



Associação
Criança Segura

Proteger o Futuro: Um Relatório da
Associação para a Segurança Infantil
sobre a Segurança Automóvel das
Crianças

**O MAIOR ESTUDO SOBRE A
SEGURANÇA AUTO DAS CRIANÇAS
FEITO EM PORTUGAL.**

Ficha Técnica

- **Título:** Proteger o Futuro: Um Relatório da Associação para a Segurança Infantil sobre a Segurança Automóvel das Crianças
- **Entidade Responsável:** Associação para a Segurança Infantil (ACS)
- **Data de Publicação:** [Agosto 2025]
- **Autores:** AACS
- **Metodologia:** Inquérito por questionário, distribuído online e em formato físico através de parcerias com Câmaras Municipais e Agrupamentos Escolares.
- **Amostra:** 3.252 respostas válidas de pais e cuidadores em Portugal Continental e Ilhas.
- **Período de Recolha de Dados:** [Dezembro 2024 a Julho 2025]

Sumário Rápido

Embora **98,8%** dos pais considerem a segurança no carro uma **prioridade máxima**, o estudo revela uma perigosa lacuna entre a intenção e o conhecimento prático.

OS DADOS MAIS ALARMANTES: O PÓS-ACIDENTE

68% dos pais que sofreram um acidente **NÃO SUBSTITUÍRAM** a cadeira-auto, desconhecendo que a sua estrutura pode estar comprometida e ineficaz, mesmo sem danos visíveis.

A ILUSÃO DE CONHECIMENTO

Apenas 4 em 10 pais	Sabem a idade mínima correta (15 meses) para virar uma criança para a frente numa cadeira R129.
Apenas 5 em 10 pais	Conhecem a regra final correta para o uso de cadeira (135 cm ou 12 anos).

MITOS QUE COLOCAM VIDAS EM RISCO

76% das crianças são viradas para a frente antes dos 2 anos , perdendo a proteção 5x superior da posição de contra-marcha.	Apenas 19% dos pais que recorrem a cadeiras em segunda mão verificam a data de validade , um passo crítico para a segurança do material.
--	--

Os pais querem informação credível.

65% gostariam de obter informação das **Autoridades**.

56% preferem recorrer a **Organizações de Segurança**, como a ACS.

A mensagem final é inequívoca: Proteger as crianças no carro exige mais do que boa intenção. Exige conhecimento e ação informada.

Sumário Executivo

O presente relatório resume os resultados do Inquérito Nacional sobre Segurança Rodoviária Infantil, uma iniciativa da Associação para a Segurança Infantil (ACS) que recolheu **3.252 respostas de pais e cuidadores em todo o país**. O nosso objetivo principal foi traçar um retrato fiel da realidade portuguesa, compreendendo não apenas o que os pais pensam, mas fundamentalmente o que sabem e o que fazem no que diz respeito ao transporte seguro das suas crianças.

Os resultados revelam um paradoxo alarmante: **se, por um lado, a segurança no automóvel é uma prioridade máxima para 98,8% dos inquiridos**, esta enorme preocupação **não se traduz em conhecimento prático e atualizado, criando uma perigosa lacuna entre a intenção e a ação**.

As principais conclusões deste estudo são um inequívoco apelo à ação:

Uma Perigosa Ilusão de Conhecimento: **Apenas 35% dos inquiridos afirmam conhecer bem as leis**, um dado que se confirma no teste prático: **somente 43% identificam corretamente os 15 meses como a idade mínima para uma criança viajar virada para a frente numa cadeira R129**, e apenas 52% sabem a regra final de altura/idade (135 cm / 12 anos) para o uso obrigatório de um Sistema de Retenção Infantil (SRI).

Práticas de Risco Assentes em Mitos: **A transição para a posição virada para a frente é feita de forma perigosamente precoce**, com a maioria das crianças a deixar a posição de contra-marcha (a mais segura) antes dos dois anos. As justificações, como o "desconforto" ou a "interação", revelam a persistência de mitos que se sobrepõem à evidência científica.

Os Perigos Ocultos das Cadeiras Usadas: **Um terço dos pais recorre a cadeiras em segunda mão**, mas as verificações de segurança são manifestamente insuficientes. **Apenas 19% verificaram a data de validade, um aspeto crítico que pode comprometer a integridade do material em caso de impacto**.

O Pós-Acidente: Num dos dados mais chocantes do inquérito, **mais de metade (68%) dos pais envolvidos num acidente de viação não substituiu a cadeira-auto**, ignorando a recomendação universal de que a sua estrutura pode estar comprometida e ineficaz, mesmo sem danos visíveis.

Um Apelo Claro por Fontes Credíveis: **Os pais e cuidadores expressam uma preferência esmagadora por obter informação junto de autoridades (65%) e organizações de segurança (56%), como a ACS**. Este dado confere-nos uma responsabilidade acrescida e um mandato claro para liderar a disseminação de conhecimento.

Na ACS, não interpretamos estes resultados como uma falha dos pais, mas sim como o sintoma de uma falha sistémica na comunicação e na educação para a segurança. A complexidade das regras, a desinformação e o marketing agressivo criam um ambiente onde é difícil para o cuidador mais bem-intencionado tomar sempre a decisão mais segura.

Este relatório é, portanto, mais do que uma análise de dados. É uma ferramenta de trabalho e uma chamada à ação. É um apelo a todos — pais, legisladores, autoridades, fabricantes e profissionais de saúde — para que trabalhem em conjunto na construção de uma cultura de segurança intransigente, onde o conhecimento seja acessível, as melhores práticas sejam a norma e a vida de cada criança seja, verdadeiramente, a prioridade máxima.

Introdução

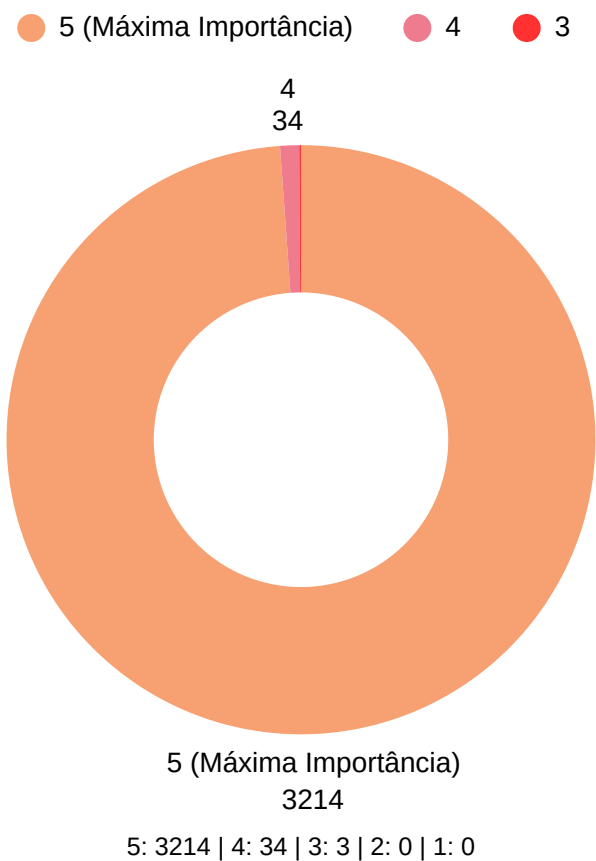
1.1. O Mandato da ACS e o Propósito do Inquérito

A **segurança de uma criança no automóvel não é negociável**. É um princípio absoluto sobre o qual não podem existir compromissos, conveniências ou desculpas. Na Associação para a Segurança Infantil (ACS), partimos desta premissa para conduzir a nossa missão: transformar a preocupação parental em conhecimento sólido e a boa intenção em práticas de segurança intransigentes.

Foi com este espírito que realizámos o Inquérito Nacional sobre Segurança Rodoviária Infantil. O nosso propósito não foi apenas o de quantificar hábitos, **mas o de expor uma realidade que suspeitávamos e que os dados vêm agora confirmar: existe em Portugal um perigoso hiato entre a enorme preocupação dos pais e o seu conhecimento efetivo das leis e das melhores práticas de segurança**.

Como demonstram os resultados, a esmagadora maioria dos pais e cuidadores (98,8%) atribui a máxima importância a este tema, um dado visível no gráfico **"Importância da segurança das crianças no automóvel"**. No entanto, esta dedicação é minada por um ecossistema de desinformação, regras por vezes confusas e mitos persistentes que colocam as nossas crianças em risco.

Importância da segurança das crianças no automóvel



Este relatório não pretende, de forma alguma, culpar os pais. Pelo contrário, pretende ser uma ferramenta ao seu serviço. É um instrumento de denúncia das falhas sistémicas e um guia para a ação. O conhecimento aqui partilhado serve para capacitar cada cidadão a tomar decisões mais seguras, a questionar a validade das normas mínimas e a exigir mais das autoridades, dos fabricantes e dos retalhistas. Este documento é o nosso manifesto

por uma cultura de segurança rodoviária infantil que não se contente com o "suficiente", mas que exija o "excelente".

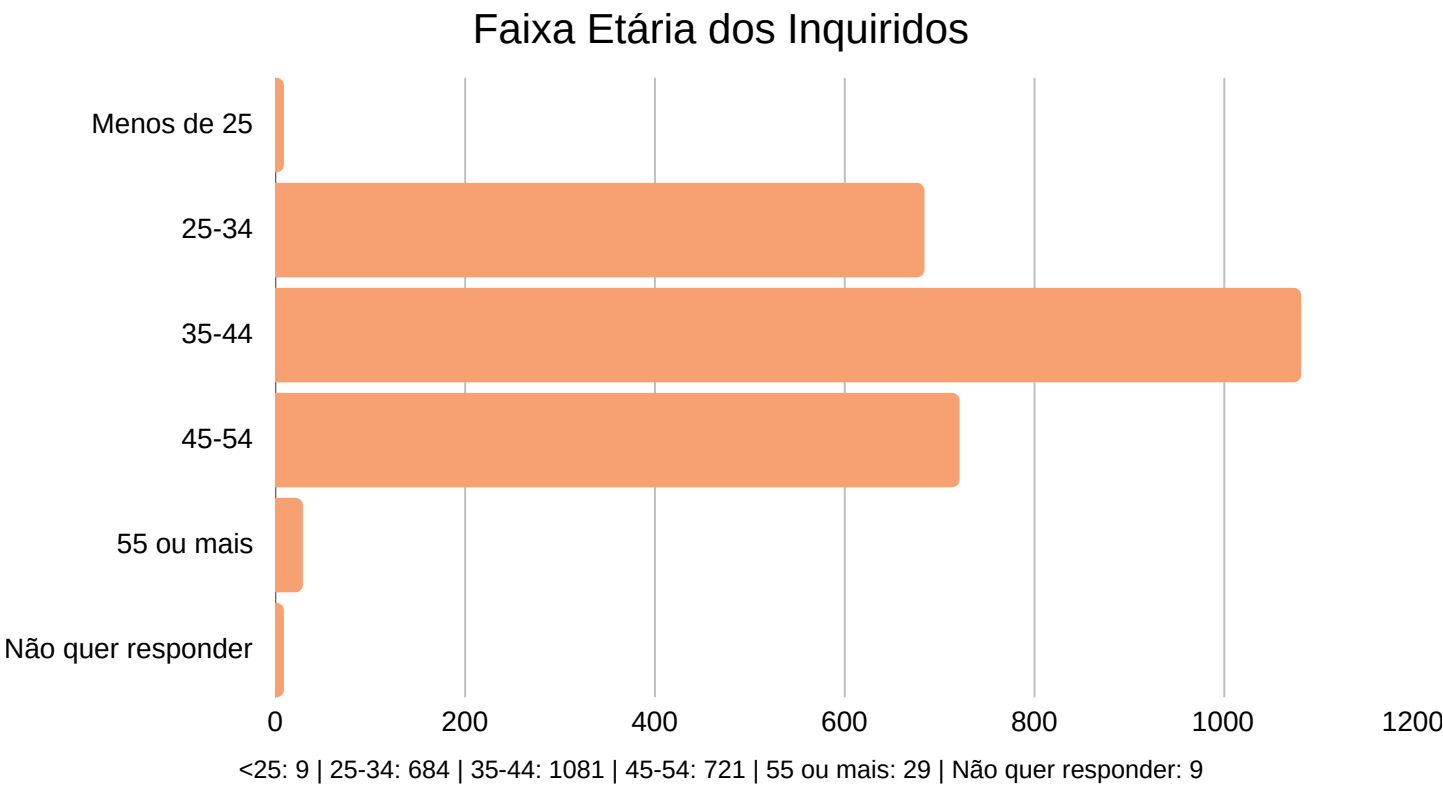
Introdução

1.2. Metodologia e Caracterização da Amostra

Para fundamentar esta análise, a ACS desenvolveu um inquérito por questionário, distribuído a nível nacional entre [Dezembro de 2024 e Julho 2025]. A sua divulgação foi realizada através de canais online e de parcerias estratégicas com Câmaras Municipais e Agrupamentos Escolares, o que nos permitiu alcançar uma amostra ampla e diversificada. No total, foram validadas **3.252 respostas**, um número que confere a este estudo uma robusta solidez estatística.

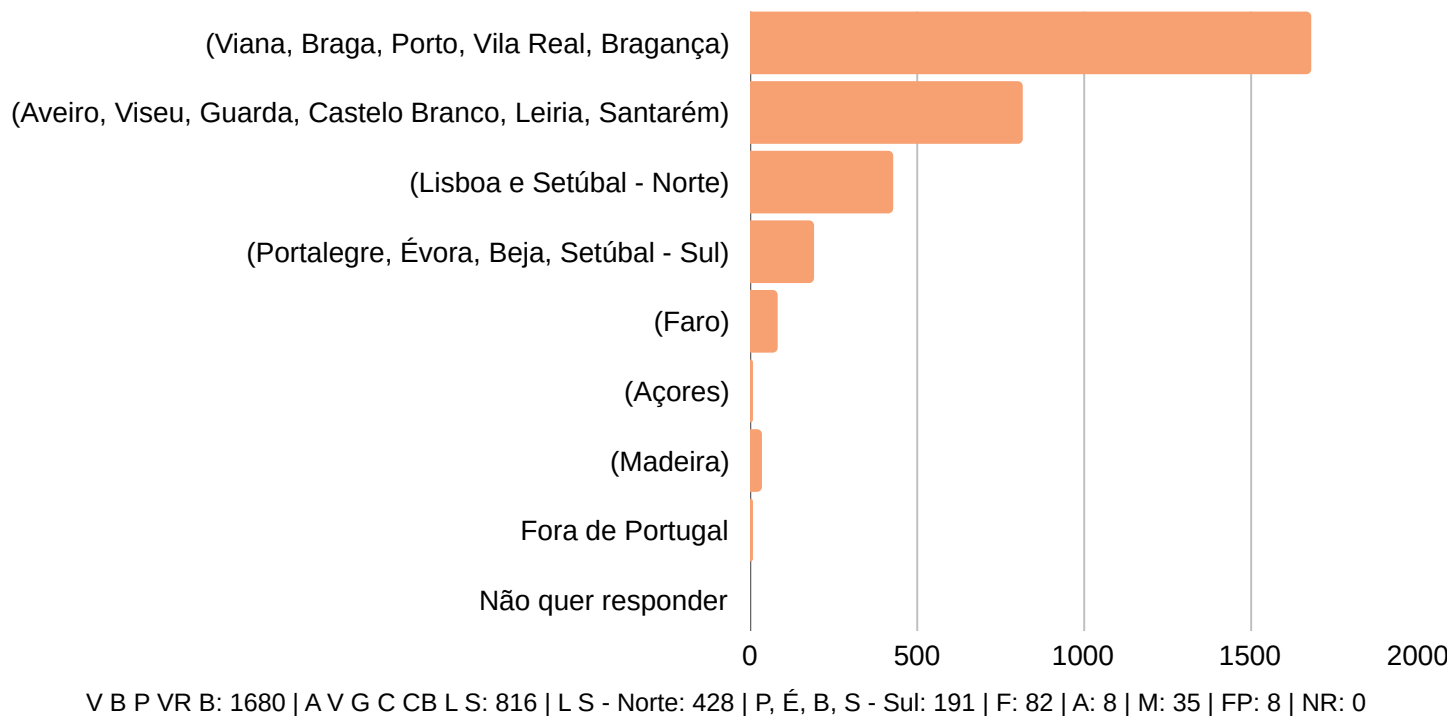
A análise da amostra revela que o inquérito alcançou o seu público-alvo de forma eficaz:

- **Faixa Etária da Criança:** Conforme visível no gráfico "**Faixa Etária da Criança sobre a qual respondeu**", a amostra está bem distribuída pelas diferentes idades, com uma concentração significativa nas faixas dos **4 a 7 anos (31%)** e dos **2 ou 3 anos (15%)**. Esta representatividade é crucial, pois cobre as fases mais críticas de transição entre sistemas de retenção e da posição de contra-marcha para a posição virada para a frente.



- **Perfil dos Inquiridos:** O perfil demográfico dos respondentes, detalhado nos gráficos da secção "**Informação Demográfica**", mostra que a maioria se encontra na faixa etária dos **35-44 anos (55%)**, o que corresponde ao núcleo demográfico de pais com filhos em idade de utilização de SRI.

Região de Residência



- **Distribuição Geográfica:** A maioria das respostas provém da **Região Norte (52%)** e da **Região Centro (25%)**, garantindo, no entanto, uma cobertura de todas as regiões do país, incluindo as Regiões Autónomas, o que nos permite traçar um retrato de âmbito verdadeiramente nacional.

Esta amostra representativa e substancial confere aos resultados e às conclusões que se seguem uma validade social e estatística inquestionável, tornando este relatório um reflexo fiel das atitudes, conhecimentos e práticas dos pais portugueses no que toca à segurança rodoviária dos seus filhos.

Análise dos Resultados – O Retrato da Segurança Auto Infantil em Portugal

Capítulo 1: O Paradoxo da Segurança: Preocupação Máxima, Conhecimento Mínimo

O ponto de partida do nosso inquérito revela um paradoxo central: o sentimento de responsabilidade dos pais é quase universal, mas o conhecimento que sustenta as decisões de segurança é manifestamente insuficiente.

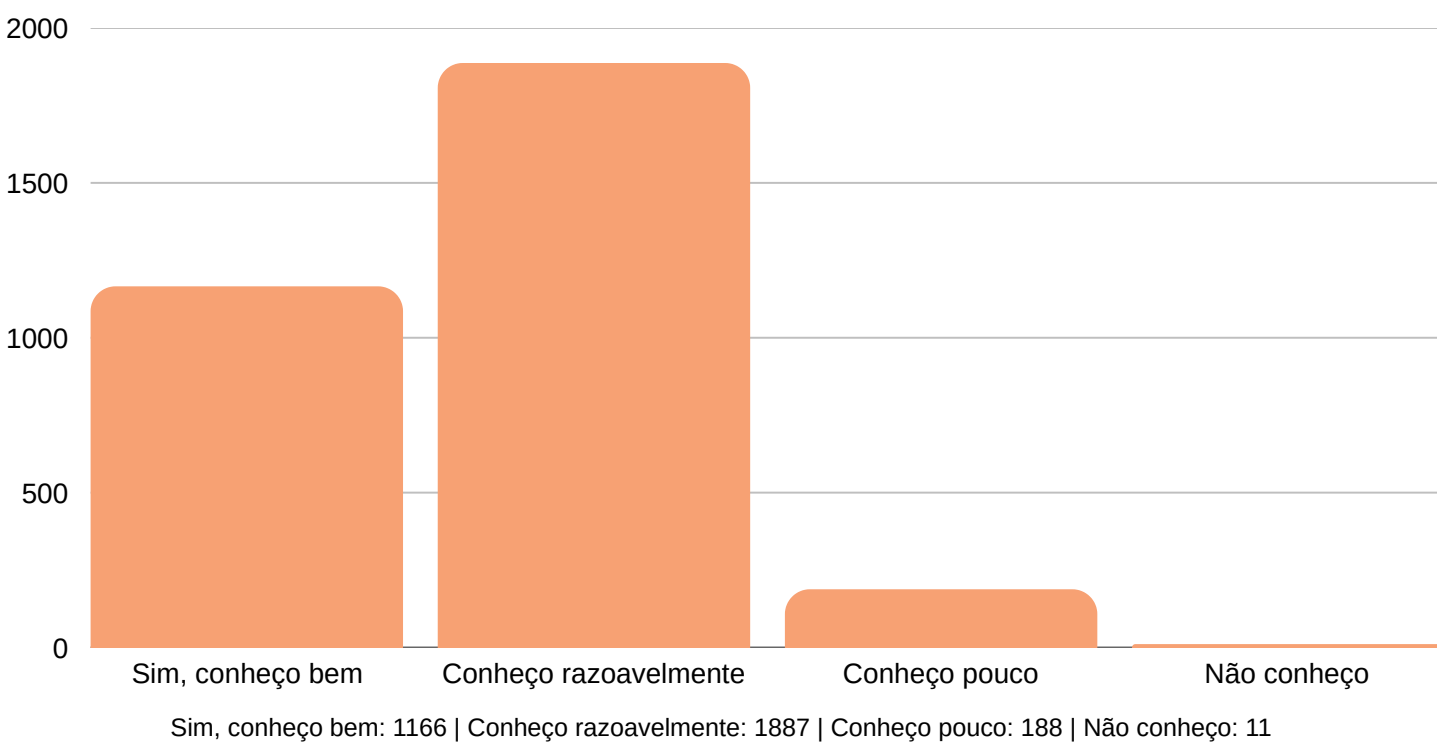
1.1. A Segurança como Prioridade Inquestionável

Como ilustra o gráfico "Importância da segurança das crianças no automóvel", a dedicação dos pais à proteção dos seus filhos é inequívoca. **98,8%** dos 3.252 inquiridos classificaram este tema com a importância máxima (5 em 5). Este é um dado extremamente positivo, que nos mostra que a base da sensibilização, a consciência do risco, está solidamente estabelecida. A vontade de proteger existe. O desafio, como veremos, reside em transformar essa vontade em ações informadas e corretas.

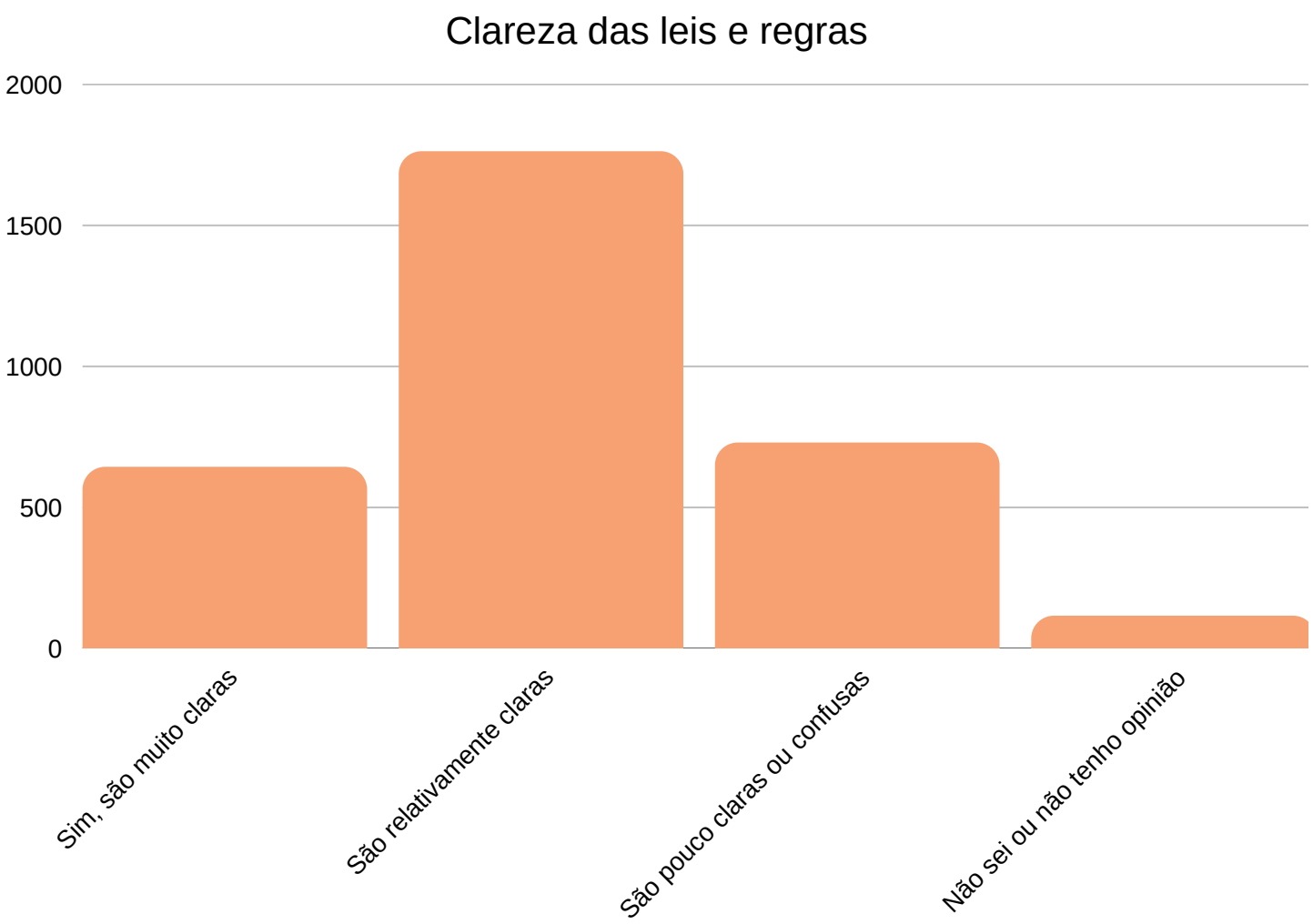
1.2. A Percepção do Saber vs. a Realidade do Conhecimento

Apesar da enorme preocupação, o conhecimento sobre as regras que a sustentam é frágil. O gráfico "Conhecimento das leis e regras em Portugal" expõe a primeira fissura neste paradoxo: **apenas 35% dos inquiridos se sentem confiantes para afirmar que "conhecem bem" a legislação. A maioria (58%) admite um conhecimento apenas "razoável".**

Conhecimento das leis e regras em Portugal



Esta incerteza é agravada pela percepção sobre a própria legislação, como se vê no gráfico **"Clareza das leis e regras"**. Mais de metade dos pais (54%) considera que as regras são apenas "relativamente claras", e um preocupante grupo de 22% classifica-as como "pouco claras / confusas". Esta é uma falha sistémica. Na ACS, defendemos que as leis de segurança não podem deixar margem para interpretações; devem ser comunicadas de forma simples, direta e inequívoca por quem tem o dever de as legislar e fiscalizar.



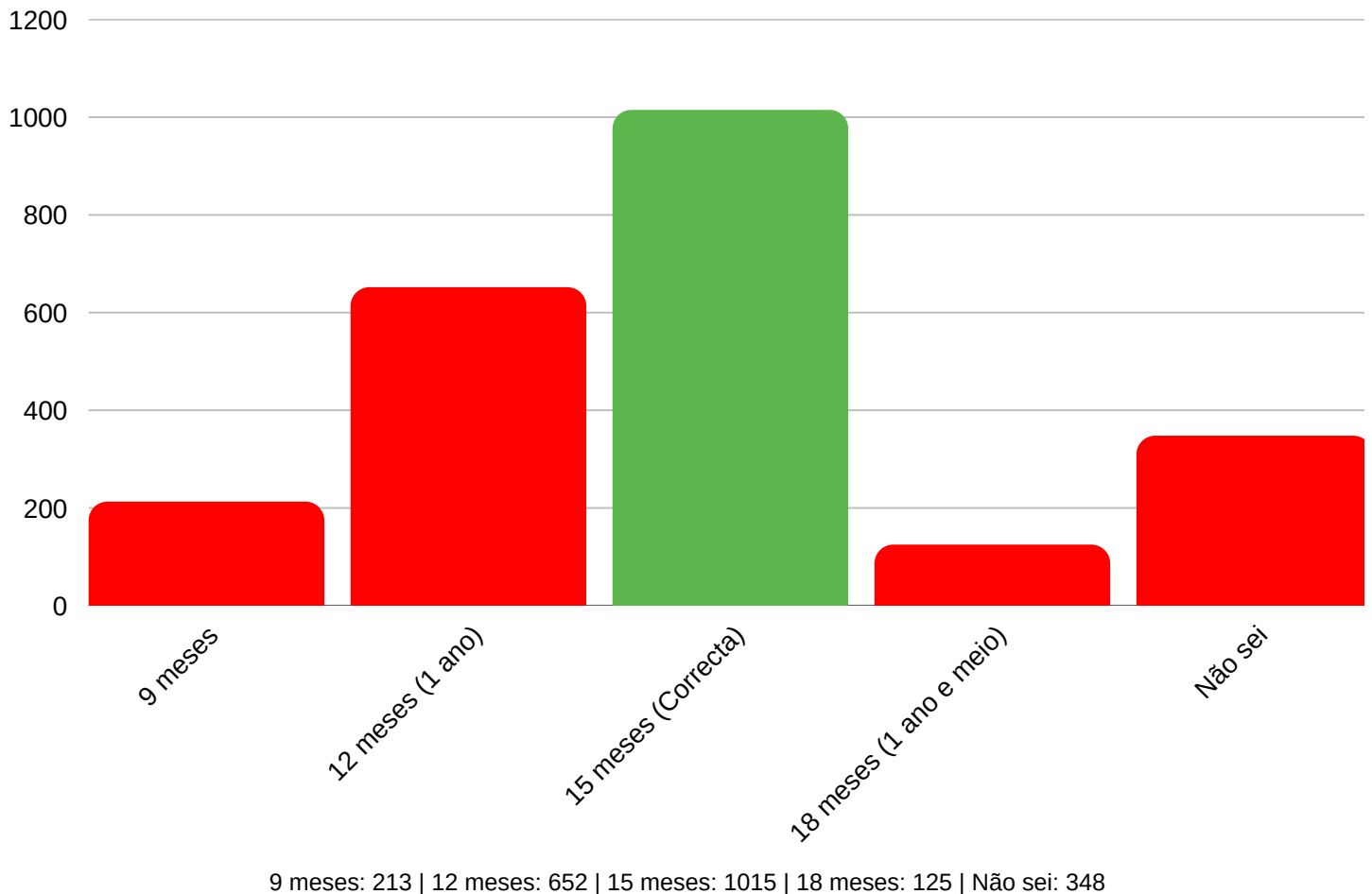
Sim, são muito claras: 644 | São relativamente claras: 1763 | São pouco claras ou confusas: 730 | Não sei ou sem opinião: 116

1.3. O Teste à Prova: Lacunas Críticas no Conhecimento Essencial

A confirmação definitiva da lacuna de conhecimento surge quando passamos da percepção para a prática. O nosso "Teste Rápido" avaliou dois dos pilares mais importantes da segurança automóvel, com resultados alarmantes.

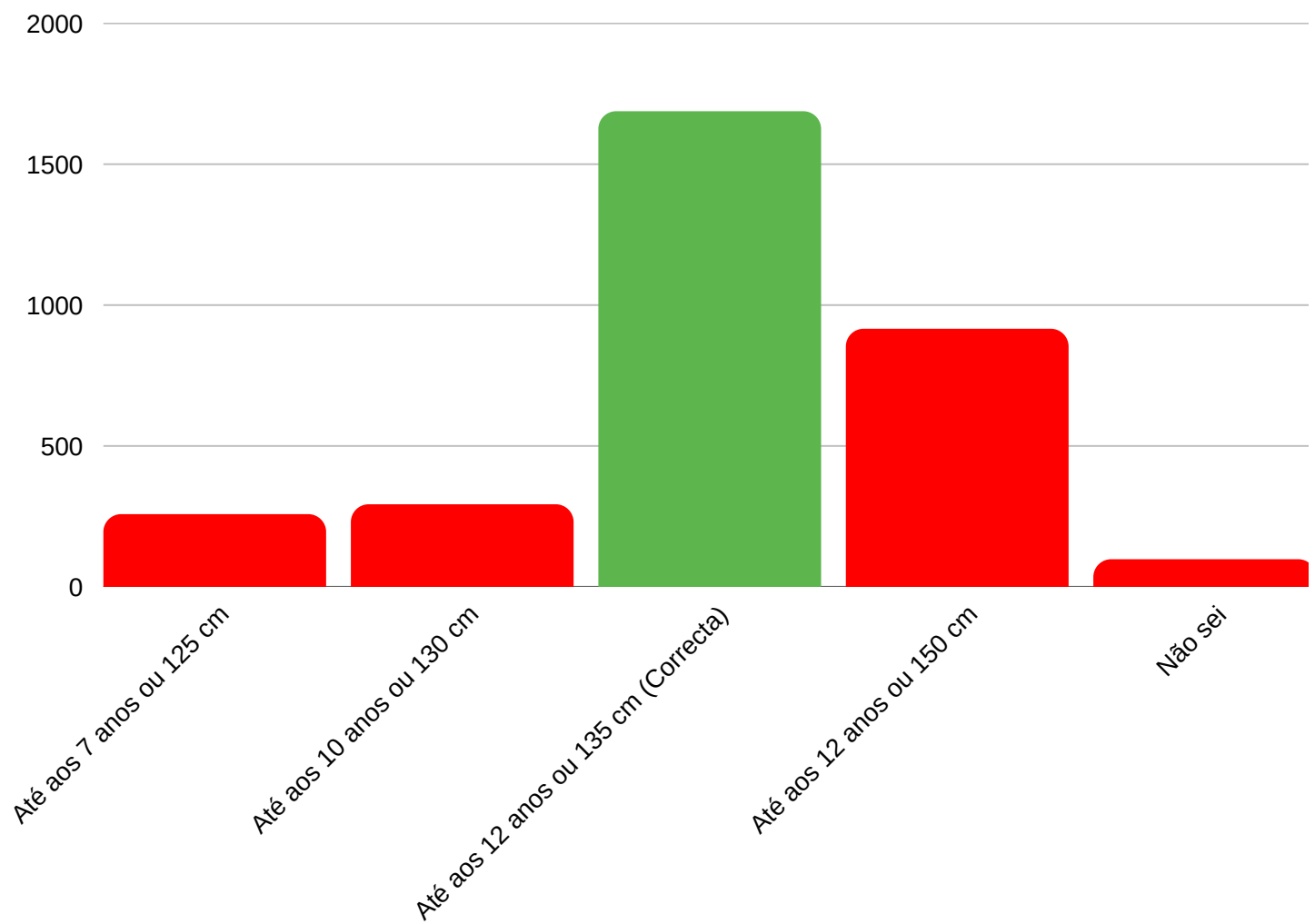
- **Idade Mínima para Virar para a Frente:** A norma R129, a mais segura e recente, estabelece os 15 meses como a idade mínima absoluta para uma criança poder viajar virada para a frente. Como mostra o gráfico **"Idade MÍNIMA para virar para a frente (cadeira R129)?"**, apenas **43%** dos inquiridos acertaram na resposta. Mais grave ainda, 26% acreditam que o podem fazer aos 12 meses ou até antes, uma prática de altíssimo risco que a nova legislação visa precisamente combater.

Idade MÍNIMA para virar para a frente (Cadeira R129)?



- **Fim do Uso Obrigatório de SRI:** A lei portuguesa é clara: o uso de um Sistema de Retenção Infantil (SRI) é obrigatório até a criança atingir **12 anos ou 135 cm de altura**. No entanto, o gráfico "**Fim do uso OBRIGATÓRIO de SRI?**" revela que apenas **52%** conhecem esta regra. Uma percentagem significativa (28%) acredita erradamente que o limite são 150 cm, enquanto outros pensam que podem deixar de usar o SRI muito mais cedo.

Fim do uso OBRIGATÓRIO de SRI?



-7 anos ou 125 cm: 258 | -10 anos ou 130 cm: 293 | -12 anos ou 135 cm: 1688 | 12 anos ou 150 cm: 916 | Não sei: 98

A análise destes dados é inequívoca: a maioria dos pais portugueses não domina as regras mais fundamentais para garantir a segurança dos seus filhos. Esta não é uma falha individual, mas um problema de saúde pública que exige uma resposta urgente.

Capítulo 2: Os Mitos em Ação: Análise Crítica dos Hábitos de Utilização

O conhecimento insuficiente, demonstrado no capítulo anterior, traduz-se inevitavelmente em práticas de risco no dia a dia. Este capítulo analisa os hábitos dos pais, desconstruindo os mitos que os sustentam.

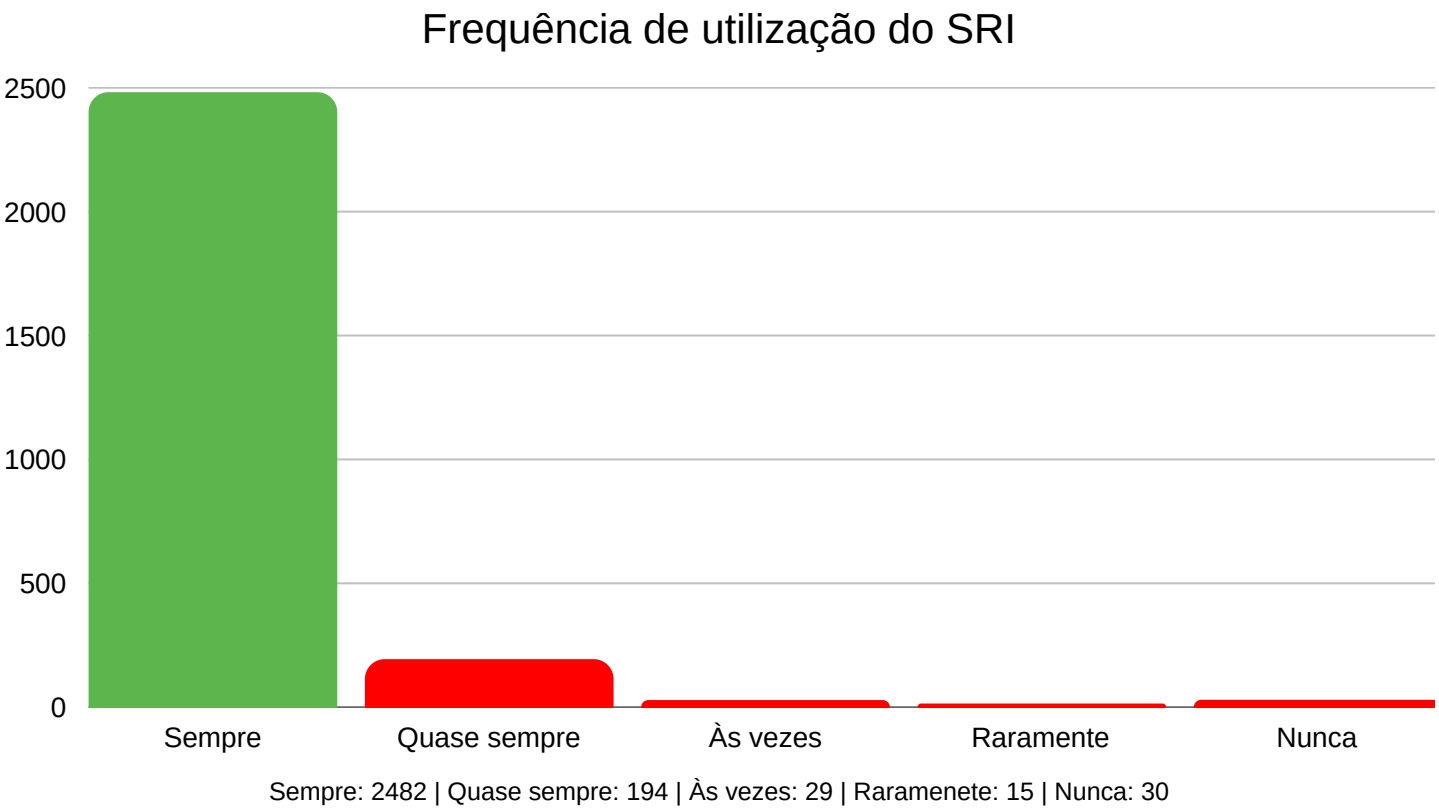
2.1. O Mito da "Viagem Curta": A Falsa Segurança da Proximidade

O gráfico "Frequência de utilização do SRI" revela um dado central e muito positivo: dos pais que atualmente utilizam um sistema de retenção, **uma esmagadora maioria de 90% afirma fazê-lo "Sempre"**. Este é um indicador claro de que a mensagem sobre a importância do uso consistente foi, em grande parte, interiorizada por quem mantém esta prática de segurança.

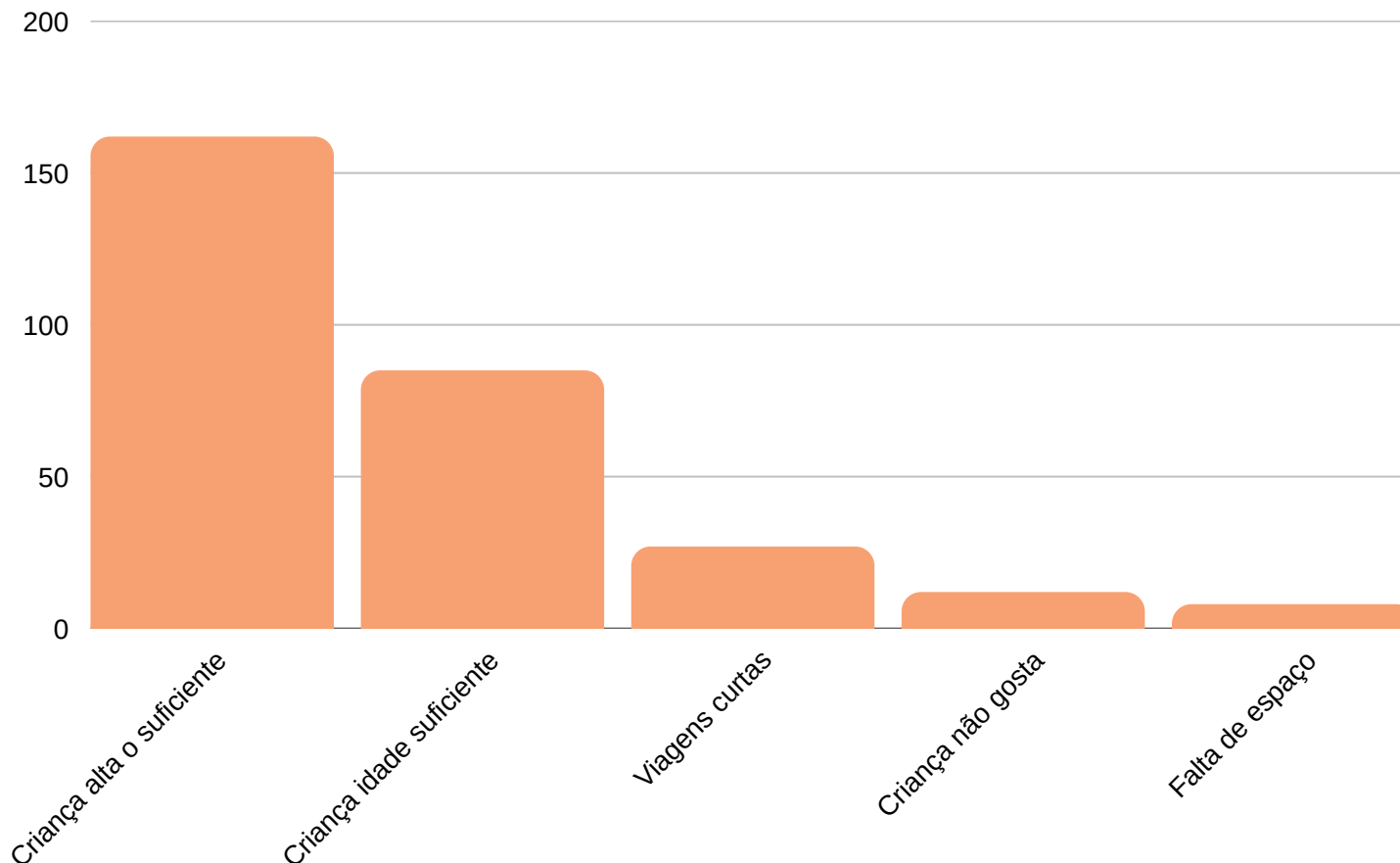
Contudo, a nossa análise, enquanto entidade de segurança, tem de focar-se precisamente nas exceções, pois é nelas que reside o perigo. Os restantes 10% de utilizadores admitem falhas de consistência, recorrendo ao SRI

apenas "quase sempre" ou "às vezes". As justificações para este comportamento, apresentadas no gráfico "**Principal motivo para não usar SRI**", confirmam a prevalência de mitos perigosos.

A crença de que em "**viagens curtas**" o risco é menor continua a ser a principal razão para a falha no uso. Na ACS, consideramos esta uma das falácias mais perigosas. A maioria dos acidentes ocorre perto de casa, a baixas velocidades. Um impacto a 50 km/h sem a devida retenção é frequentemente fatal.



Principal motivo para não usar SRI



Criança alta o suficiente: 162 | Criança idade suficiente: 85 | Viagens curtas: 27 | Criança não gosta: 12 | Falta de espaço: 8

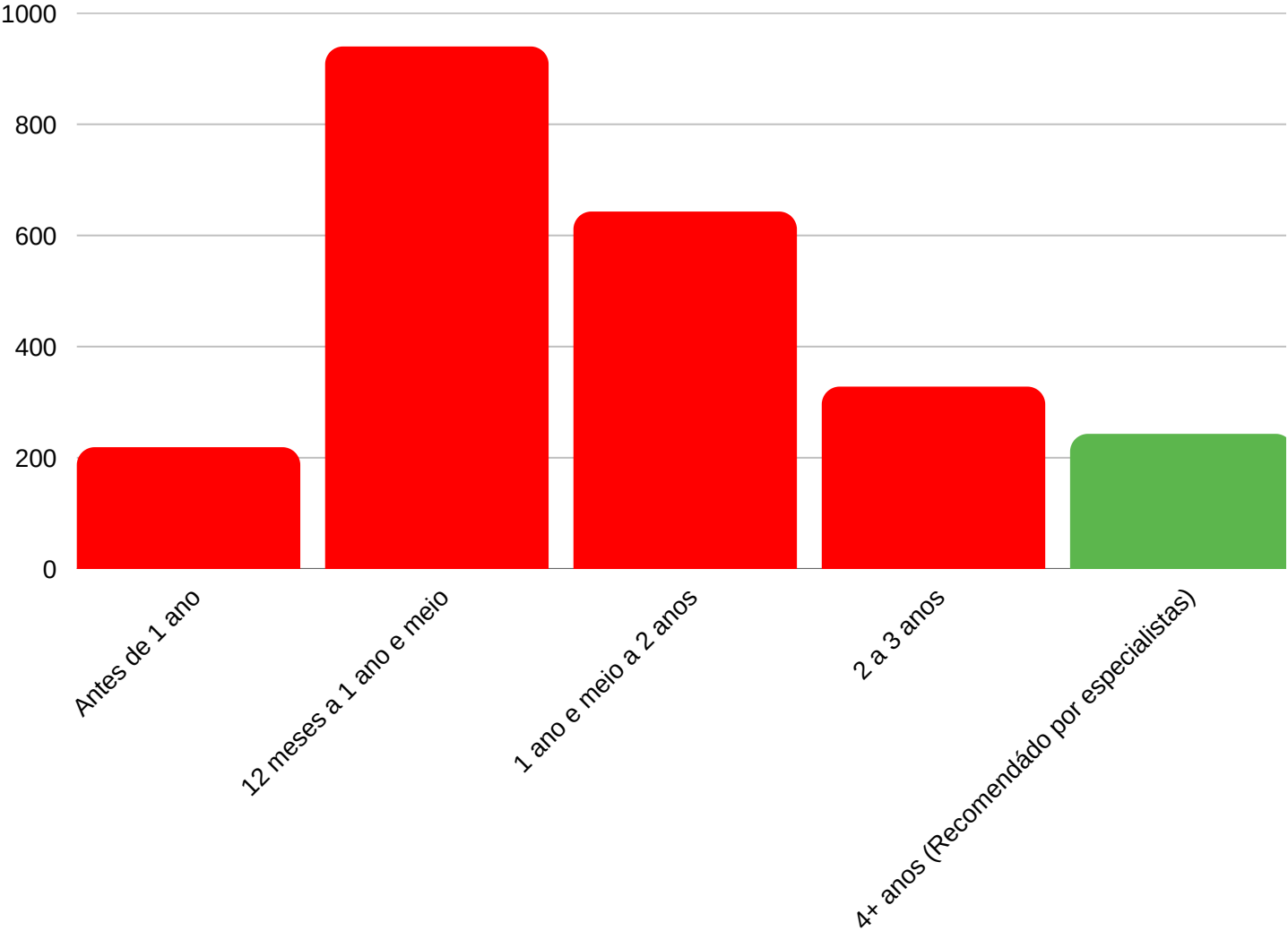
Na ACS, consideramos esta uma das falácias mais perigosas. A maioria dos acidentes ocorre perto de casa, a baixas velocidades. Um impacto a 50 km/h sem a devida retenção é frequentemente fatal. A única regra segura é: **cinto posto, uso da cadeira auto, em todas as viagens, desde o primeiro ao último metro.**

2.2. O Mito do Desconforto: A Transição Precoce da Contra-Marcha

A posição de contra-marcha ("virado para trás") é, segundo toda a evidência científica, **cinco vezes mais segura do que a posição virada para a frente**. Protege a cabeça, o pescoço e a coluna vertebral da criança, as suas zonas mais vulneráveis, de forma imensamente superior. Apesar deste facto irrefutável, o nosso inquérito revela que a transição para a posição de menor segurança é feita de forma alarmantemente precoce.

Analisando as 2.373 respostas à pergunta **"Quando foi feita a transição para a frente?"**, os dados são inequívocos: **76% das crianças portuguesas são viradas para a frente antes de completarem os dois anos de idade**. Pior ainda, quase metade (**49%**) fá-lo antes de atingir um ano e meio, um período em que a sua estrutura cervical é ainda extremamente frágil. Apenas uma pequena minoria de **10%** mantém a prática mais segura para além dos quatro anos.

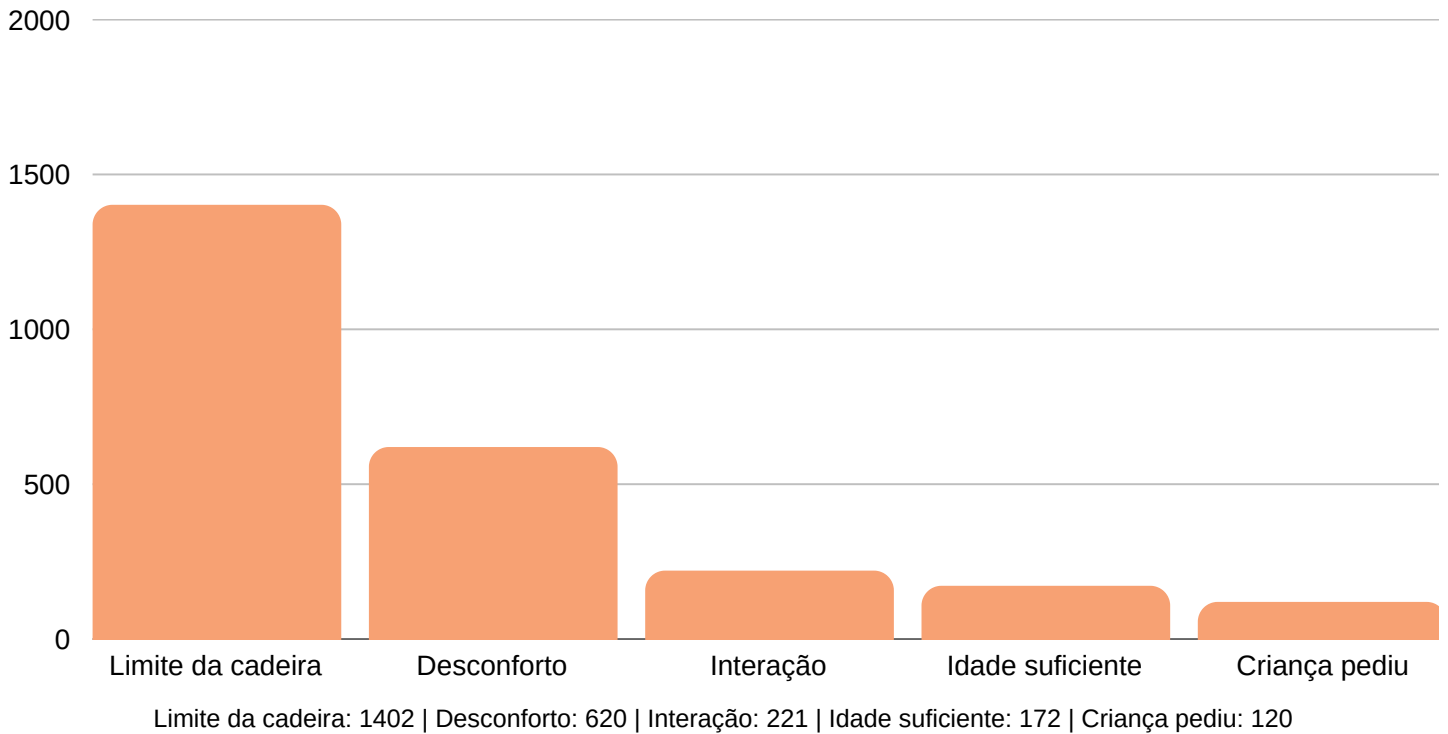
Quando foi feita a transição para a frente?



Antes de 1 ano: 219 | 12 meses a 1 ano e meio: 940 | 1 ano e meio a 2 anos: 643 | 2 a 3 anos: 328 | 4+ anos: 243

As razões para esta transição, visíveis no gráfico "**Principal motivo para a transição**", são reveladoras. Embora o "limite da cadeira" seja a justificação mais comum (apontada por 55% dos 2.535 respondentes a esta questão), questionamos se esta decisão é sempre baseada numa leitura correta dos limites do equipamento ou numa interpretação errada, como o facto de as pernas da criança tocarem no banco do veículo.

Principal motivo para a transição

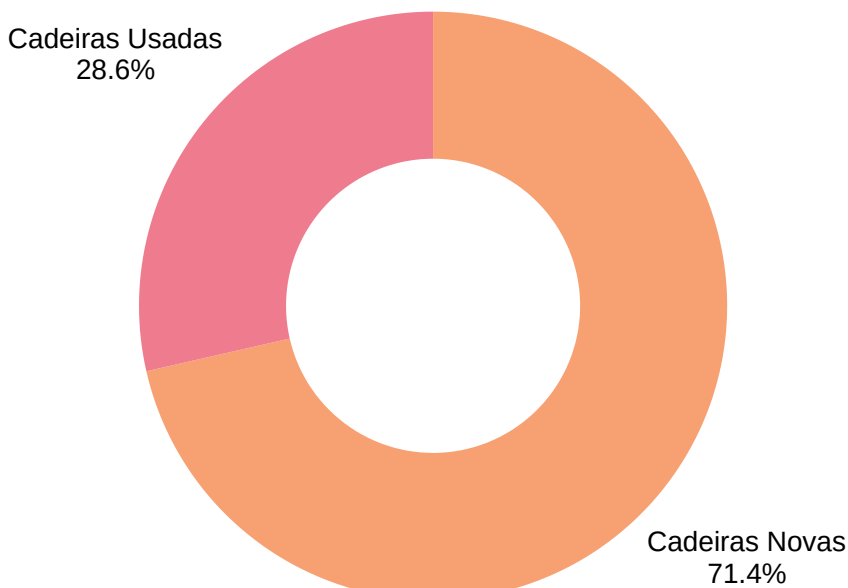


O segundo motivo mais invocado, com **25%**, é a percepção de "desconforto". Na ACS, classificamos esta justificação como um mito perigoso, baseado numa projeção adulta. As crianças são extremamente flexíveis e não sentem o desconforto que um adulto sentiria nessa posição. **A segurança da sua medula espinhal tem de ter sempre primazia sobre uma percepção infundada de desconforto.**

2.3. O Mito da "Boa Aparência": Os Riscos Invisíveis das Cadeiras Usadas

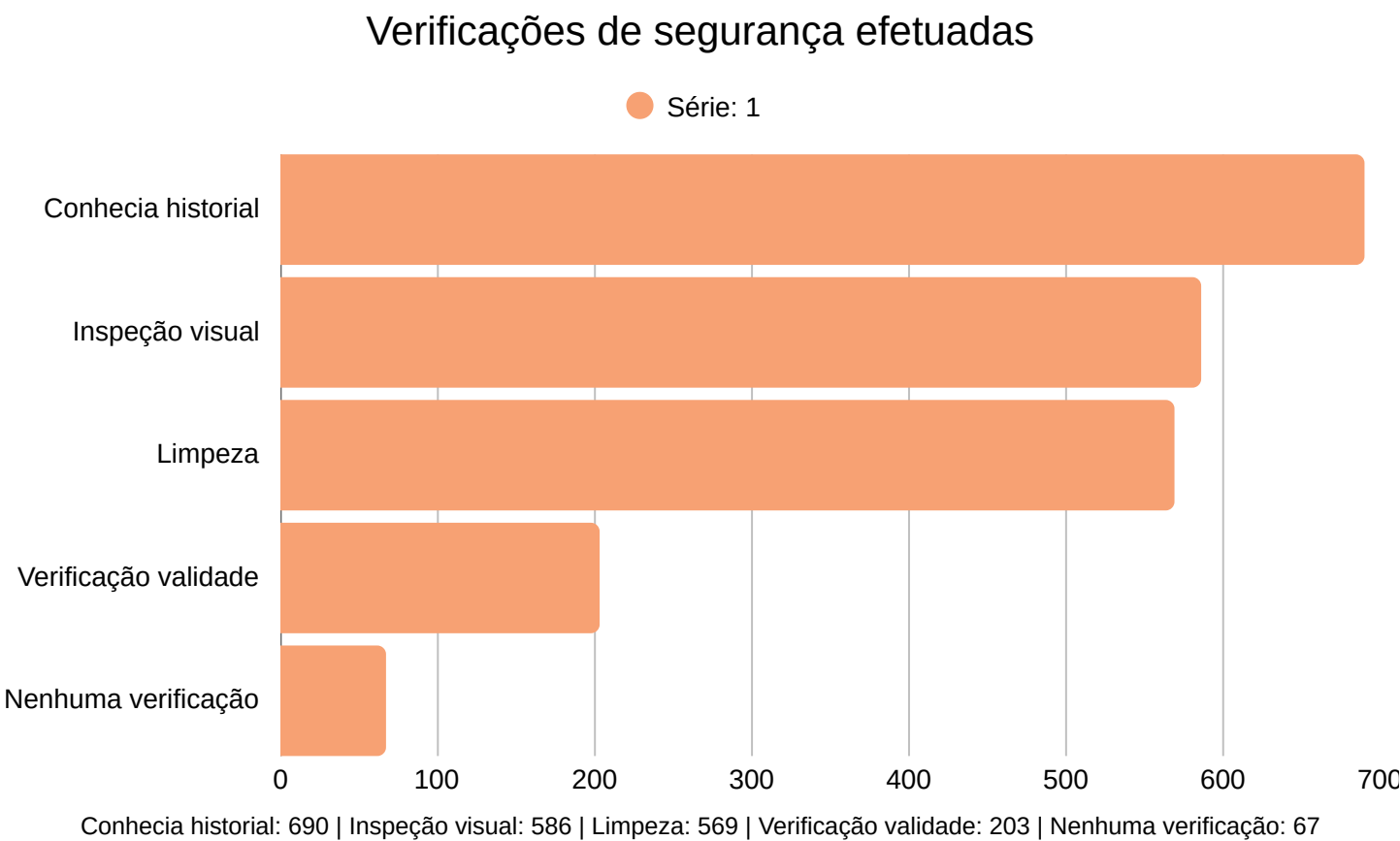
O recurso a cadeiras em segunda mão é uma prática comum, adotada por **um terço (33%)** dos inquiridos, como se pode observar no gráfico "**Recurso a cadeiras em segunda mão**". Se, por um lado, esta opção é economicamente compreensível, por outro, acarreta riscos enormes se não for acompanhada de uma verificação de segurança rigorosa e informada.

Recurso a cadeiras em segunda mão



Cadeiras Novas: 2192 | Cadeiras Usadas: 1061

O nosso inquérito demonstra que, infelizmente, estas verificações são manifestamente insuficientes. O gráfico **"Verificações de segurança efetuadas"** é, neste campo, um dos mais preocupantes de todo o estudo. Das 1.061 pessoas que usaram uma cadeira em segunda mão:

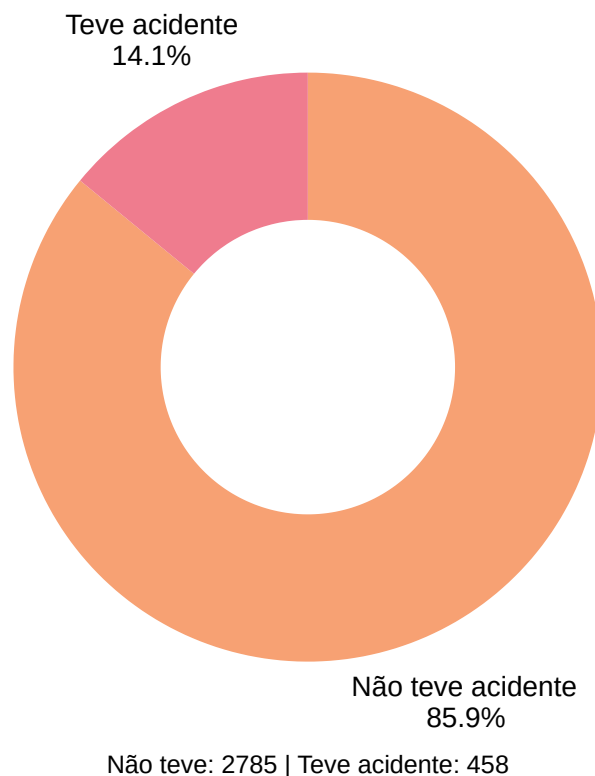


- Apenas **19%** (ou seja, menos de um em cada cinco pais) verificaram a **data de validade** do equipamento. Um plástico exposto a variações de temperatura durante anos perde as suas propriedades e pode estilhaçar num impacto, em vez de absorver a energia.
- Muitos confiam numa "inspeção visual" (55%) ou no facto de "conhecerem o historial" (65%). Na ACS, alertamos que estes métodos são insuficientes. **Não permitem detetar microfissuras na estrutura da cadeira**, resultantes de um impacto anterior ou de má utilização, que a tornam completamente insegura. Uma cadeira auto não é um objeto qualquer; é um dispositivo de segurança de uso único, cuja integridade não pode ser deixada ao acaso.

2.4. O Mito do "Pequeno Toque": A Não Substituição do SRI Pós-Acidente

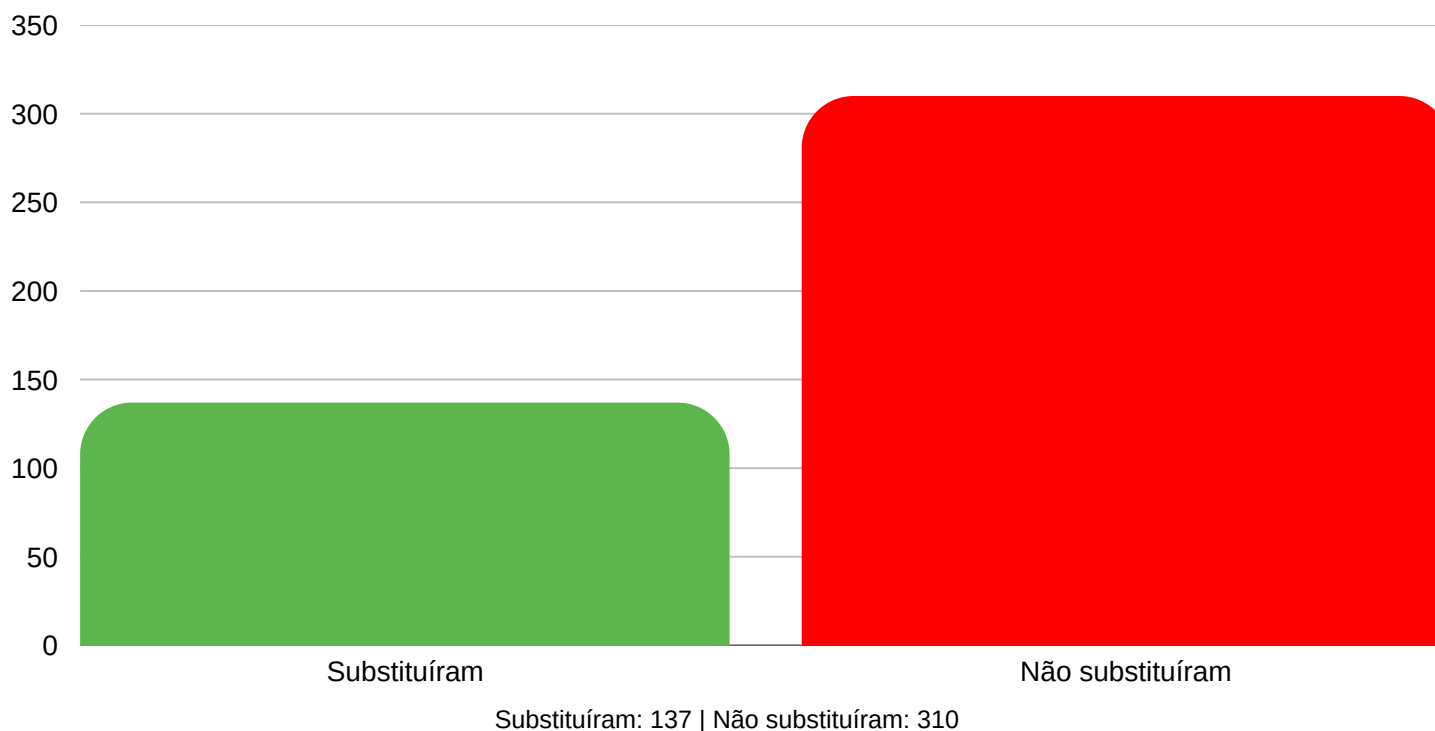
Os dados sobre a experiência com acidentes de viação revelam uma falha de conhecimento com consequências potencialmente fatais. O nosso inquérito mostra que **14%** dos pais (458 respondentes) já estiveram envolvidos num acidente com a criança no carro.

Envolvimento em acidentes



Deste grupo, a conclusão é ainda mais chocante do que o inicialmente reportado: **mais de dois terços (68%) não substituíram o Sistema de Retenção Infantil após a colisão**. Este valor, que corresponde a 310 dos 458 inquiridos que sofreram um acidente, é um dos dados mais graves de todo o estudo. Ele demonstra uma falha de literacia profunda sobre a integridade dos equipamentos de segurança.

Substituição da cadeira após acidente



A regra de ouro de todos os fabricantes e entidades de segurança, que a ACS subscreve na íntegra, é clara: após um acidente, por mais ligeiro que pareça, a cadeira deve ser **sempre substituída**. A sua estrutura interna pode ter sofrido danos, fissuras ou stress nos materiais que, embora invisíveis, comprometem totalmente a sua capacidade de proteger a criança numa colisão futura.

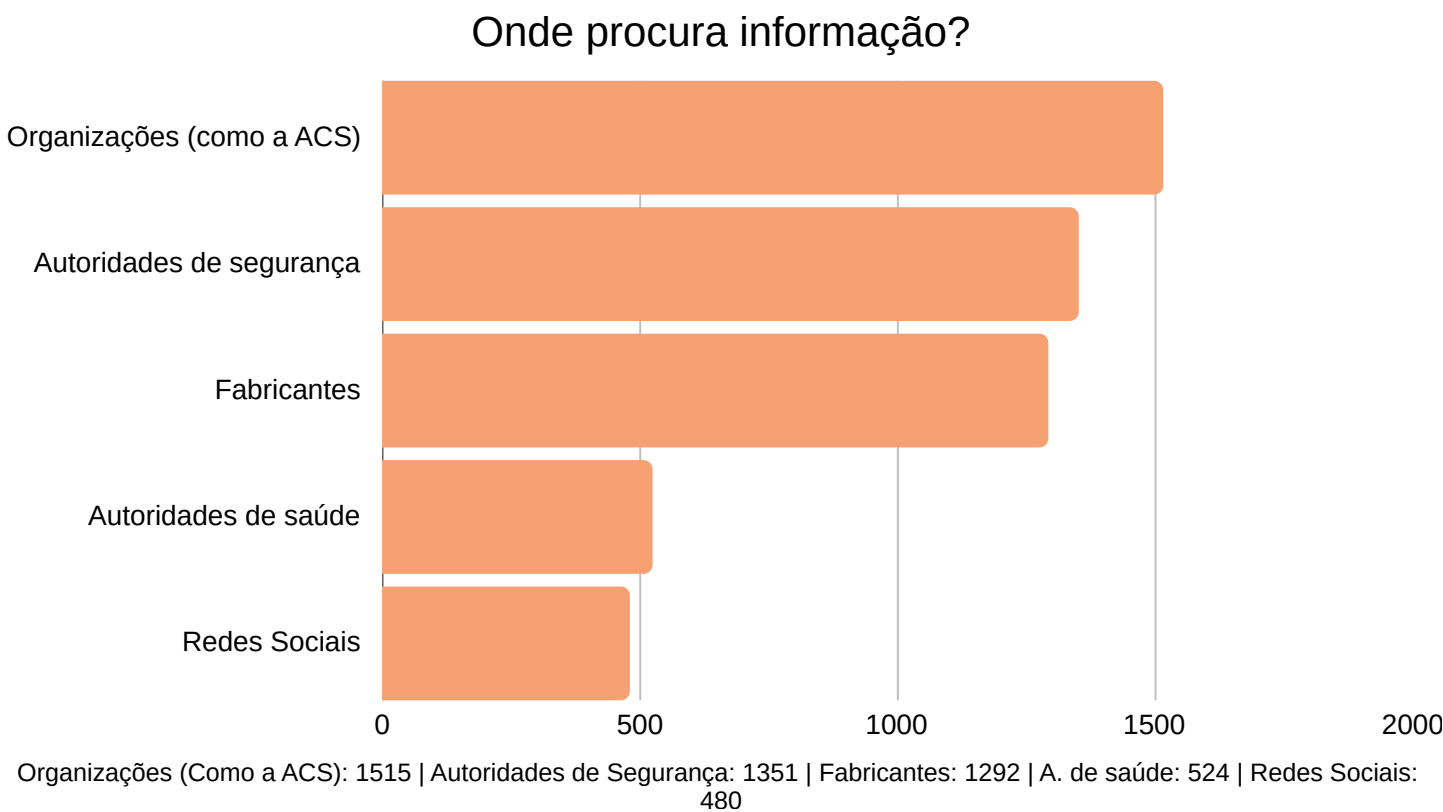
Muitos pais desconhecem que o seguro automóvel, na maioria dos casos, cobre o custo desta substituição. É urgente disseminar esta informação e combater a ideia perigosa de que "se não partiu, está boa". Numa cadeira auto, o que não se vê é o que pode matar.

Capítulo 3: O Papel das Fontes de Informação: Confiança, Responsabilidade e Ação

Numa era de excesso de informação, a credibilidade é o bem mais valioso. Os pais sentem-se perdidos num mar de opiniões, conselhos de amigos, publicidade de marcas e publicações em redes sociais. O nosso inquérito procurou perceber onde procuram ajuda e, mais importante, em quem confiam para a obter.

3.1. A Procura por Credibilidade

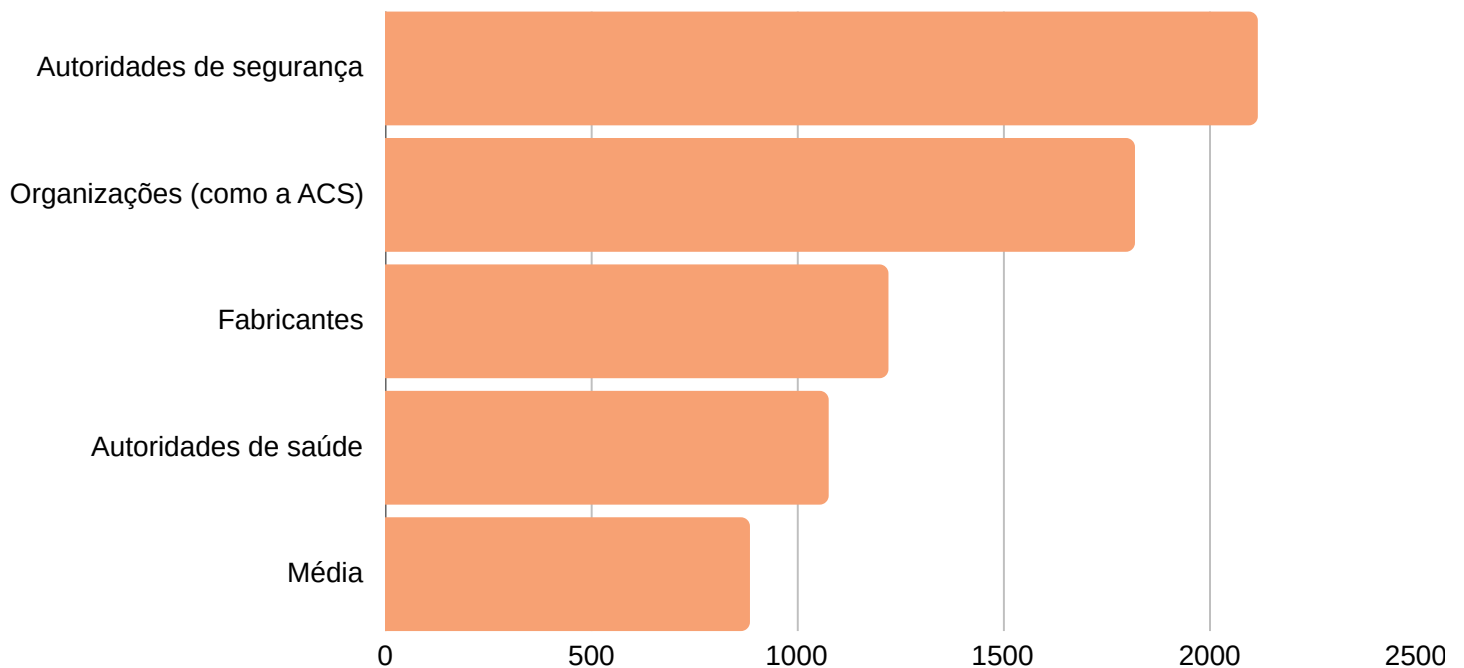
Atualmente, a procura por informação é dispersa. Como se observa no gráfico "**Onde procura informação?**", os pais recorrem a múltiplas fontes, com as organizações de segurança, as autoridades e os fabricantes a surgirem como as mais consultadas.



No entanto, a verdadeira revelação surge quando questionamos sobre a preferência. O gráfico "**Onde preferia obter informação?**" mostra um movimento claro e inequívoco em direção às fontes oficiais e especializadas. Os resultados são esmagadores:

- **65%** dos inquiridos (2.116 respostas) gostariam de obter informação diretamente das **autoridades**.
- **56%** (1.818 respostas) preferem recorrer a **organizações de segurança**, como a ACS.

Onde preferia obter informação?



Autoridades de Segurança: 2116 | Organizações (como a ACS): 1818 | Fabricantes: 1220 | A. Saúde: 1075 | Média: 884

Esta preferência esmagadora por fontes institucionais em detrimento de outras, como os média ou os fabricantes, é um mandato que nos é conferido pelos próprios pais. É um voto de confiança, mas é, acima de tudo, uma enorme responsabilidade. Os pais estão a dizer-nos claramente que, perante a confusão, procuram uma voz de autoridade, rigor e isenção. É nosso dever, enquanto sociedade, responder a este apelo.

O Apelo da ACS: Uma Estratégia Nacional de Literacia em Segurança Rodoviária

A ACS não se limita a constatar esta realidade. Com base nos resultados deste inquérito, propomos e exigimos a criação de uma **Estratégia Nacional de Literacia em Segurança Rodoviária Infantil**. Os pais querem saber mais e confiam nas entidades certas para os ensinar. Não podemos continuar a falhar-lhes.

Esta estratégia, que a ACS se dispõe a aconselhar em conjunto com as autoridades competentes, deve assentar em três pilares fundamentais:

1. **Simplificação e Clareza:** As regras de segurança salvam vidas e não podem estar reféns de linguagem jurídica ou técnica. É imperativo "traduzir" a legislação para guias práticos, visuais e de fácil consulta para todos os pais.
2. **Acessibilidade:** A informação tem de estar onde os pais estão. Isto significa campanhas nos centros de saúde (com o envolvimento de pediatras e enfermeiros), nas escolas, nos pontos de venda de produtos de puericultura e, claro, através de plataformas digitais credíveis e de fácil acesso.
3. **Ação Proativa de Desmistificação:** Não basta apresentar a informação correta. É preciso combater ativamente os mitos perigosos que este inquérito expôs: o mito da "viagem curta", o mito do "desconforto" da contra-marcha e o mito do "pequeno toque" nos acidentes.

O caminho para erradicar as mortes e os ferimentos graves de crianças nas nossas estradas passa, inevitavelmente, por colmatar a lacuna entre a preocupação e o conhecimento. Este inquérito mostra-nos que os pais estão recetivos. A responsabilidade de agir, agora, é nossa.

Conclusões e Recomendações

Este inquérito nacional, o primeiro desta dimensão realizado pela Associação para a Segurança Infantil (ACSI), fornece um retrato claro e, em muitos aspetos, preocupante da segurança rodoviária infantil em Portugal. Os dados confirmam que a proteção das crianças é uma prioridade máxima para os pais, mas revelam uma perigosa dissonância entre esta intenção e a realidade das práticas diárias.

4.1. Principais Conclusões do Estudo

De forma sumária, o nosso estudo permite extrair quatro conclusões fundamentais que exigem uma reflexão e uma ação urgentes por parte de toda a sociedade:

1. **Existe uma Crise de Literacia:** A maioria dos pais não domina as regras de segurança mais básicas e cruciais, como a idade mínima para a transição para a frente ou os limites de altura para o uso de um SRI. A preocupação, por si só, não salva vidas; o conhecimento, sim.
2. **Mitos Perigosos Continuam a Ditar Comportamentos:** Práticas de risco como a transição precoce da contra-marcha, o não uso do SRI em "viagens curtas" e a confiança numa simples inspeção visual de cadeiras usadas são sustentadas por mitos e desinformação que colocam as crianças em perigo todos os dias.
3. **A Segurança Pós-Acidente é um Ponto Cego:** A não substituição da cadeira-auto após um acidente por dois terços dos pais envolvidos é, talvez, o dado mais alarmante e revela um desconhecimento profundo sobre a integridade dos equipamentos de segurança.
4. **Há uma Sede por Informação Credível:** Os pais e cuidadores confiam e preferem obter informação das autoridades e de organizações especializadas, conferindo a estas entidades um mandato claro e uma responsabilidade acrescida para comunicar de forma mais eficaz.

4.2. Recomendações da Associação para a Segurança Infantil (ACSI)

Perante estas conclusões, a inação não é uma opção. ACSI apela a uma mobilização coletiva e apresenta um conjunto de recomendações diretas, dirigidas a todos os agentes com responsabilidade na proteção da infância:

- **Aos Pais e Cuidadores:** A vossa responsabilidade é imensa. Não confiem em mitos ou conselhos de fontes não credíveis. Procurem ativamente informação junto de especialistas, questionem, e adotem uma política de tolerância zero com as exceções. Usem o SRI em todas as viagens. Mantenham a contra-marcha o máximo de tempo possível. Verifiquem rigorosamente as cadeiras usadas e substituam-nas sempre após um acidente.
- **Às Autoridades (Governo, ANSR, DGS):** Exigimos a criação de uma Estratégia Nacional de Literacia em Segurança Rodoviária Infantil. É imperativo lançar campanhas de sensibilização contínuas, claras e impactantes, que combatam diretamente os mitos aqui identificados. A informação sobre segurança tem de ser considerada uma prioridade de saúde pública.
- **Aos Fabricantes e Retalhistas:** A responsabilidade não acaba na venda do produto. Exigimos informação mais clara e visível no ponto de venda, como QR codes que levem a vídeos de instalação. É fundamental que os vendedores tenham formação obrigatória e certificada em segurança infantil para poderem aconselhar corretamente os pais.
- **Aos Profissionais de Saúde e Educação:** Pediatras, médicos de família, enfermeiros e educadores estão numa posição privilegiada de confiança. Devem ser capacitados e incentivados a incluir o aconselhamento sobre segurança rodoviária nas consultas de rotina e no ambiente escolar. Uma simples pergunta pode salvar uma vida.

À Sociedade em Geral: A segurança de uma criança é um dever de todos. Este relatório deve servir de alerta para que, enquanto comunidade, estejamos mais atentos, mais informados e, acima de tudo, mais exigentes na proteção dos nossos membros mais vulneráveis.

Capítulo 4: Vozes da Preocupação – O Sentimento dos Pais e Cuidadores

Para além dos números e das estatísticas, a ACS considera fundamental ouvir a voz de quem lida diariamente com os desafios da segurança rodoviária infantil. A secção de comentários do nosso inquérito revelou-se um manancial de testemunhos, desabaços e sugestões valiosas que, em conjunto, pintam um retrato vivo da realidade. Agrupámos os sentimentos mais recorrentes em temas-chave, que servem não só para validar os dados quantitativos, mas também como um mandato para a nossa ação futura.

4.1. A Lei é Insuficiente: Um Apelo por Regras Mais Seguras e Claras

Uma das frustrações mais transversais é a perceção de que a legislação atual é permissiva e desatualizada face à evidência científica. Os pais informados sentem que a lei não os apoia na implementação das melhores práticas, especialmente no que diz respeito à contra-marcha e ao transporte coletivo.

"A lei deveria mudar e só ser permitido o uso de cadeira virada para a frente a partir dos 4 anos e as autoridades deveriam fazer mais fiscalização e as multas mais pesadas."

"Devíamos tentar mudar a lei para se adequar mais às recomendações actuais. Há muita gente que só faz quando é obrigatório."

"A lei TCC (Transporte Coletivo de Crianças) é a lei mais cinzenta e que traz mais transtorno. Ninguém quer saber, as empresas transportadoras assobiam para o lado, a PSP/GNR não penaliza de acordo com a lei."

Análise da ACS: A ACS partilha desta frustração. A lei deve ser o espelho das melhores práticas de segurança, e não um obstáculo. Estes testemunhos reforçam a nossa exigência de uma revisão legislativa que torne a contra-marcha prolongada a norma e que clarifique, de uma vez por todas, as responsabilidades e os requisitos no transporte coletivo.

4.2. A Crise de Informação: Das Autoridades aos Pontos de Venda

Muitos pais sentem-se perdidos e relatam uma gritante falta de formação, não só para o público em geral, mas também para os próprios agentes de autoridade e profissionais de saúde, que deveriam ser a linha da frente do aconselhamento.

"Falta sem dúvida alguma, formação adequada sobre o assunto, nas unidades de saúde materno/infantil, nas escolas e nas nossas forças de segurança pública."

"Fui parada recentemente numa operação stop com a minha filha de 5 anos em RF e o agente ficou muito surpreso... pareceu-me querer insinuar que não viajava de forma segura... É muito mau os próprios agentes de autoridade estarem desinformados."

"A GNR e PSP pouco sabe sobre o assunto. Alguns... dizem que a partir dos 15 meses devem ir virados para a frente."

Análise da ACS: É inaceitável que um pai que cumpre as melhores práticas de segurança seja questionado por um agente da autoridade. Estes relatos validam a nossa recomendação de uma Estratégia Nacional de Literacia

que comece pela formação obrigatória e contínua das forças de segurança, dos profissionais de saúde e dos educadores.

4.3. O Preço da Segurança: Uma Barreira Económica e Social

O custo elevado dos sistemas de retenção mais seguros é identificado como uma barreira significativa, que empurra muitas famílias para o mercado de segunda mão sem as devidas verificações, ou para opções de baixo custo e de baixa segurança.

"Petição para reduzir IVA sobre produtos obrigatórios e de segurança para crianças... na tentativa de reduzir compra e venda de SRI já usados."

"Se não fosse preciso vender um rim, para comprar uma cadeira... Talvez as pessoas de cariz económico baixo não precisassem de arranjar em 2ª mão."

"As cadeiras deveriam ter valores mais acessíveis e serem dedutíveis no IRS."

Análise da ACS: A segurança infantil não pode ser um luxo. A ACS defende a criação de incentivos fiscais, como a redução do IVA para os SRI que cumprem a norma R129 e, idealmente, que possuam selos de testes independentes. A segurança de uma criança não pode depender da capacidade económica da sua família.

4.4. A Luta dos Informados: O Isolamento de Quem Protege

Um sentimento agri-doce partilhado por muitos pais que seguem as melhores práticas é o de isolamento e incompreensão por parte da sua rede social (cônjuge, avós, amigos) e da comunidade em geral.

"É difícil convencer outros (ex. Cônjuge) de que esta forma [contra-marcha] é a mais correcta e segura."

"Da sala dos gémeos (sala de 1 ano) só os meus saem da creche em contramarcha. Já vi até uma a sair... ao colo da avó."

"Tive uma amiga que me sensibilizou para a importância deste tema, ainda assim, à minha volta o pensamento ainda é, 'mariquices modernas'."

Análise da ACS: Estes testemunhos são a prova de que a nossa luta é também cultural. É preciso normalizar a segurança. As nossas campanhas devem também visar os avós, os amigos e a comunidade em geral, para que quem protege seja apoiado e elogiado, e não criticado ou visto como "excêntrico".

Nota sobre o Inquérito

Diversos participantes, com grande rigor, notaram que a divulgação do inquérito através de páginas dedicadas à segurança poderia criar um viés na amostra, atraindo um público já sensibilizado.

"Creio que os resultados deste estudo serão biased devido ao tipo de partilha que teve! Seria interessante perguntar como a pessoa teve acesso ao estudo..."

Análise da ACS: Agradecemos e concordamos com esta observação. Temos plena consciência deste potencial viés. No entanto, acreditamos que, se mesmo neste universo de pais mais atentos e informados encontramos as lacunas de conhecimento e as práticas de risco aqui documentadas, a realidade na população em geral será, muito provavelmente, ainda mais preocupante. Este facto apenas reforça a urgência das nossas conclusões. Mas apesar

disto, o inquérito foi distribuído por escolas aleatórias de Portugal através do envio do inquérito para estas mesmas através das câmaras municipais.