mais informações, assessoria de imprensa:

Rodrigo Bernardino
(11) 98260-9162
rodrigo.bernardino@mostradeideias.com.br



RAQUEL SERINI IWASHIMA
Economista e Coordenadora de Projetos



RICARDO H. DA SILVA
Analista de Dados

