

Nº do documento:	(S/N)	Tipo do documento:	PROJETO DE INDICAÇÃO
Descrição:	ESTABELECE CRITÉRIOS DE SEGURANÇA VIÁRIA PARA MANUTENÇÃO VIÁRIA NO ESTADO DO CEARÁ		
Autor:	100012 - DEPUTADO ALCIDES FERNANDES		
Usuário assinator:	100012 - DEPUTADO ALCIDES FERNANDES		
Data da criação:	14/08/2026 14:09:12	Data da assinatura:	14/08/2026 14:10:54



Assembleia Legislativa do Estado do Ceará

GABINETE DO DEPUTADO ALCIDES FERNANDES

PROJETO DE INDICAÇÃO
14/08/2026

ESTABELECE CRITÉRIOS DE SEGURANÇA VIÁRIA PARA A DEFINIÇÃO DE PRIORIDADES NAS OBRAS DE RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E RECAPEAMENTO DAS RODOVIAS ESTADUAIS DO CEARÁ.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO CEARÁ INDICA:

Art. 1º O planejamento anual das obras de recuperação, restauração e recapeamento das rodovias estaduais considerará, obrigatoriamente, os registros de acidentes e mortes ocorridos em cada trecho da malha viária.

Art. 2º Serão identificados anualmente os trechos de rodovias estaduais que apresentem maior concentração de acidentes, considerando, entre outros elementos:

- I – número de acidentes com vítimas;
- II – número de vítimas fatais;
- III – extensão do trecho analisado;
- IV – fluxo de veículos;
- V – reincidência de acidentes no mesmo local ou segmento da rodovia; e
- VI – gravidade das ocorrências registradas.

Art. 3º Os trechos classificados entre os de maior risco serão submetidos a avaliação técnica destinada a identificar a possível contribuição das condições da rodovia para a ocorrência ou agravamento dos acidentes.

§ 1º A avaliação examinará especialmente as condições do pavimento, da sinalização, dos acostamentos, da drenagem, das curvas, dos cruzamentos e dos demais elementos relacionados à segurança viária.

§ 2º Constatado que a deterioração do pavimento contribui para o risco de acidentes, o trecho receberá prioridade nas obras de restauração, recuperação ou recapeamento previstas para o exercício seguinte.

Art. 4º Quando a avaliação demonstrar que o principal fator de risco não decorre das condições do pavimento, serão adotadas as intervenções de engenharia e segurança viária adequadas ao problema identificado.

Art. 5º A classificação das prioridades não será definida exclusivamente pelo número absoluto de acidentes.

Parágrafo único. A análise considerará a relação entre as ocorrências, a extensão do trecho, o volume de tráfego, a gravidade dos acidentes e a persistência do risco ao longo do tempo.

Art. 6º O resultado da avaliação anual será divulgado em meio eletrônico, contendo:

I – a identificação dos trechos considerados críticos;

II – os dados utilizados para sua classificação;

III – os principais fatores de risco identificados; e

IV – a intervenção indicada para cada trecho.

Art. 7º A ordem de prioridade somente será alterada em razão de situação técnica, emergencial ou de segurança devidamente fundamentada.

Art. 8º Estando a presente proposição de acordo com a conveniência do Poder Executivo, de acordo com a Constituição Estadual, o Governo do Estado adotará as diligências necessárias para a efetivação desta indicação.

JUSTIFICATIVA

Uma rodovia não se torna perigosa de uma hora para outra.

Na maioria das vezes, os sinais aparecem antes.

Acidentes começam a se repetir no mesmo trecho. Motoristas reclamam das condições do pavimento. Buracos aumentam, a sinalização desaparece, o acostamento deixa de oferecer segurança e determinados pontos passam a ser conhecidos pela população local justamente pela frequência das ocorrências.

Quando esses sinais já aparecem nos registros oficiais, o Poder Público dispõe de informação suficiente para agir antes que outra morte aconteça.

É dessa constatação que nasce a presente proposição.

Todos os anos o Estado precisa decidir onde concentrará recursos para recuperação, restauração e recapeamento de sua extensa malha rodoviária. Como os recursos não são ilimitados, estabelecer prioridades é inevitável.

A questão é saber quais critérios devem orientar essa escolha.

O projeto propõe que a segurança de quem utiliza a rodovia passe a ocupar posição central nessa decisão.

Isso não significa, entretanto, simplesmente escolher a estrada que registrou o maior número bruto de acidentes.

Uma rodovia extensa e com intenso fluxo naturalmente poderá apresentar números absolutos superiores aos de uma estrada menor. Por outro lado, um pequeno trecho em que acidentes graves se repetem sucessivamente pode representar risco proporcionalmente muito maior.

Por essa razão, a proposta considera também a extensão da área analisada, a quantidade de vítimas, a gravidade das ocorrências, o fluxo de veículos e a repetição dos acidentes.

Existe ainda outra preocupação técnica.

Nem todo acidente ocorrido em uma rodovia será resolvido com uma nova camada de asfalto.

Em determinado trecho, o problema pode estar na falta de sinalização. Em outro, numa curva mal sinalizada, em um cruzamento perigoso, na ausência de acostamento ou em uma deficiência de drenagem.

Seria desperdício de dinheiro público obrigar o Estado a recapear uma estrada quando o verdadeiro fator de risco está em outro elemento da via.

Por isso, o projeto estabelece primeiro a identificação dos pontos críticos e, depois, a realização de avaliação técnica.

Quando o pavimento estiver contribuindo para os acidentes, a recuperação será priorizada.

Quando a causa for outra, o Estado deverá adotar a intervenção correspondente.

Essa distinção torna a proposta mais responsável e impede que a estatística seja utilizada de maneira meramente automática.

Há também uma preocupação com a transparência.

As comunidades que convivem diariamente com rodovias deterioradas precisam saber por que determinado trecho foi colocado antes ou depois de outro no planejamento estadual. A divulgação dos dados e dos critérios utilizados reduz o espaço para decisões sem fundamentação e permite que a sociedade acompanhe as prioridades estabelecidas.

Não se pretende retirar da Administração a capacidade de responder a emergências ou situações excepcionais. Uma ponte danificada, um deslizamento ou outra ocorrência grave evidentemente poderá exigir alteração imediata do planejamento. Mas a exceção precisa ser justificada.

A regra deve ser que dinheiro destinado à recuperação das estradas siga também a realidade demonstrada pelos acidentes e pelo risco de morte.

Uma rodovia estadual não pode precisar acumular cruzeiros à margem da pista para finalmente se tornar prioridade.

Quando os acidentes mostram repetidamente onde está o perigo, o Estado não pode fingir que não sabe onde precisa agir.

Tendo em vista que a presente proposição estabelece critérios objetivos para aplicação dos recursos destinados à malha rodoviária, prioriza a preservação da vida, amplia a transparência das decisões públicas e atende aos anseios dos cearenses que dependem diariamente das rodovias estaduais para trabalhar, estudar, produzir e se deslocar, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta proposição.

A handwritten signature in blue ink, reading "Alcides Fernandes". The script is cursive and fluid.

DEPUTADO ALCIDES FERNANDES

DEPUTADO (A)