

# Quantidade de pontos críticos nas rodovias brasileiras diminui 12,3% em relação a 2024

## 1. INTRODUÇÃO

Em 2025, a **Pesquisa CNT de Rodovias**<sup>1</sup> alcançou a sua 28ª edição. Neste ano, foram percorridos 114.197 quilômetros em todas as Unidades da Federação, o que representa 2.344 quilômetros a mais do que no ano anterior. Com isso, a Pesquisa, realizada anualmente, se consolida como o mais abrangente levantamento da infraestrutura rodoviária do país. Além de analisar a condição de suas principais características – Pavimento, Sinalização e Geometria da Via –, inclui ainda o registro e a avaliação dos **pontos críticos**.

Nesse contexto, os pontos críticos são definidos como situações atípicas que ocorrem na rodovia, interferem no fluxo normal do tráfego e podem trazer graves riscos à segurança dos usuários. Além disso, estão associados à elevação dos custos operacionais, devido ao aumento do tempo de viagem, do consumo de combustível e dos gastos com manutenção dos veículos.

Quando identificadas em campo, durante a coleta de informações, essas ocorrências são registradas por meio de fotos e georreferenciamento, sendo classificadas quanto:

- a) ao seu tipo (queda de barreira, buraco grande, erosão na pista, ponte caída, ponte estreita<sup>2</sup> e outros<sup>3</sup>);
- b) à sua sinalização<sup>4</sup> (adequada, deficiente e inexistente); e
- c) à existência de obras, nos casos em que se constata a realização de intervenções corretivas no momento do seu registro.

Os pontos críticos são avaliados, ainda, quanto à sua recorrência em relação a edições anteriores da Pesquisa<sup>5</sup>. Cabe destacar que cada tipo de ponto crítico é registrado apenas uma vez por Unidade de Coleta (UC)<sup>6</sup>, mesmo nos casos em que há recorrência<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> CNT, 2025.

<sup>2</sup> A partir de 2021 os pontos críticos do tipo “Ponte estreita” passaram a ser levantados como uma categoria específica. Antes disso, eram classificados como “Outros”.

<sup>3</sup> Situações diversas dos demais tipos de pontos críticos, tais como obstáculos na via, interdições em parte da via, estreitamento da via ou pontes com pista de rolamento em estrutura de madeira ou metálica. Os registros desse tipo feitos em campo são analisados e validados posteriormente pela coordenação da Pesquisa.

<sup>4</sup> São requeridos, para a sinalização de pontos críticos, dispositivos de uso temporário (tais como cones, tambores e balizadores móveis) e/ou barreiras (a exemplo de barreiras de concreto, barreiras plásticas e cavaletes) (Contran, 2022).

<sup>5</sup> Quando se verifica que um ponto crítico registrado no ano anterior permanece na via, registra-se essa recorrência.

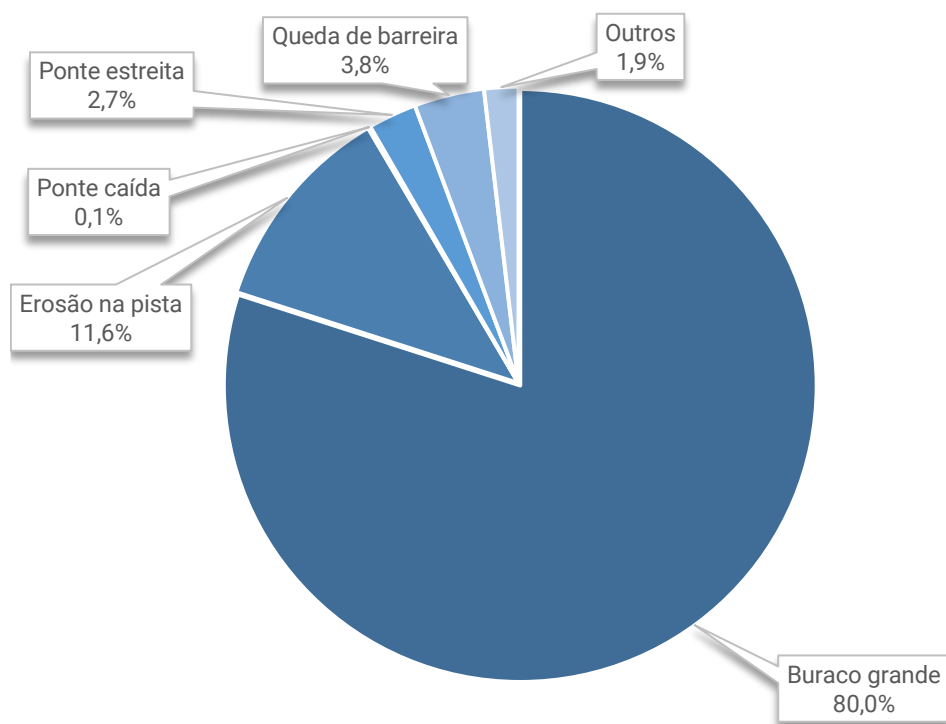
<sup>6</sup> Por definição, as Unidades de Coleta da Pesquisa CNT de Rodovias têm 1,0 km de extensão, mas podem variar de 0,5 a 1,5 km, quando situadas no início ou no final de um trecho de pesquisa.

<sup>7</sup> Mesmo que sejam observados dois ou mais pontos críticos de um mesmo tipo, dentro de uma mesma UC, somente um deles é contabilizado na presente análise, seja ele recorrente ou não.

## 2. QUANTIDADE DE PONTOS CRÍTICOS NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

Na edição de 2025 da **Pesquisa CNT de Rodovias**, foram registrados 2.146 pontos críticos na malha avaliada<sup>8</sup>, o que representa uma **redução de 12,3%** em relação ao levantamento do ano anterior, no qual foram registradas 2.446 ocorrências. O Gráfico 1 apresenta a distribuição por tipo desses pontos críticos registrados no ano corrente. Consta-se que a maioria deles se enquadra na categoria “Buraco grande”, seguidos por “Erosão na pista”, que, somados, representam 91,6% do total. Os demais tipos – “Queda de barreira”, “Ponte estreita”, “Ponte caída” e “Outros” –, juntos, somam 8,5% dos pontos observados em campo. Destaca-se que todas essas situações, quando não são imediatamente reparadas ou adequadamente sinalizadas, podem trazer graves prejuízos e riscos para todos os usuários da via.

Gráfico 1 – Distribuição dos pontos críticos identificados em 2025, por tipo



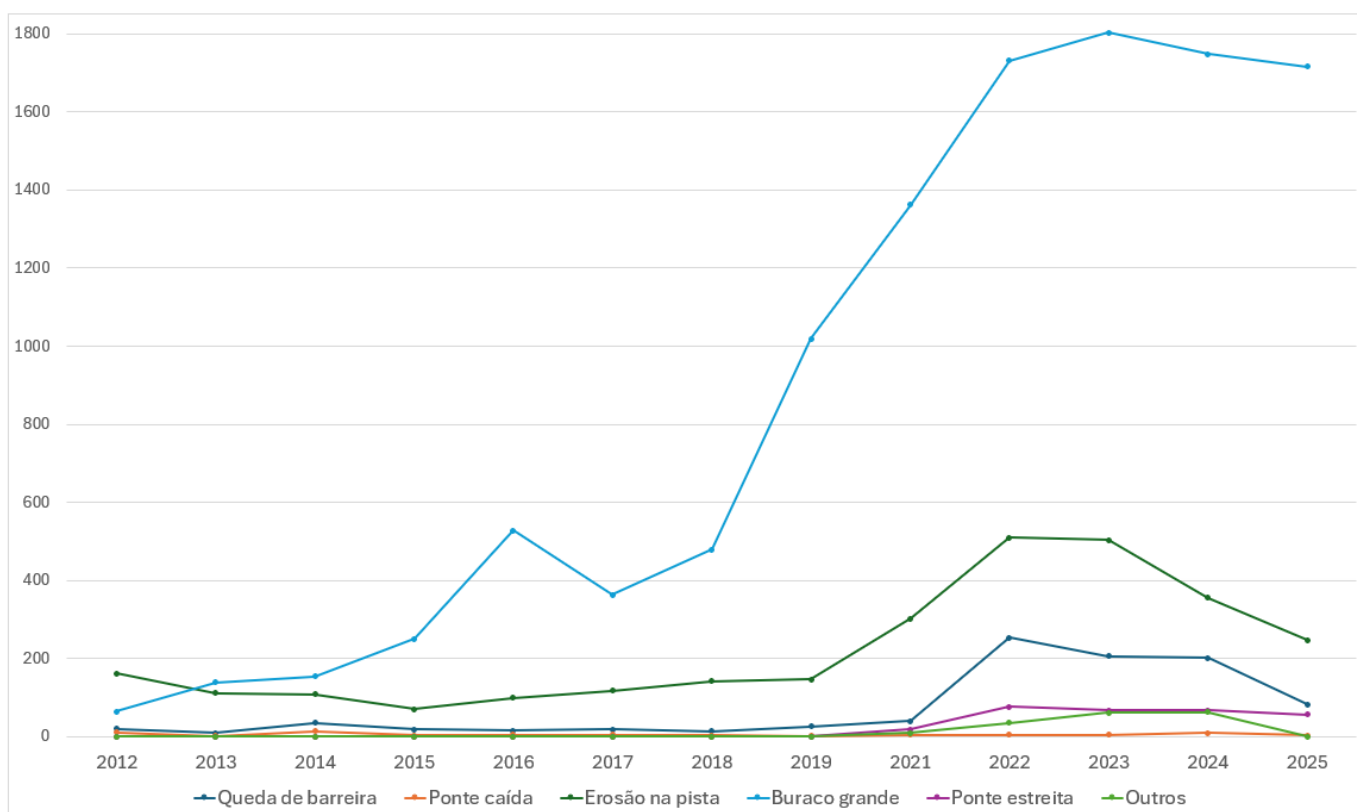
Nota: A soma dos valores indicados no gráfico não corresponde a 100,0% devido ao critério adotado para o arredondamento das casas decimais.

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

<sup>8</sup> Na Pesquisa, é avaliada a totalidade da malha rodoviária federal pavimentada, assim como as principais rodovias estaduais pavimentadas e todas as rodovias concessionadas.

No que tange à série histórica dos pontos críticos registrados nas últimas 13 edições da **Pesquisa CNT de Rodovias**<sup>9</sup>, o Gráfico 2 apresenta os dados. Ao comparar os resultados de 2025 com 2024, nota-se que houve redução na quantidade de registros em todas as categorias, sendo o tipo “Queda de barreira” o que apresentou a maior retração em termos absolutos: foram 120 registros a menos que em 2024. “Ponte caída” e “Queda de barreira” tiveram as maiores reduções em termos relativos, 66,7% e 59,4% respectivamente. Já “Buraco grande” foi o ponto crítico com menor queda percentual (1,8%), contudo, foram identificados 32 casos a menos que no ano anterior.

Gráfico 2 - Série histórica da quantidade de pontos críticos identificados na Pesquisa CNT de Rodovias, por tipo (2012 a 2025)



Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados de edições anteriores da Pesquisa CNT de Rodovias.

De todos os 2.146 pontos críticos registrados em 2025, apenas 34 (1,6%) passavam por obras de recuperação durante a coleta em campo. Nesse sentido, vale ressaltar que o pesquisador só registra a obra no ponto crítico se, no momento da coleta, houver máquinas em operação e/ou pessoas trabalhando. Considerando essas obras, a maioria delas (17 casos) dedicava-se ao reparo de “Quedas de barreira”. A Tabela 1 apresenta os números de pontos críticos com e sem obra, segregados por tipo.

<sup>9</sup> No período considerado, a Pesquisa não foi realizada no ano de 2020.

Tabela 1 – Quantidade de pontos críticos em obra, por tipo, em 2025

| Quantidade de pontos críticos por tipo | Sem obra     | Com obra  | Total        |
|--|--------------|-----------|--------------|
| Buraco grande                          | 1.711        | 5         | 1.716        |
| Erosão na pista                        | 240          | 8         | 248          |
| Ponte caída                            | -            | 3         | 3            |
| Ponte estreita                         | 57           | -         | 57           |
| Queda de barreira                      | 65           | 17        | 82           |
| Outros                                 | 39           | 1         | 40           |
| <b>Total</b>                           | <b>2.112</b> | <b>34</b> | <b>2.146</b> |

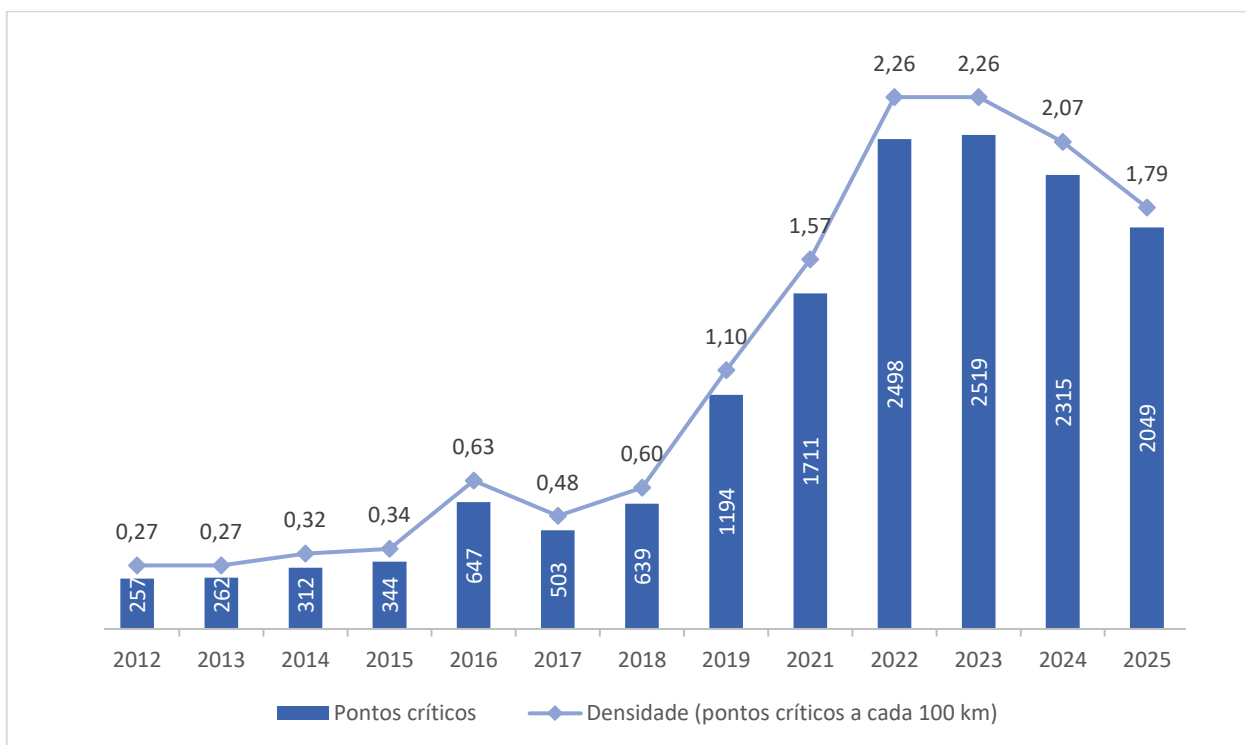
Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

A evolução do número de pontos críticos registrados na **Pesquisa CNT de Rodovias** a partir de 2012 e de sua densidade<sup>10</sup> a cada 100 quilômetros pesquisados é apresentada no Gráfico 3. Ressalta-se que os registros de “Pontes estreitas” e “Outros” não foram incluídos nessa análise por não terem sido considerados em toda a série histórica. Observa-se que, a partir de 2024, iniciou-se uma regressão desse indicador, de modo que, em 2025, foi registrado 1,79 pontos críticos a cada 100 quilômetros percorridos. Isso significa que, ao trafegar pelas rodovias, o usuário se depara, em média, com um ponto crítico a cada 56 quilômetros, aproximadamente. Em 2024, tal valor indicou o registro de um ponto crítico a cada 44 quilômetros. Esse cenário de melhora representa um reflexo tanto do aumento da malha rodoviária concedida como do incremento dos montantes autorizados pela União para investimento em infraestrutura<sup>11</sup>, o que significa maior quantidade de recursos privados e públicos direcionados ao setor rodoviário do país.

<sup>10</sup> Razão entre a quantidade total de pontos críticos observada e a extensão total pesquisada, a cada ano.

<sup>11</sup> Boletim Unificado – Setembro (CNT, 2025).

Gráfico 3 – Série histórica do quantitativo e da densidade de pontos críticos identificados na Pesquisa CNT de Rodovias (2012 a 2025)



Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados de edições anteriores da Pesquisa CNT de Rodovias.

A ocorrência de pontos críticos varia entre as regiões e Unidades da Federação. Para evidenciar essas diferenças, a Tabela 2 apresenta, para cada UF, o número de pontos críticos registrados, a extensão pesquisada e a densidade a cada 100 quilômetros. Nota-se que Maranhão (MA), Acre (AC) e Roraima (RR) são os estados que apresentaram maiores valores absolutos, com 485, 248 e 212 pontos críticos registrados, respectivamente.

Quanto à densidade, Acre (AC) e Roraima (RR) apresentaram os maiores valores, ambos com 18,3 pontos críticos encontrados a cada 100 quilômetros percorridos. Isso significa que, ao trafegar pelas rodovias desses estados, os usuários encontram, em média, um ponto crítico a cada 5,5 quilômetros. Na segunda e terceira posições estão Amazonas (AM) e Maranhão (MA), com 14,3 e 10,3 pontos críticos a cada 100 quilômetros, respectivamente.

Pelo lado das avaliações positivas, destaca-se o Distrito Federal (DF) com um registro e o Mato Grosso do Sul (MS), com dois. Na avaliação da densidade, novamente Mato Grosso do Sul (MS) se sobressai, registrando o menor valor do país: 0,04 ponto crítico a cada 100 km, o que significa uma ocorrência a cada 2.500 km. Paraná (PR), São Paulo (SP) e Distrito Federal (DF) possuem 0,2 ponto crítico a cada 100 quilômetros de extensão, ou seja, o usuário, em média, se depara com um ponto crítico a cada 500 quilômetros.

Tabela 2 – Quantidade de pontos críticos identificados em 2025, extensão pesquisada e densidade, por UF<sup>12</sup>

| UF | Pontos críticos | Extensão pesquisada (km) | Densidade (pontos críticos a cada 100 km) |
|----|-----------------|--------------------------|---|
| AC | 248             | 1.355                    | 18,3                                      |
| AL | 8               | 841                      | 1,0                                       |
| AM | 141             | 989                      | 14,3                                      |
| AP | 20              | 545                      | 3,7                                       |
| BA | 66              | 9.302                    | 0,7                                       |
| CE | 61              | 3.773                    | 1,6                                       |
| DF | 1               | 456                      | 0,2                                       |
| ES | 10              | 1.743                    | 0,6                                       |
| GO | 27              | 7.684                    | 0,4                                       |
| MA | 485             | 4.724                    | 10,3                                      |
| MG | 128             | 15.557                   | 0,8                                       |
| MS | 2               | 4.739                    | 0,04                                      |
| MT | 95              | 7.156                    | 1,3                                       |
| PA | 163             | 4.453                    | 3,7                                       |
| PB | 7               | 1.782                    | 0,4                                       |
| PE | 60              | 3.189                    | 1,9                                       |
| PI | 46              | 4.147                    | 1,1                                       |
| PR | 12              | 6.601                    | 0,2                                       |
| RJ | 35              | 2.649                    | 1,3                                       |
| RN | 16              | 1.883                    | 0,8                                       |
| RO | 8               | 1.901                    | 0,4                                       |
| RR | 212             | 1.159                    | 18,3                                      |
| RS | 79              | 8.813                    | 0,9                                       |
| SC | 25              | 3.554                    | 0,7                                       |
| SE | 11              | 653                      | 1,7                                       |
| SP | 21              | 10.970                   | 0,2                                       |
| TO | 62              | 3.579                    | 1,7                                       |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

Além da análise por UF, os dados permitem a segmentação por jurisdição e gestão. A Tabela 3 apresenta o quantitativo e a densidade de pontos críticos, bem como a extensão pesquisada, para cada uma dessas competências. Ao trafegar em rodovias federais, o usuário encontra, em média, um ponto crítico a cada 51 quilômetros. Já nas rodovias estaduais, essa situação ocorre a cada 57 quilômetros. Tanto nas federais quanto nas estaduais, porém, houve uma melhora significativa em relação a 2024. No ano passado, os usuários encontravam, em média, uma ocorrência a cada 45 quilômetros nas rodovias estaduais e a cada 46 quilômetros, nas federais.

Ao realizar a análise segundo o tipo de gestão, os resultados obtidos também são melhores em relação a 2024, tanto para as concedidas quanto para as públicas<sup>13</sup>. Contudo, destaca-se o melhor desempenho das rodovias geridas pela iniciativa privada em comparação com as públicas. Com uma densidade de pontos críticos 10 vezes maior que as concedidas, as rodovias sob gestão pública

<sup>12</sup> Os valores apresentados não consideram os pontos críticos do tipo “Ponte estreita” e “Outros”.

<sup>13</sup> Em 2024, o usuário encontrava, em média, um ponto crítico a cada 313 km nas rodovias concedidas e a cada 35 km nas rodovias públicas.

registraram 2.076 ocorrências em 2025, enquanto apenas 70 foram encontrados em toda a malha concedida. Isso significa que é possível encontrar um ponto crítico a cada 430 quilômetros nas vias sob gestão privada, enquanto nas públicas, tem-se um a cada 40 quilômetros, em média.

**Tabela 3 – Quantidade e densidade de pontos críticos identificados e extensão pesquisada, por jurisdição e tipo de gestão**

| Jurisdição   | Pontos críticos | Extensão pesquisada (km) | Densidade (pontos críticos a cada 100 km) |
|--------------|-----------------|--------------------------|---|
| Estadual     | 810             | 46.142 (40,4%)           | 1,76                                      |
| Federal      | 1.336           | 68.055 (59,6%)           | 1,96                                      |
| <b>Total</b> | <b>2.146</b>    | <b>114.197</b>           |   |
| Gestão       | Pontos críticos | Extensão pesquisada (km) | Densidade (pontos críticos a cada 100 km) |
| Concedida    | 70              | 30.130 (26,4%)           | 0,23                                      |
| Pública      | 2.076           | 84.067 (73,6%)           | 2,47                                      |
| <b>Total</b> | <b>2.146</b>    | <b>114.197</b>           |   |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

De forma sequencial, a Tabela 4 apresenta a quantidade de pontos críticos observada ao agregar as informações de gestão e jurisdição. Chama a atenção a densidade de registros encontrados nas rodovias públicas, tanto de jurisdição federal (2,48 registros a cada 100 quilômetros) como estadual (2,45 pontos críticos a cada 100 quilômetros). Por outro lado, o resultado das rodovias concedidas reitera o bom desempenho relatado anteriormente: 0,33 ponto crítico a cada 100 quilômetros (estaduais) e 0,14 registro a cada 100 quilômetros (federais).

**Tabela 4 – Quantidade de pontos críticos identificados e densidade, por gestão e jurisdição**

| Gestão/Jurisdição | Quantidade/Densidade (pontos críticos a cada 100 km) |              |
|-------------------|--|--------------|
|                   | Concedido  | Público      |
| <b>Estadual</b>   | 49 (0,33)  | 761 (2,45)   |
| <b>Federal</b>    | 21 (0,14)  | 1.315 (2,48) |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

### 3. CONDIÇÃO DA SINALIZAÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

Todos os pontos críticos encontrados durante a coleta de dados da Pesquisa CNT de Rodovias também são avaliados quanto à existência e à adequação de sua sinalização. Trata-se de um elemento essencial para a segurança rodoviária, pois informa e adverte os usuários sobre essas situações atípicas, que podem surgir ao longo da via, constituir obstáculos à fluidez do tráfego e causar acidentes. A adequada sinalização permite ao condutor reagir a tempo e efetuar as manobras necessárias para que não ocorram sinistros no trânsito.

De acordo com a metodologia da Pesquisa, a sinalização dos pontos críticos é classificada como:

- a) Adequada – situação em que os sinais e dispositivos auxiliares de utilização obrigatória<sup>14</sup> estão presentes e delimitam toda a área da ocorrência;
- b) Deficiente – quando os sinais ou dispositivos auxiliares de utilização obrigatória existem, porém estão parcialmente presentes, não delimitam toda a extensão da ocorrência e/ou foram utilizados elementos distintos dos obrigatórios; e
- c) Inexistente – indica que nenhum dos sinais ou dispositivos auxiliares de utilização obrigatória ou facultativa estão presentes ou, caso existam, estão totalmente cobertos pelo mato e/ou destruídos.

Dado o exposto, a Tabela 5 apresenta a condição da sinalização dos pontos críticos registrados, por tipo de ocorrência. Observa-se, a partir desses dados, que a maioria das ocorrências (88,0%) não possuía nenhum tipo de sinalização no momento da coleta e apenas 3,0% estavam adequadamente sinalizadas. Essa situação é ainda mais acentuada no caso dos “Buracos grandes”, visto que 98,6% (1.692 registros) apresentaram sinalização inexistente.

Tabela 5 – Condição da sinalização dos pontos críticos identificados

| Tipo de ponto crítico | Condição da sinalização |            |             |
|-----------------------|-------------------------|------------|-------------|
|                       | Adequada                | Deficiente | Inexistente |
| Queda de barreira     | 18                      | 16         | 48          |
| Ponte caída           | -                       | 3          | -           |
| Erosão na pista       | 21                      | 127        | 100         |
| Buraco grande         | 2                       | 22         | 1.692       |
| Ponte estreita        | 21                      | 15         | 21          |
| Outros                | 3                       | 9          | 28          |
| Percentual            | 3,0%                    | 9,0%       | 88,0%       |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

## 4. RECORRÊNCIA DE PONTOS CRÍTICOS NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

No momento do levantamento dos dados em campo, na **Pesquisa CNT de Rodovias**, ao se aproximar de um local onde foi registrado um ponto crítico no ano anterior, o sistema de coleta georreferenciada emite um alerta ao pesquisador para que ele avalie se aquele ponto crítico ainda existe. Em caso afirmativo, o pesquisador confirma e avalia a ocorrência segundo a sinalização e a existência de obra. Por outro lado, se o ponto crítico não mais existir, o pesquisador registra essa informação e prossegue a coleta normalmente. A recorrência dos pontos críticos, assim, é uma medida do quanto

<sup>14</sup> Os pontos críticos devem ser protegidos por sinalização ou dispositivos de uso temporário (Contran, 2022a). As “Pontes estreitas”, excepcionalmente, devem ser sinalizadas com placa de advertência específica (Ponte estreita, sinal A-22) (Contran, 2022b).

os gestores das vias são eficientes em reparar essas situações – que, pela sua gravidade, demandam uma solução imediata.

A Tabela 6 apresenta o número de registros novos e recorrentes de pontos registrados em 2025, por tipo de gestão<sup>15</sup>. Observa-se que, na atual edição da Pesquisa, foram registrados 1.745 novos pontos críticos e 401 recorrentes – com destaque para os do tipo “Buraco grande” e “Erosão na pista”, que apresentaram a maior quantidade de novos casos.

O surgimento de pontos críticos pode estar relacionado a diversos fatores, entre os quais estão erros ou inadequações de projeto e/ou de execução, o próprio efeito do tráfego de veículos e as ocorrências de intempéries. Além de atuar nessas causas – visando a sua adequação ou mitigação –, os responsáveis pelas vias devem tomar medidas imediatas de reparação para não expor os usuários a perigos, evitando ainda o agravamento dos pontos críticos, o que pode causar o colapso da infraestrutura, e mantendo a rodovia em um nível adequado de serviço.

Nesse sentido, calcula-se, a partir dos dados da Tabela 6, que o número de pontos críticos recorrentes nas rodovias públicas é 24 vezes superior aos daquelas sob gestão concedida. Ocorre que a extensão da malha das primeiras é apenas 2,8 vezes superior à das rodovias concessionadas, o que evidencia uma expressiva diferença de densidade de pontos críticos recorrentes entre os dois tipos de gestão.

Tabela 6 - Recorrência de pontos críticos

| Tipo de ponto crítico | Gestão pública |            | Gestão concedida |            |
|-----------------------|----------------|------------|------------------|------------|
|                       | Novo           | Recorrente | Novo             | Recorrente |
| Queda de barreira     | 50             | 19         | 8                | 5          |
| Ponte caída           | 1              | 2          | -                | -          |
| Erosão na pista       | 103            | 119        | 18               | 8          |
| Buraco grande         | 1.493          | 197        | 25               | 1          |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

## 5. INVESTIMENTOS PARA A RESOLUÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS IDENTIFICADOS

Após um período de 10 anos (*i.e.*, de 2012 a 2022) de queda expressiva nos investimentos públicos direcionados à malha rodoviária, ocorreu, em 2023, a retomada dos investimentos federais no setor. Nesse sentido, a Lei Orçamentária Anual (LOA) do presente ano autorizou a aplicação de R\$ 11,41

<sup>15</sup> Foram excluídos dessa análise os pontos críticos do tipo “Ponte estreita” e “Outros”, pois todos os do primeiro tipo são avaliados e validados em escritório e, para os do segundo tipo, não é avaliada a recorrência, por se tratar de um grupo heterogêneo de ocorrências.

bilhões em investimentos federais no segmento rodoviário. Do montante autorizado, 81,8% foram efetivamente executados até outubro do ano corrente<sup>16</sup>.

Com o aumento da disponibilidade orçamentária federal direcionada às rodovias, é de se esperar sua aplicação em obras para a correção de pontos críticos. No entanto, apesar de o número total de pontos críticos ter diminuído, de acordo com os resultados da **Pesquisa CNT de Rodovias** de 2025, a quantidade de ocorrências registradas com a execução simultânea de intervenções de recuperação, no momento da coleta de campo, foi baixa: apenas 1,6% dos pontos críticos (34 situações). Esse cenário evidencia a necessidade de ampliação dos recursos para essa finalidade e a sua aplicação, em caráter prioritário. Caso contrário, a malha rodoviária poderá ter o seu processo de degradação agravado nesses pontos.

Diante disso, torna-se necessária uma previsão de investimentos para sanar as respectivas ocorrências. Assim, a Tabela 7 apresenta as demandas necessárias para solucionar os pontos críticos registrados em 2025, segmentados por tipo<sup>17</sup>. Dessa forma, a CNT estima ser necessária a aplicação de R\$ **3,40 bilhões**, valor 31,2% inferior ao registrado em 2024<sup>18</sup>. Desse total, 29,9% devem ser destinados à adequação ou reconstrução de “Pontes estreitas” e 27,2%, para a resolução de “Buracos grandes”.

Nesse contexto, o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2026<sup>19</sup> prevê a destinação de R\$ 11,90 bilhões para serem investidos exclusivamente no segmento rodoviário. Tal montante é 7,1% menor que o autorizado na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2025<sup>20</sup>, que foi de R\$ 12,81 bilhões. A CNT tem trabalhado pela suplementação de recursos orçamentários para investimentos do governo federal em rodovias, por meio de emendas parlamentares, do relator setorial da área de infraestrutura e do relator-geral do PLOA 2026. Um eventual acréscimo significativo na dotação orçamentária destinada a obras em rodovias contribuirá para a redução da quantidade de pontos críticos encontrados na malha rodoviária brasileira, o que viabilizaria a redução do número de acidentes e do custo operacional dos transportadores, garantindo a melhoria da segurança viária e o aumento da competitividade da atividade de transporte e logística no país.

Cabe ressaltar, ainda, que o orçamento também deve comportar os recursos necessários para reconstrução, restauração e manutenção dos trechos da malha rodoviária federal que, de acordo

<sup>16</sup> Boletim Unificado – Outubro (CNT, 2025).

<sup>17</sup> Os pontos críticos do tipo “Outros” não foram incluídos na estimativa de investimento por representarem um conjunto heterogêneo de ocorrências, cujo valor médio para correção é de difícil ponderação.

<sup>18</sup> CNT, 2024.

<sup>19</sup> PLN nº 15/2025.

<sup>20</sup> Para mais informações sobre comparações orçamentárias previstas para 2026, acessar a Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte: PLOA 2026, elaborada pela CNT.

com os resultados mais recentes da **Pesquisa CNT de Rodovias**<sup>21</sup>, necessitam de algum tipo de intervenção de melhoria.

Tabela 7 – Valores médios de investimento para solução dos pontos críticos registrados em 2025

| Ponto crítico     | Montante necessário para resolução (R\$ bilhões) |
|-------------------|--|
| Queda de barreira | 0,84   |
| Erosão na pista   | 0,48   |
| Buraco grande     | 0,92   |
| Ponte caída       | 0,14   |
| Ponte estreita    | 1,02   |
| <b>Total</b>      | <b>3,40</b>                                      |

Fonte: Elaboração CNT, com base nos dados da edição de 2025 da Pesquisa CNT de Rodovias.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos dados apresentados, nota-se que houve uma redução significativa na quantidade de pontos críticos registrados em 2025 em comparação com o ano anterior. Contudo, de modo geral, tem-se que a gestão da infraestrutura rodoviária no país não tem priorizado a eliminação tempestiva de pontos críticos, tendo em vista o elevado percentual de situações recorrentes. De igual maneira, constata-se uma insuficiência quanto à adequada sinalização desses problemas. Em face das restrições orçamentárias, a sinalização adequada dos pontos críticos configura-se como uma medida emergencial, de caráter temporário, necessária para prevenir eventuais sinistros no trânsito.

Apesar do aumento orçamentário previsto para o setor no próximo exercício, é fundamental que se garanta a aplicação eficiente dos recursos, de modo a contribuir para a resolução definitiva das problemáticas tratadas neste informe. Além das respectivas correções, o direcionamento desses recursos também se faz necessário para a implementação de ações preventivas – como a adequada manutenção de todos os elementos que compõem as rodovias, considerando os pavimentos e obras de arte, além do monitoramento de taludes e aterros – tanto nas rodovias sob gestão pública quanto nas vias concedidas.

Nesse contexto, destaca-se um importante achado já constatado em 2024 e mantido nos resultados deste ano da **Pesquisa CNT de Rodovias**: o percentual de pontos críticos recorrentes nas rodovias administradas pela iniciativa privada é consideravelmente menor quando comparado aos resultados da gestão pública. Isso corrobora a relevância do estabelecimento de parcerias entre poder público e iniciativa privada, por meio das concessões, para ampliar os investimentos na malha rodoviária. Sendo assim, em um cenário de recursos limitados, importa que se zele pela aplicação eficiente dos investimentos públicos e privados, nas rodovias, em intervenções que contribuam para a diminuição

<sup>21</sup> Ver o capítulo 10 do relatório gerencial da Pesquisa, disponível em: [pesquisarodovias.cnt.org.br](https://pesquisarodovias.cnt.org.br), na aba “Conteúdo”.

dos custos operacionais dos transportadores – e, especificamente, do consumo de combustível e das emissões de gases do efeito estufa – e o aumento da segurança de todos os usuários da via.

Acesse [aqui](#) a publicação **Transporte Rodoviário – Os Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras**, que apresenta os aspectos metodológicos que embasam esta publicação.

Acesse [aqui](#) o **painel interativo** com os dados dos pontos críticos, atualizados até 2025.

## 7. Referências bibliográficas

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (Contran). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Volume VII – Sinalização Temporária**. Brasília, DF, 2022a. Disponível em: [gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy\\_of\\_\\_07\\_\\_MBST\\_Vol.\\_VII\\_\\_Sinalizacao\\_Temporaria.pdf](http://gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of__07__MBST_Vol._VII__Sinalizacao_Temporaria.pdf). Acesso em: nov. 2025.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (Contran). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Volume II – Sinalização Vertical de Advertência**. Brasília, DF, 2022b. Disponível em: [gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy\\_of\\_\\_02\\_\\_MBST\\_Vol.\\_II\\_\\_Sin.\\_Vert.\\_Advertencia.pdf](http://gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of__02__MBST_Vol._II__Sin._Vert._Advertencia.pdf). Acesso em: nov. 2025.

BRASIL. Congresso Nacional. **Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 15, de 2025**. Disponível em: [planalto.gov.br/CCivil\\_03/Projetos/Ato\\_2023\\_2026/2025/PLN/pln-15-25.htm](http://planalto.gov.br/CCivil_03/Projetos/Ato_2023_2026/2025/PLN/pln-15-25.htm). Acesso em: nov. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa de Rodovias**. Disponível em: [pesquisarodovias.cnt.org.br](http://pesquisarodovias.cnt.org.br). Acesso em: nov. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletim Unificado CNT – Setembro, 2025**. Disponível em: [cnt.org.br/boletins](http://cnt.org.br/boletins). Acesso em: nov. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletim Unificado CNT – Outubro, 2025**. Disponível em: [cnt.org.br/boletins](http://cnt.org.br/boletins). Acesso em: nov. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Radar CNT do Transporte – Pontos Críticos 2024**. Disponível em: [cnt.org.br/analises-transporte](http://cnt.org.br/analises-transporte). Acesso em: nov. 2025.

---

### Equipe Técnica da CNT

#### Elaboração

Fernanda Rezende, Diretora Executiva  
Tiago Veras, Gerente Executivo de Desenvolvimento do Transporte  
Camilla Souza, Analista em Transporte  
Giulia Garcia, Analista em Transporte

Fábio Augusto, Gerente Executivo de Informações Estratégicas

#### Revisão e comunicação

Divulgação e atendimento: Gerência Executiva de Comunicação  
Revisão: Anna Guedes

---

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](http://cnt.org.br).