

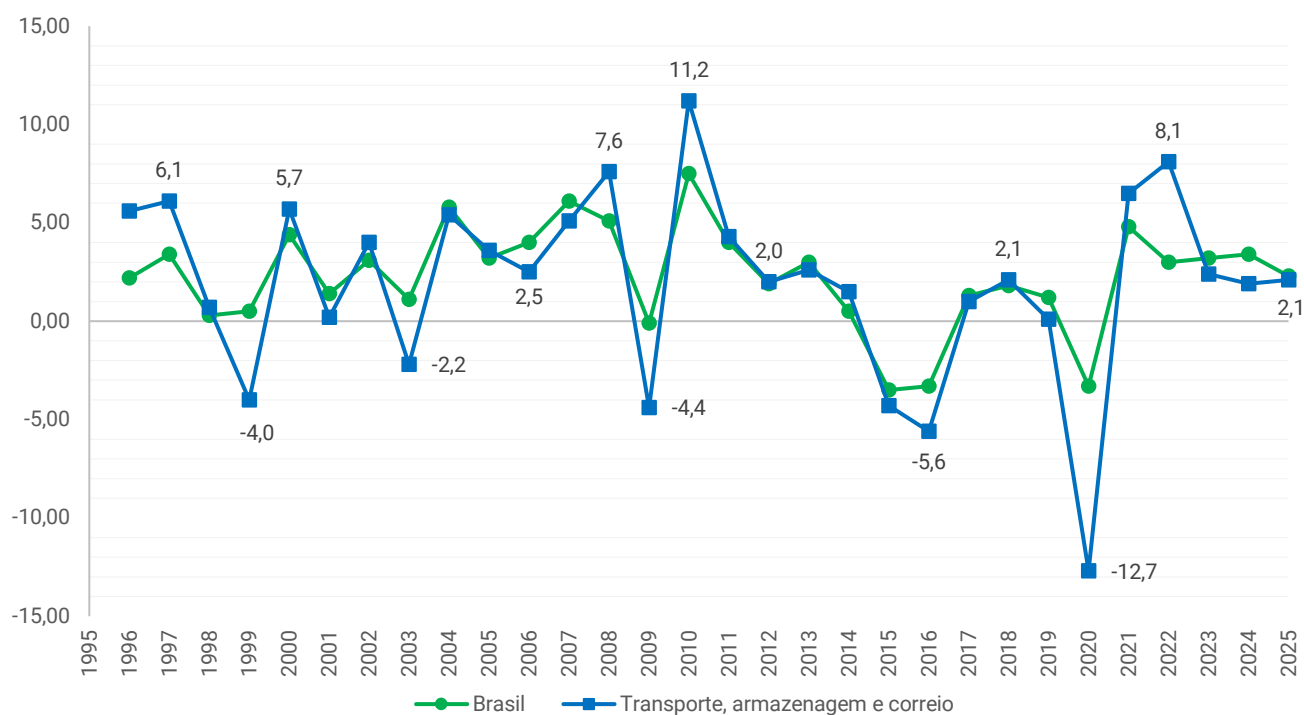
Desempenho do PIB do Brasil e do setor de transporte e logística em 2025

No dia 03 de março de 2026, foi divulgado, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o crescimento da economia brasileira em 2025. O Produto Interno Bruto (PIB) cresceu 2,3% em relação a 2024, totalizando R\$ 12,7 trilhões em valores correntes. A taxa representa uma desaceleração frente a 2024 (avanço de 3,4%) e é a menor nos últimos cinco anos. Ainda assim, o número representa o quinto ano seguido de crescimento do PIB brasileiro, após queda de 3,3% em 2020. O resultado levou o país a passar da 9ª maior economia do mundo, em 2024, para a 11ª posição, em 2025.

O principal destaque foi a agropecuária, que apresentou avanço de 11,7% em 2025. Já o setor de serviços obteve crescimento de 1,8% no ano, com crescimento de todas as atividades, incluindo transporte, armazenagem e correio (2,1%). A indústria também apresentou crescimento, de 1,4%, com destaque para as extrativas (8,6%) e construção (0,5%).

O Gráfico 1, a seguir, apresenta a evolução das taxas de crescimento anual do PIB nacional e do PIB do setor de transporte, armazenagem e correio entre 1996 e 2025. Observa-se trajetória semelhante entre as séries ao longo do período, com amplitude maior de variação no setor de transporte, refletindo sua sensibilidade às flutuações da atividade econômica.

Gráfico 1. Evolução da taxa de crescimento anual (%) – PIB nacional e PIB do transporte, armazenagem e correio (1996-2025)



Fonte: Elaboração CNT, com dados do IBGE.

A similaridade das trajetórias observadas no Gráfico 1 mostra a existência de forte relação entre a dinâmica da atividade econômica e o desempenho do setor de transporte:

- A análise das séries trimestrais mostrou correlação¹ de 0,82, indicando forte associação de curto prazo entre a atividade econômica e o desempenho do transporte, com elevado grau de sincronização cíclica ao longo do tempo.
- Aproximadamente **82,2%** da variação trimestral entre PIB e transporte ocorre de forma conjunta, evidenciando elevada sensibilidade do setor de transporte às flutuações da demanda agregada².
- Um modelo econométrico³ foi estimado utilizando as variações logarítmicas trimestrais das séries para quantificar a elasticidade⁴ cíclica de curto prazo entre PIB do Brasil e PIB do transporte. A elasticidade estimada foi de **1,61**, indicando que o transporte pode crescer cerca de 1,6 vezes mais que o PIB no curto prazo, caracterizando comportamento pró-cíclico e amplificador das oscilações da atividade econômica.

Para o PIB brasileiro em 2026, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) projetou crescimento de 1,28% e expansão entre 0,37% e 0,97% para o PIB do transporte, armazenagem e correio. Como se trata de uma demanda derivada, o desempenho do setor de transporte depende diretamente das decisões de produção, consumo e investimento dos demais segmentos da economia. Após a forte contração de 2020 (-12,7%) e o efeito de recomposição em 2021 (6,5%) e 2022 (8,1%), o transporte cresceu a taxas decrescentes em 2023 (2,4%) e 2024 (1,9%), tendência que se prolonga na projeção para 2026.

O cenário é reforçado pelo ambiente monetário restritivo, com a taxa Selic em 15,0% ao ano, elevando o custo do capital, desestimulando investimentos em frota e capacidade operacional e comprimindo o consumo e a atividade industrial. Em um contexto de crédito mais caro e menor expansão da demanda agregada, o transporte tende a crescer abaixo do PIB, convergindo para um padrão de crescimento mais moderado e condicionado por restrições macroeconômicas.

O crédito caro impacta diretamente os investimentos na economia brasileira. A formação bruta de capital fixo (FBKF)⁵ como proporção do PIB é historicamente baixa no Brasil – em média, 17,9% no período de 1996 a 2025. Em 2025, essa relação foi de apenas 16,8%, valor muito próximo a 2020, ano em que o desempenho da economia foi severamente impactado pelas restrições impostas pela pandemia de covid-19. Os investimentos cresceram apenas 2,9% em 2025, em relação a 2024, após crescimento de 6,9%, em 2024, e redução de 3,3%, em 2023.

A evolução dos investimentos federais em infraestruturas de transporte entre 2001 e 2025 deve ser analisada principalmente em termos relativos (Tabela 1). Embora os valores nominais tenham crescido em determinados momentos, especialmente entre 2009 e 2011 e, novamente, em 2023 e 2024, a participação desse investimento no PIB manteve-se em patamar contido ao longo da série. Após atingir 0,38% em 2010, observa-se trajetória de redução nos anos subsequentes, com o indicador alcançando 0,09% em 2022. Em

¹ A correlação mede o grau de associação linear entre as variações das séries, variando entre -1 e 1. Valores mais próximos de 1 indicam maior sincronização positiva entre as variáveis analisadas.

² A demanda agregada representa o total de bens e serviços finais demandados pelos agentes econômicos em um período e a um dado nível de preços, correspondendo, em termos macroeconômicos, ao PIB pela ótica da despesa. Assim, mede o valor da produção total consumida, investida e exportada, descontadas as importações. Trata-se de um indicador central da atividade econômica agregada.

³ O modelo econométrico foi estimado por regressão linear, método que relaciona a variável dependente às variáveis explicativas sob a hipótese de associação linear entre elas; a estimação dos parâmetros foi realizada pelo método dos mínimos quadrados ordinários (MQO).

⁴ A elasticidade mede a variação percentual da variável dependente em resposta à variação percentual da variável explicativa. Valores superiores a 1 indicam resposta mais que proporcional do transporte às variações do PIB.

⁵ FBKF é um indicador econômico que mede quanto um país investe em bens duráveis usados para produzir outros bens e serviços. É o total investido em ativos fixos que aumentam a capacidade produtiva da economia, ajuda a prever o crescimento econômico futuro e mostra o grau de confiança de empresas nas condições macroeconômicas e sua disposição em investir.

2025, o investimento total corresponde a 0,13% do PIB, valor inferior ao pico registrado no início da década de 2010.

A Tabela 1 também indica dinâmica semelhante no caso das rodovias. Apesar de variações anuais nos valores absolutos, a proporção do investimento rodoviário em relação ao PIB apresenta tendência de declínio ao longo do período. Em 2025, esse percentual situa-se em 0,10% do PIB.

Diante do cenário de restrição fiscal, a CNT destaca que, no caso específico dos investimentos realizados em rodovias, a participação do capital privado apresenta elevada eficiência para compensar a lacuna de recursos. Em exercício comparativo, ao considerar um aporte inicial de R\$ 1,00 aplicado na infraestrutura rodoviária, observa-se que o impacto imediato sobre o PIB do transporte é significativamente superior quando o recurso provém do setor privado, gerando retorno de R\$ 2,58, o que representa desempenho 4,2 vezes maior que os R\$ 0,61 associados ao mesmo investimento público federal. Essa diferença sugere maior capacidade de alocação eficiente, execução mais célere das obras e ativação mais direta da cadeia produtiva vinculada às rodovias, ampliando de forma mais rápida os efeitos multiplicadores sobre renda e emprego.

Além da magnitude do retorno, o fator tempo constitui diferencial relevante na maturação desses investimentos rodoviários. Enquanto o aporte público federal leva cerca de 18 meses para atingir impacto total estimado de R\$ 4,64 sobre o PIB, o investimento privado alcança resultado acumulado ainda superior, de R\$ 4,77, em aproximadamente 9 meses. Trata-se, portanto, de um exercício que evidencia não apenas valor absoluto maior gerado para a economia nacional, mas também velocidade na internalização dos benefícios socioeconômicos quando o investimento ocorre sob gestão privada. Ainda assim, a CNT sustenta que o avanço do capital privado deve ocorrer de forma complementar à atuação do Estado, cuja função permanece essencial na estruturação de projetos, no planejamento estratégico e na viabilização de empreendimentos rodoviários de menor atratividade econômica imediata, consolidando uma estratégia combinada capaz de ampliar o volume total de investimentos e sustentar o desenvolvimento de longo prazo.

Tabela 1. PIB do Brasil e investimento federal em infraestrutura de transporte e rodovias (2001–2025)

Ano	PIB a preços de mercado (R\$ trilhões)	Investimento do governo federal em infraestrutura de transporte (R\$ bilhões)	Investimento do governo federal em rodovias (R\$ bilhões)	Investimento em infraestrutura de transporte/PIB (%)	Investimento do governo federal em rodovias/PIB (%)
2001	1,32	2,99	1,69	0,23%	0,13%
2002	1,49	2,96	1,77	0,20%	0,12%
2003	1,72	1,38	0,87	0,08%	0,05%
2004	1,96	2,76	1,96	0,14%	0,10%
2005	2,17	3,56	2,59	0,16%	0,12%
2006	2,41	5,09	4,11	0,21%	0,17%
2007	2,72	6,59	5,00	0,24%	0,18%
2008	3,11	7,52	5,11	0,24%	0,16%
2009	3,33	10,66	7,82	0,32%	0,23%
2010	3,89	14,68	10,27	0,38%	0,26%
2011	4,38	14,58	11,21	0,33%	0,26%
2012	4,81	11,98	9,35	0,25%	0,19%
2013	5,33	12,13	8,36	0,23%	0,16%
2014	5,78	13,91	9,05	0,24%	0,16%
2015	6,00	9,80	5,95	0,16%	0,10%
2016	6,27	11,54	8,61	0,18%	0,14%
2017	6,59	10,40	7,98	0,16%	0,12%
2018	7,00	10,61	7,48	0,15%	0,11%
2019	7,39	9,45	6,61	0,13%	0,09%
2020	7,61	9,52	6,74	0,13%	0,09%
2021	9,01	8,68	5,76	0,10%	0,06%
2022	10,08	8,63	6,43	0,09%	0,06%
2023	10,94	15,03	12,78	0,14%	0,12%
2024	11,74	16,64	13,47	0,14%	0,11%
2025	12,74	16,21	12,70	0,13%	0,10%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do IBGE e SIGA Brasil.

Em perspectiva internacional, observa-se contraste expressivo entre o Brasil e outras economias no que se refere ao investimento em infraestrutura de transporte como proporção do PIB. Entre 2010 e 2022, a China destinou, em média, 5,1% do PIB ao setor, enquanto Geórgia (2,9%) e Bielorrússia (2,8%) também registraram percentuais elevados. Já economias desenvolvidas como Reino Unido (0,8%), Alemanha (0,7%) e Estados Unidos (0,6%), que possuem rede de infraestrutura bem desenvolvida e consolidada, operam com proporções menores. O Brasil, por sua vez, apresenta a menor proporção entre as 50 nações que compõem a OCDE, evidenciando descompasso entre o porte de sua economia e o volume relativo de recursos destinados à expansão e modernização do setor.

Mais detalhes sobre o tema estão no estudo **Investimentos em rodovias: impactos sobre o desempenho do setor transportador**, da *Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte*, publicado pela CNT em 2025, que analisa os efeitos dos aportes públicos e privados no setor e apresenta comparações internacionais. A Confederação também divulga mensalmente o Boletim de Conjuntura Econômica e o Boletim Econômico, com acompanhamento dos principais indicadores macroeconômicos e da execução orçamentária federal voltados ao transporte.

Equipe Técnica da CNT

Elaboração

Fernanda Rezende, Diretora Executiva
Fernanda Schwantes, Gerente Executiva de Economia
Carlos Espinel, Analista de Transporte
Ana Normando, Técnica de Nível Superior
Fernando Salviano, Estagiário

Revisão e comunicação

Divulgação: Gerência Executiva de Comunicação
Revisão: Anna Guedes
Atendimento: Vanessa Montenegro

Documento finalizado em: 04/03/2026.

O Radar CNT do Transporte tem como objetivos analisar temas técnicos, econômicos e ambientais e seus impactos sobre o setor de transporte e logística e propiciar leituras rápidas, curtas e objetivas. Para ler as edições deste e de outros informes e boletins temáticos para o transporte, consulte cnt.org.br.