



DiTl

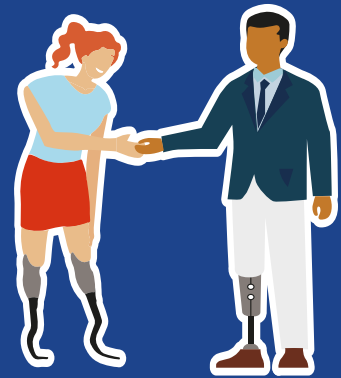
Road to inclusion



Boletim informativo DiTl

Edição 1 | Primeiro trimestre de 2026

Atualizações, insights e recursos do projeto DiTl sobre formação inclusiva em transporte e logística



Índice

Editorial: um ano produtivo que lançou as bases para o futuro	3
.....	
DiTL em resumo: Promovendo a inclusão nos transportes e na logística	4
.....	
O que é o DiTL e por que é importante?	4
.....	
Objetivos do projeto	4
.....	
Primeiro relatório disponível: Requisitos de aptidão e inclusão nos transportes e na logística	5
.....	
Cartas de condução e deficiência: o que a diretiva da UE significa na prática	7
.....	
Até que ponto os atuais quadros de formação em transportes e logística são inclusivos?	8
.....	
Novas recomendações europeias para uma formação mais inclusiva	9
.....	
O que se segue?	10



Editorial: um ano produtivo que lançou as bases para o futuro



O projeto DiTL responde à necessidade de de melhorar a acessibilidade das pessoas com deficiência nas profissões de transporte e logística, um domínio em que continuam a estar significativamente sub-representadas.

A abertura das profissões de transporte e logística às pessoas com deficiência é, por vezes, possível, graças aos avanços nas tecnologias assistivas e compensatórias e a uma crescente ênfase nas capacidades individuais, em vez das limitações.

Nesta primeira edição, gostaríamos de anunciar que a **Urban Research & Education UG (URE)** se juntou ao nosso projeto após a saída da Dekra devido a uma reorganização interna. A URE é uma organização sediada em Berlim que trabalha na intersecção entre estudos urbanos, educação e investigação aplicada, além de desenvolver e implementar projetos europeus e internacionais com foco na sustentabilidade, educação e formação profissional, mobilidade, inclusão social e inovação digital.



Nas secções seguintes, destacamos o que o projeto DiTL alcançou durante o seu primeiro ano — e o que está por vir. Vários resultados importantes já estão disponíveis, enquanto outros estão a progredir em direção aos objetivos centrais do projeto: o desenvolvimento de uma caixa de ferramentas de informação online e um percurso de e-learning para apoiar as partes interessadas e aumentar a sensibilização para as soluções existentes.

DiTL num relance: Promover a inclusão nos transportes e na logística

O QUE É O DiTL E POR QUE É IMPORTANTE?

Cofinanciado pelo Programa Erasmus+, o projeto DiTL visa promover a inclusão e a formação de pessoas com deficiência nas profissões de transporte e logística.



O consórcio reúne oito parceiros europeus com conhecimentos complementares em transportes e logística, ensino e formação profissional e inclusão de pessoas com deficiência. Estes parceiros estão sediados em cinco países: A AFT e a CHEOPS em França, a URE na Alemanha, a DDAI e a Transformotion na Irlanda, a AFID e o IPTrans em Portugal, e a Escola del Treball em Espanha.

.....

OBJETIVOS DO PROJETO

O projeto procura:

- **Facilitar a colaboração e a partilha** de conhecimentos entre as partes interessadas de diferentes países e contextos profissionais,
- **Desafiar os estereótipos** e eliminar as barreiras institucionais à formação e ao emprego de pessoas com deficiência no setor,
- **Promover a utilização de novas tecnologias** e medidas de compensação na formação e integração no local de trabalho,
- **Sensibilizar e ministrar formação** a profissionais de orientação, formadores, profissionais de apoio à colocação e empregadores sobre como apoiar eficazmente os alunos e funcionários com deficiência.

O projeto irá proporcionar:

- **Recomendações em matéria de políticas e formação** a nível nacional e europeu,
- **Um inventário de soluções** tecnológicas e medidas de compensação disponíveis em toda a Europa,
- **Uma caixa de ferramentas de informação online** para ajudar as partes interessadas a identificar medidas de compensação adequadas com base em percursos profissionais individuais,
- **Atividades de sensibilização** e formação em cada país parceiro.

Esta primeira newsletter apresenta os principais resultados do pacote de trabalho 1 do projeto.

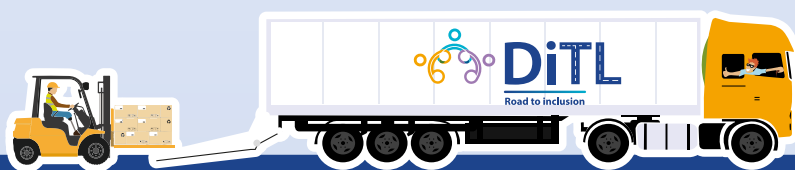
Primeiro relatório disponível: Requisitos de aptidão e inclusão nos transportes e na logística

Para criar ferramentas eficazes de inclusão, é essencial compreender o contexto social e regulamentar em que a formação e o emprego se inserem.

No entanto, os Estados-Membros da UE têm diferentes definições, regulamentações e mecanismos de apoio à inclusão das pessoas com deficiência, o que torna o acesso desigual em toda a Europa. Por conseguinte, o projeto DiTL concluiu um relatório de análise contextual que apresentou as seguintes conclusões principais.

- 1 As pessoas com deficiência continuam a enfrentar lacunas significativas no emprego em toda a Europa.
- 2 As abordagens nacionais à deficiência variam muito, levando a um tratamento desigual.
- 3 Os sistemas de quotas de emprego produzem resultados contraditórios.
- 4 Os requisitos de segurança nos transportes e na logística são frequentemente considerados incompatíveis com a inclusão, embora isso não tenha necessariamente de ser o caso.

Por exemplo, o excerto abaixo indica os regulamentos de emprego no transporte e logística encontrados na Irlanda, França e Espanha.



Em França, os empregos que exigem condições especiais de aptidão (ECAP) são empregos cuja presença na empresa permite modular a contribuição paga como parte da obrigação de empregar trabalhadores com deficiência (OETH). Estas categorias de empregos que exigem aptidões especiais (ECAP) estão definidas num decreto datado de 22 de janeiro de 1988.

As 36 categorias de empregos que exigem condições especiais de aptidão (ECAP) estão listadas no artigo D.5212-25 do Código do Trabalho francês. Essas ECAPs incluem as seguintes profissões de transporte e logística:

Motoristas de ambulância • Inspetores de transporte (a bordo de veículos) • Motoristas de caminhões de estrada e de longo curso • Motoristas de veículos de transporte público • Motoristas de entregas e estafetas • Motoristas de equipamentos de elevação pesada • Motoristas de equipamentos pesados de manobra • Motoristas qualificados de equipamentos de transporte guiado (exceto teleféricos) • Agentes de transporte de valores • Outros agentes e hospedeiras (transporte, turismo, etc.

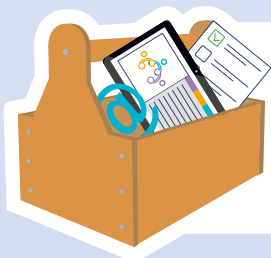
Em Espanha, o Real Decreto Legislativo 1/2013, que rege os direitos das pessoas com deficiência, não enumera explicitamente profissões específicas isentas do sistema de quotas. Em vez disso, as isenções são consideradas caso a caso, com base nas justificações apresentadas pelos empregadores. Estas justificações estão frequentemente relacionadas com a natureza do trabalho ou com os requisitos inerentes ao cargo. As funções de transporte e logística não estão categoricamente isentas, mas podem ser aplicadas isenções se requisitos físicos específicos (por exemplo, levantar cargas pesadas) não puderem ser acomodados através de ajustes no local de trabalho.

Não existem recomendações ou requisitos oficiais na Irlanda. No entanto, os requisitos físicos gerais estão detalhados em várias descrições de funções.



O relatório explora também as tensões entre inclusão e segurança, uma questão crítica no transporte e logística. Enquanto as abordagens institucionais se concentram no reconhecimento das deficiências e na prestação de apoio, os quadros de segurança dão prioridade à redução dos riscos e podem inadvertidamente justificar a exclusão.

A DiTL pretende desafiar este pressuposto, demonstrando que **os locais de trabalho inclusivos também podem ser seguros através de tecnologias adaptativas, formação personalizada e ambientes de trabalho ajustados.**



Pode aceder à análise comparativa completa dos requisitos de aptidão para empregos em transportes e logística e o seu impacto na inclusão de pessoas com deficiência [aqui](#).

Cartas de condução e deficiência: o que a diretiva da UE significa na prática

A Diretiva da UE relativa à carta de condução (2006/126/CE) estabelece requisitos mínimos para a emissão e renovação de cartas de condução, permitindo aos Estados-Membros liberdade na sua aplicação. O acesso às cartas de condução profissionais nos países parceiros foi analisado e foram identificados vários obstáculos recorrentes:

- 1 Disponibilidade limitada** de centros de formação especializados
- 2 Formação insuficiente** dos instrutores em abordagens de aprendizagem inclusivas
- 3 Escassez de veículos adaptados**, levando a atrasos ou desmotivação
- 4 Requisitos de avaliação médica inconsistentes**, particularmente para a renovação da carta de condução

Com exceção da França, a disponibilidade e a localização de veículos especialmente adaptados são frequentemente limitadas, o que pode afetar a motivação e as oportunidades de formação.

Em Portugal, é o candidato que é responsável pelo veículo adaptado.

Em Espanha, a necessidade de se deslocar a um centro especial para confirmar as opções disponíveis também pode prejudicar as oportunidades, enquanto o custo e a duração da avaliação médica para pessoas com deficiência na Alemanha podem desmotivar os candidatos, especialmente se não houver financiamento disponível. O processo administrativo na Irlanda também pode atrasar o processo para os candidatos.



Estas disparidades podem resultar em confusão e tratamento desigual, especialmente para os condutores que se deslocam entre Estados-Membros.



Pode ler o relatório completo que compara e analisa as abordagens nacionais nos cinco países parceiros [aqui](#).

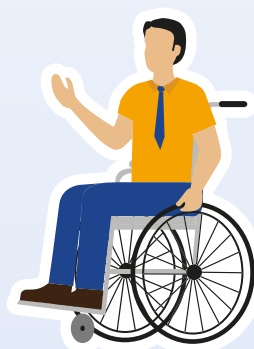
Quão inclusivos são os atuais quadros de formação em transportes e logística?

Liderado pelo parceiro espanhol Institut Escola del Treball, **os quadros de formação que regem o acesso às profissões de transporte e logística foram analisados nos países parceiros**, com foco na inclusão.

Foi desenvolvido um modelo de investigação comum, que foi utilizado em França, Portugal, Espanha, Irlanda e Alemanha para a análise nacional. Nessa análise, foi dada especial atenção aos alunos com deficiências visuais, auditivas, motoras, cognitivas, neurológicas e condições de saúde crónicas

Foram recolhidos dados sobre:

- Quadros jurídicos e tipos de programas de formação,
- Barreiras de acessibilidade e adaptações disponíveis,
- Currículos e métodos de ensino inclusivos,
- Flexibilidade organizacional e pedagógica nos centros de formação.



De facto, a análise demonstra disparidades notáveis na medida em que os currículos nacionais, os procedimentos de avaliação e as práticas institucionais respondem eficazmente às necessidades dos alunos com deficiência.

O estudo revela também que a maioria dos esforços relacionados com a inclusão ocorre atualmente ao nível operacional e não no âmbito da conceção formal dos currículos. Os centros de formação, os formadores e as organizações parceiras implementam frequentemente soluções locais — tais como adaptações pedagógicas, utilização de tecnologias de apoio ou colaboração com serviços de apoio — que são eficazes na prática, mas que carecem de reconhecimento formal no âmbito das normas nacionais de qualificação. Esta dependência da iniciativa institucional gera resultados desiguais e destaca a ausência de uma abordagem sistemática e orientada para as políticas de inclusão nos quatro países.

Estas conclusões estabeleceram as bases para uma visão transnacional das boas práticas e lacunas e serviram de base para workshops com várias partes interessadas a nível nacional.



O relatório final que mapeia os quadros nacionais de formação em transportes e logística nos países participantes do DiTL está disponível através [deste link](#).

Novas recomendações europeias para uma formação mais inclusiva

Em novembro de 2025, foi organizado um grupo de discussão europeu para desenvolver um conjunto de recomendações para uma formação mais inclusiva em transportes e logística, com base em workshops nacionais prévios com as partes interessadas.

Esses workshops nacionais reuniram representantes de autoridades públicas, prestadores de formação, empregadores, parceiros sociais, organizações de pessoas com deficiência, especialistas em saúde ocupacional e serviços de colocação profissional.



Os parceiros do DiTL concordaram com uma estratégia abrangente centrada em:

1 Uma coordenação nacional mais forte e normas inclusivas

2 Mecanismos de financiamento sem custos adicionais para adaptações no local de trabalho

3 Currículos flexíveis e métodos de ensino e avaliação adaptados

Estas recomendações encerram um primeiro ano produtivo e preparam as próximas etapas do projeto, incluindo o desenvolvimento de uma caixa de ferramentas de informação online e um percurso de e-learning para formadores, empregadores e organizações de apoio, bem como a organização de um dia de divulgação. As recomendações estarão disponíveis em breve no site.

O que se segue?

2026 será um ano crucial para o projeto DiTL.

No primeiro trimestre, os parceiros irão mapear as soluções tecnológicas e medidas de compensação existentes que os centros de formação e as empresas podem utilizar para adaptar as suas atividades. Estas serão incorporadas no desenvolvimento da caixa de ferramentas e do percurso de e-learning do projeto ao longo do ano.

A nível nacional, os parceiros estão empenhados em recolher exemplos de boas práticas — **e agradecemos a sua contribuição.**

Siga a nossa página do projeto DiTL no LinkedIn e contacte-nos no site do projeto para partilhar a sua experiência.



@DiTL project



www.ditlproject.eu

