COINFRA Conselho Temático de Infraestrutura

FIEG Federação das Indústrias do Estado de Goiás

RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE 2025

1. APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO

Esta é a décima edição do **Relatório de Infraestrutura de Goiás - Transporte**, publicação anual da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG), por meio do Conselho Temático de Infraestrutura (COINFRA). O documento é subdividido em:

- Transporte Rodoviário
- Transporte Ferroviário
- Transporte Hidroviário
- Transporte Aeroportuário

O **Relatório de Infraestrutura de Goiás** é elaborado com apoio do COINFRA/CNI (Confederação Nacional da Indústria), usando metodologia já testada e aprovada por aquele colegiado. O conteúdo principal de Transporte poderá servir de subsídios para orientação de planos e ações da FIEG, tomada de decisões das empresas e atuação política da Federação, dos sindicatos, das empresas e demais instituições da sociedade goiana.

Tratando apenas de informações de fontes oficiais, o relatório apresenta conjuntura e resultados referentes a diferentes datas, os dados que constituem os indicadores relatados, trazendo sempre as últimas informações disponíveis.

Esperamos que a publicação contribua para a continuidade do crescimento socioeconômico do **Estado de Goiás** e para o avanço da competitividade das empresas goianas, a partir da melhoria das condições de infraestrutura requeridas por este importante centro de produção industrial, agropecuária, comercial, mineral e de logística, situado estrategicamente no coração do Brasil.

Boa leitura!

André Rocha
Presidente da FIEG

Célio Eustáquio de Moura
Presidente do Coinfra/FIEG

2. LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

2.1 Malha Rodoviária (CNT)

Pesquisa mais recente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), de 2024, aponta que a extensão total das rodovias pavimentadas em Goiás é de 12.786 km, dos quais 3.416 km federais e 9.370 km estaduais. Desse total, a pesquisa avaliou qualitativamente 7.692 km (60,15%) da malha do Estado.

A tabela abaixo mostra a classificação das rodovias em sua extensão (em km) nos anos de 2023 e 2024 para quatro diferentes características (estado geral, pavimento, sinalização e geometria da via). Percebe-se que, na classificação "Ótimo/Bom", referente à categoria Estado Geral das vias, houve piora de -32% (De 3.139 para 2.140 km). Em Pavimentação, a queda apresentada foi de apenas -1% na comparação entre 2023 e 2024. Quanto à Sinalização, a queda foi de -39% (De 3.031 para 1.861 km). Na Geometria da Via, resultado de -9% (De 2.863 para 2.647km).

Classificação das Características das Rodovias Avaliadas Goiás (km)

Classificação	Estado Geral - km			Pavimento - km			Sinalização - km			Geometria da Via - km		
	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%
Ótimo	813	196	-76%	2.746	2.544	-7%	1.057	351	-67%	1.265	757	-40%
Bom	2.326	1.944	-16%	902	1.055	17%	1.975	1.510	-24%	1.631	1.890	16%
Regular	2.865	3.385	18%	2.992	2.987	0%	3.126	3.697	18%	1.722	1.531	-11%
Ruim	1.474	1.841	25%	962	883	-8%	877	1.167	33%	1.636	2.138	31%
Péssimo	204	326	60%	80	223	179%	647	967	49%	1.428	1.376	-4%
Somatório Agregado												
Ótimo / Bom	3.139	2.140	-32%	3.648	3.599	-1%	3.032	1.861	-39%	2.896	2.647	-9%
Regular / Ruim / Péssimo	4.543	5.552	22%	4.034	4.093	1%	4.650	5.831	25%	4.786	5.045	5%

Fonte: CNT

A classificação das rodovias avaliadas em Goiás entre 2023 e 2024 revela preocupante deterioração da infraestrutura viária estadual. A qualidade geral das rodovias piorou significativamente, com redução de 76% na extensão de estradas classificadas como "Ótimo" e de 16% naquelas consideradas com "Bom". Paralelamente, houve um aumento expressivo das rodovias avaliadas como "Regular" (+18%), "Ruim" (+25%) e "Péssimo" (+60%). O somatório das estradas em condições boas caiu 32%, enquanto a quilometragem das rodovias em estado insatisfatório aumentou 22%. Esses dados indicam que o sistema rodoviário goiano está se degradando rapidamente, o que pode comprometer não apenas a segurança dos usuários, mas também a economia do Estado.

No que diz respeito ao pavimento, a situação também apresenta sinais preocupantes. Embora a quilometragem classificada com "Bom" tenha aumentado 17%, a de rodovias "Ótimo" caiu 7%. O dado mais alarmante, porém, é o aumento de 179% na extensão das rodovias classificadas como "Péssimo", passando de 80 km para 223 km. Esse avanço expressivo das condições críticas pode gerar impactos diretos no setor industrial, especialmente no escoamento da produção agrícola e na logística das empresas que dependem das rodovias para transporte de mercadorias. Estradas esburacadas e malconservadas resultam em aumento dos custos operacionais, devido ao maior consumo de combustível, desgastes em veículos e atrasos nas entregas, prejudicando a competitividade das indústrias goianas.

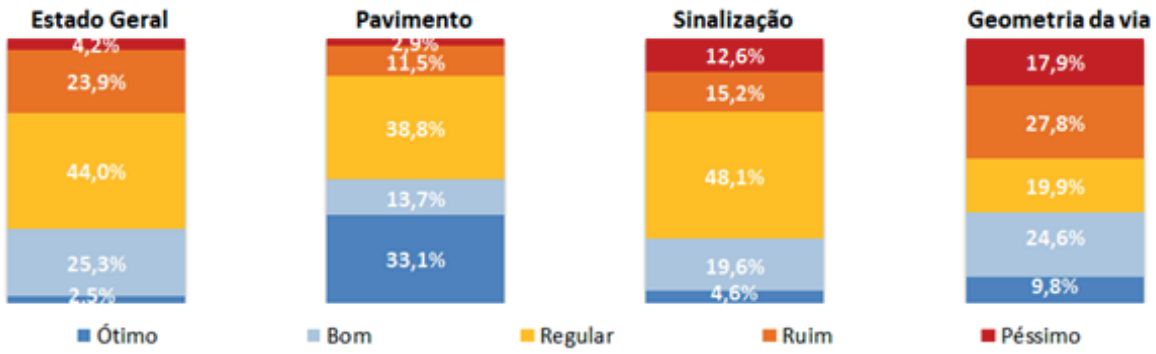
A sinalização das rodovias também piorou drasticamente, com redução de 67% nas estradas classificadas com "Ótimo" e de 24% naquelas com conceito "Bom". Por outro lado, houve um crescimento expressivo das rodovias avaliadas com "Ruim" (+33%) e "Péssimo" (+49%). A sinalização inadequada aumenta os riscos de acidentes e dificulta a mobilidade, tornando as estradas menos seguras para motoristas de carga e passageiros. Além dos impactos diretos na segurança, a precariedade da sinalização pode afetar o transporte de produtos industriais e agrícolas, reduzindo a eficiência logística e causando prejuízos a setores como o agropecuário e o comércio.

Em relação à geometria da via, a piora também é evidente. A quilometragem de rodovias classificadas com "Ótimo" caiu 40%, enquanto a categoria "Bom" teve um leve aumento de 16%. No entanto, a extensão das rodovias em estado "Ruim" cresceu 31%, e as estradas "Péssimo" tiveram leve redução de apenas 4%. A má geometria das vias prejudica especialmente o transporte de cargas pesadas, uma vez que curvas acentuadas, falta de acostamentos e trechos mal planejados aumentam o risco de acidentes e atrasos no deslocamento de mercadorias.

Com a piora dos dados em praticamente todos os critérios avaliados, o impacto no setor industrial e na economia de Goiás pode ser severo. O aumento das rodovias em estado crítico prejudica diretamente a logística de transporte, reduz a eficiência da distribuição de produtos e encarece os custos de frete. Além disso, empresas podem considerar alternativas para escoamento da produção, como o transporte ferroviário ou por outras rodovias, deslocando investimentos para Estados vizinhos. Isso pode levar a uma redução da competitividade econômica de Goiás e dificultar o crescimento agroindustrial da região.

Diante desse cenário, torna-se fundamental a adoção de medidas urgentes para recuperação e manutenção das rodovias, com foco na melhoria do pavimento, na reestruturação da geometria viária e na revitalização da sinalização. Sem esses investimentos, os problemas de infraestrutura tendem a se agravar, resultando em mais prejuízos para o setor produtivo e para a população que depende dessas estradas para transporte e mobilidade.

Resumo das Características das Rodovias Avaliadas em Goiás (2024)

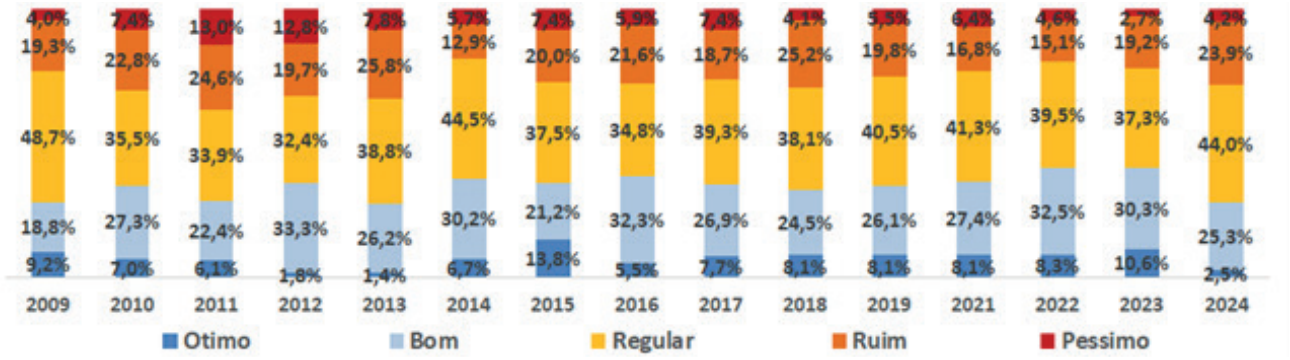


Fonte: CNT

O gráfico mostra que a infraestrutura rodoviária de Goiás está em condições críticas, especialmente em relação à sinalização e à geometria das vias. No Estado Geral, apenas 2,5% das rodovias são classificadas com "Ótimo", enquanto 44% estão em estado "Regular" e 23,9% em "Ruim", demonstrando a necessidade urgente de manutenção. O pavimento também preocupa, com 11,5% das estradas em condições "Ruins" e 2,9% em "Péssimo", impactando diretamente o transporte de mercadorias e aumentando os custos logísticos. A sinalização apresenta um cenário ainda pior, com 48,1% das rodovias avaliadas com "Regular", 15,2% "Ruim" e 12,6% "Péssimo", elevando o risco de acidentes e atrasos. A geometria da via segue a mesma tendência negativa, com 27,8% das rodovias em estado "Ruim" e 17,9% "Péssimo", dificultando o tráfego de veículos pesados e comprometendo a eficiência logística do setor industrial. Esse cenário pode gerar prejuízos para a economia estadual, aumentando o tempo e os custos de transporte, reduzindo a competitividade das empresas e afetando diretamente o escoamento da produção agroindustrial. Sem investimentos urgentes, Goiás pode sofrer perdas significativas no crescimento econômico e na atração de novos negócios.

Em 2023, 41% da extensão avaliada foi considerada como "ótima/boa"; e em 2024 apresentou 28% do total das vias julgadas com "ótimo/bom, resultado que indica que houve piora na qualidade das vias.

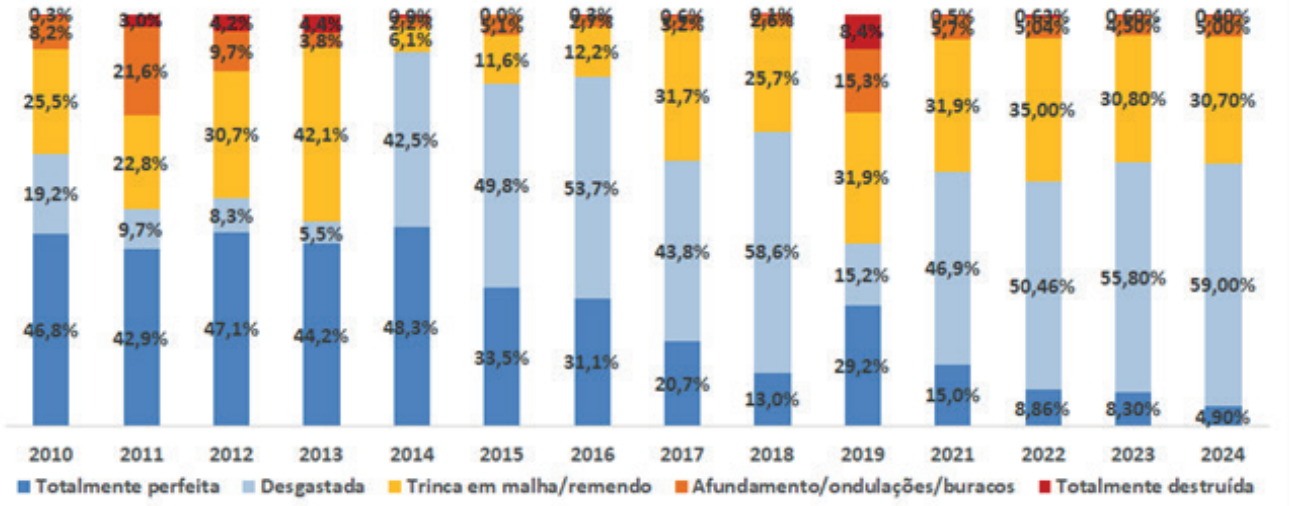
Evolução da Classificação Geral das Vias em Goiás (2009-2024)



Fonte: CNT

Em relação à situação do pavimento nas vias, percebe-se significativa piora na qualidade das rodovias entre 2010 e 2024. No primeiro ano, as rodovias em estado perfeito representavam 46,8% da extensão avaliada diante de 4,9% no último.

Evolução da Classificação Geral das Vias em Goiás (2009-2024)



Fonte: CNT

A análise do gráfico de Evolução da Classificação do Pavimento nas Vias em Goiás (2010-2024) revela deterioração significativa da qualidade das rodovias ao longo dos anos, especialmente nos últimos períodos. Em 2010, 46,8% das vias eram consideradas "Totalmente Perfeitas", mas esse percentual caiu drasticamente para apenas 4,9% em 2024, evidenciando um declínio alarmante da infraestrutura viária. Por outro lado, a categoria "Desgastada" saltou de 19,2% em 2010 para 59% em 2024, demonstrando que a maioria das estradas apresenta problemas estruturais que podem comprometer o transporte e a logística.

Essa deterioração afeta diretamente o setor industrial, pois estradas malconservadas aumentam os custos operacionais das empresas, resultando em maior consumo de combustível, maior desgaste de veículos e aumento no tempo de transporte. Além disso, a categoria de rodovias com "Afundamento, Ondulações e Buracos" e as "Totalmente Destruídas" apresenta variações preocupantes ao longo dos anos, atingindo picos críticos, como em 2019 (8,4%) e persistindo em 2024 (0,4%), o que ainda representa risco para o transporte de cargas pesadas.

Com cerca de 90% das rodovias em condições ruins ou desgastadas, o setor industrial goiano sofre impactos severos, como dificuldade no escoamento da produção agrícola e industrial, atrasos na entrega de mercadorias e redução da competitividade no mercado. A situação pode mudar devido aos altos investimentos do Governo Estadual, por meio do Fundeinfra (Fundo Estadual de Infraestrutura), pois sem investimentos urgentes na recuperação do pavimento, Goiás corre o risco de comprometer o crescimento industrial e afastar novos investimentos em razão da infraestrutura precária

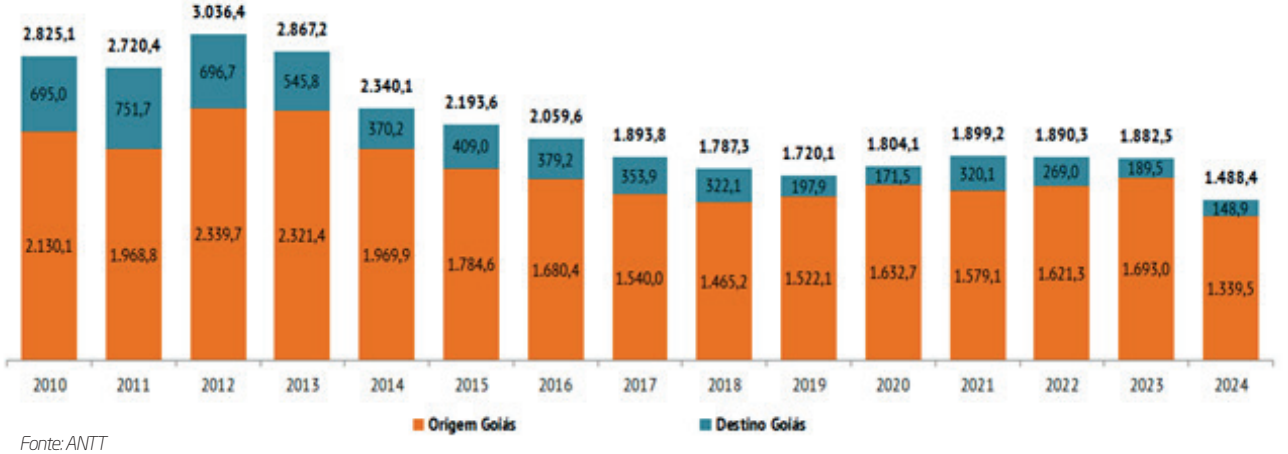
2.2 Transporte Ferroviário de Cargas (ANTT)

O transporte ferroviário em Goiás vem ganhando relevância por meio da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que desempenham papel estratégico na logística estadual. Enquanto a FCA enfrenta declínio na movimentação de carga, reduzindo sua eficiência como alternativa ao transporte rodoviário, a FNS apresenta crescimento expressivo, consolidando-se como solução competitiva para o escoamento da produção agrícola e industrial. A ampliação e modernização dessas ferrovias são fundamentais para diversificar os modais de transporte no Estado, reduzindo custos logísticos, aumentando a segurança e promovendo a integração com outros corredores de exportação.

Foram implantados 510 km de trilhos em 2022. É a maior extensão desde 2014. A malha ferroviária brasileira atingiu 29.983 km. O Brasil tinha 35 mil km de trilhos em 1950 e hoje mais de 10 mil km foram desativados.

O gráfico abaixo mostra a movimentação de carga da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica). Em 2024, foram movimentadas 1,488 milhões de toneladas, fluxo 21% inferior ao registrado em 2023.

Movimentação de Carga da FCA - Ferrocia Centro-Altântica em Goiás 2010 a 2024 (TU)

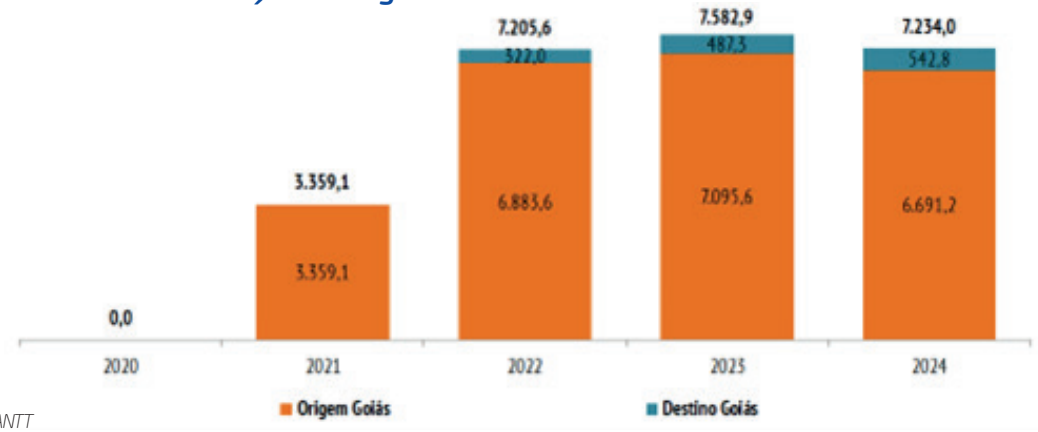


Fonte: ANTT

A Movimentação de Carga da FCA (2010-2024) revela queda acentuada no volume transportado, refletindo desafios na infraestrutura logística do Estado. Em 2012, o transporte ferroviário atingiu seu pico com 3,036 milhões de toneladas úteis (TU), mas desde então vem apresentando declínio constante, chegando a apenas 1,488 milhão de TU em 2024, redução de mais de 50%. Essa retração compromete diretamente o potencial de crescimento do setor industrial, pois o transporte ferroviário é essencial para reduzir custos logísticos, melhorar a eficiência do escoamento da produção agrícola e industrial e ampliar a competitividade das empresas goianas. A forte queda na carga destinada a Goiás, que passou de 695 mil TU em 2010 para apenas 148,9 mil TU em 2024, indica um menor fluxo de insumos e produtos para o Estado, limitando a capacidade de expansão da indústria local. Para reverter esse cenário e estimular o crescimento, são necessários investimentos na modernização da ferrovia, ampliação das conexões logísticas e incentivos ao uso do modal ferroviário, garantindo um sistema de transporte mais eficiente e competitivo para Goiás.

O gráfico abaixo mostra a movimentação de carga e descarga da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central no Estado. Em 2024, foram movimentadas 7,234 milhões de toneladas, sendo 4,6% inferior a 2023 e 115% superior ao registrado em 2021, ano que se iniciou a movimentação na ferrovia em Goiás.

Movimentação de Carga Ferrovia Norte-Sul Tramo Central em Goiás



Fonte: ANTT

A FNS (2020-2024) demonstra crescimento expressivo no transporte ferroviário do Estado, evidenciando oportunidades significativas para o setor industrial. Em 2021, o volume transportado foi de 3,359 milhões de toneladas úteis (TU), mais que dobrando em 2022 para 7,205 milhões de TU e mantendo-se acima de 7 milhões de TU nos anos seguintes. O crescimento reflete o fortalecimento da infraestrutura ferroviária e a crescente demanda por um transporte mais eficiente e econômico, reduzindo custos logísticos e melhorando a competitividade das indústrias goianas. Além disso, o aumento da carga destinada a Goiás, que passou de 322 mil TU em 2022 para 542,8 mil TU em 2024, indica maior integração da ferrovia com a economia local, facilitando o abastecimento de matérias-primas e insumos. Esse cenário favorável sugere potencial de expansão ainda maior, especialmente se houver investimentos contínuos na modernização da ferrovia e na ampliação das conexões logísticas, consolidando Goiás como um hub estratégico para o transporte ferroviário nacional.

A perspectiva para o transporte ferroviário para o curto, médio e longo prazo são:

- Operação ferroviária em larga escala a partir do Porto Seco de Anápolis, para contêineres, isso possibilitado pela conclusão do trecho ferroviário entre Rio Verde e Anápolis.
- A perspectiva de renovação antecipada da concessão da FCA levanta preocupações devido à insuficiência dos investimentos propostos para modernizar a malha ferroviária, limitando assim o potencial de aumento no volume de transporte originário do Estado de Goiás.
- A perspectiva de que as concessionárias ampliem a oferta do transporte ferroviário a partir de Goiás nos próximos anos, aumentando a participação do modal na matriz viária do Estado, e melhorando a competitividade de nossos produtos.
- A obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO (que é uma contrapartida da Vale na prorrogação antecipada da Ferrovia Vitória-Minas), ligando Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO), abrindo mais oportunidades de transporte ferroviário.

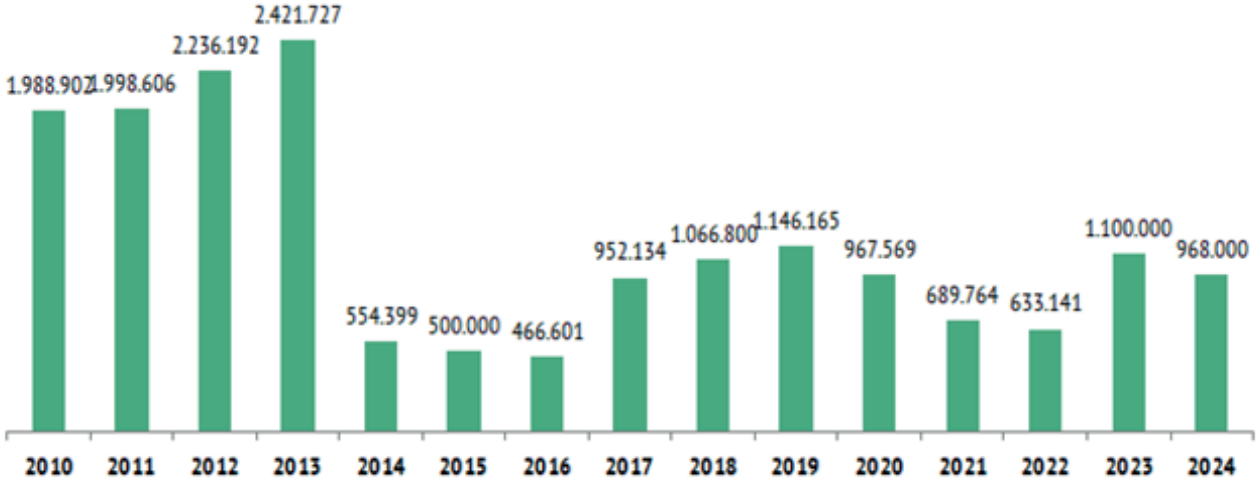
2.3 Transporte Hidroviário e Movimentação de Carga (Antaq)

Goiás possui grande potencial hidroviário, especialmente na Hidrovia Paranaíba–Paraná–Tietê e, se mais bem aproveitado, poderia ampliar a conectividade e fortalecer ainda mais a infraestrutura de transporte da região Centro-Oeste.

A consolidação desse canal hidroviário, assim como sua infraestrutura, tem permitido a Goiás vantagens significativas no que se refere ao transporte de grãos, em especial da soja. No ano de 2013, praticamente 20% de toda a soja produzida no Estado foi transportada por esse modal, o que expressa sua relevância no cenário das redes de transportes no território nacional, muito embora essa movimentação seja ainda tímida diante do potencial oferecido pelo canal. Nos anos de 2014 a 2016, a hidrovia foi praticamente paralisada devido à escassez hídrica. A retomada da navegação se deu a partir de março de 2016, rumo a Pederneiras/SP. A FIEG, por meio do COINFRA, foi fundamental para essa retomada, com reuniões junto ao Ministério dos Transportes. Três grandes empresas operam no Canal de São Simão: Caramuru Alimentos, ADM - Archer Daniels Midland e LDC - Louis Dreyfus Commodities.

Em 2021, a Hidrovia Paranaíba–Paraná–Tietê ficou paralisada e, após sete meses, foi retomada a navegação no dia 15 de março 2022, com a partida de barcaças de Pederneiras rumo ao Estado de Goiás para carregamento. O resultado da pandemia provocou queda de 29% no volume transportado na hidrovia de 2020 para 2021. Já no período de 2022, a redução foi de 8% em relação a movimentação de carga em São Simão.

Total de Movimentação de Carga Hidroviária em São Simão 2010 a 2024 (kg)



Fonte: ANTT

2.3.1 Perspectiva para o Transporte Hidroviário em Goiás

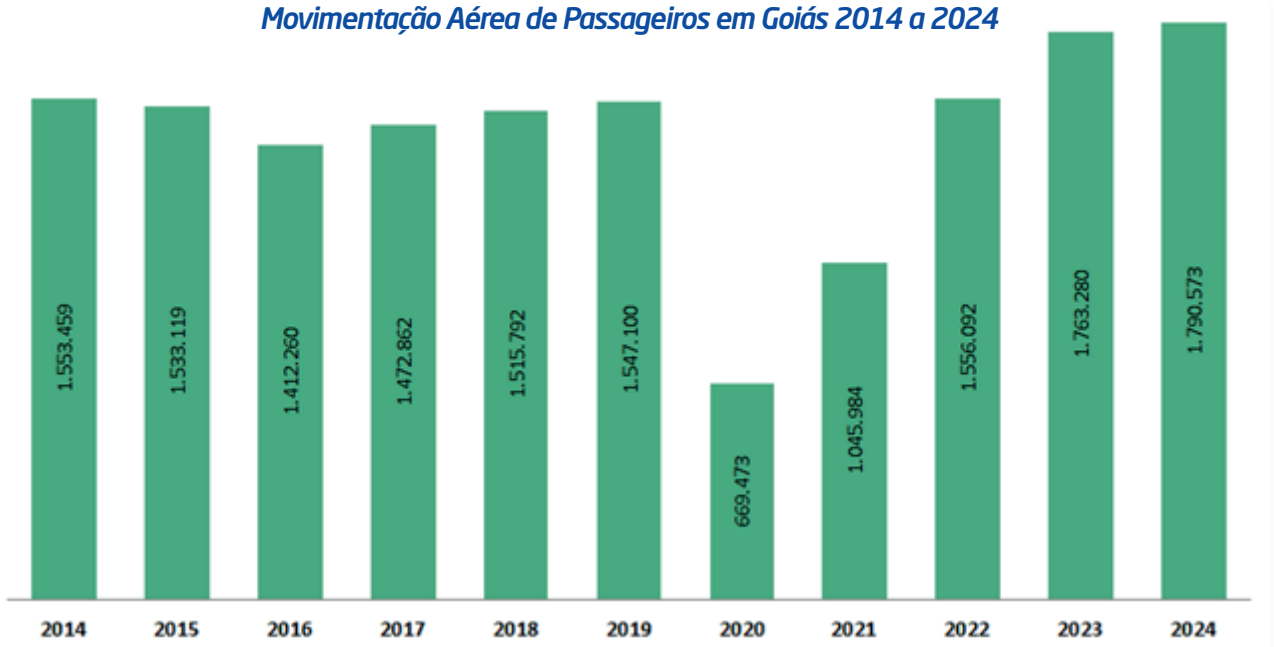
A movimentação de carga hidroviária em São Simão (2010-2024) demonstra cenário de grande oscilação, com pico em 2013 (2,42 milhões de kg) seguido por queda acentuada nos anos posteriores, atingindo seu menor nível em 2016 (466 mil kg). Apesar de leve recuperação entre 2017 e 2019, a movimentação voltou a cair, mantendo-se abaixo de 1,1 milhão de kg nos últimos anos. Essa instabilidade reflete a falta de investimentos e infraestrutura adequada para o transporte hidroviário, que poderia ser um modal altamente eficiente e sustentável para o escoamento da produção industrial e agrícola da região. Dada a posição estratégica de São Simão e sua conexão com a Hidrovia Paranaíba–Paraná–Tietê, há grande potencial de crescimento caso haja incentivos para a modernização das instalações portuárias, melhoria da navegabilidade e integração com outros modais, como rodovias e ferrovias. A reativação e ampliação desse modal poderiam reduzir custos logísticos, aliviar o tráfego rodoviário e aumentar a competitividade da indústria goiana, tornando-o alternativa viável para o desenvolvimento econômico do Estado.

Apesar do clima favorável, isso não quer dizer que temos de ficar tranquilos, ao contrário, devemos buscar sanar as deficiências logísticas que levaram à interrupção da navegação em anos anteriores por falta de calado (profundidade de água necessária para um navio flutuar), ou seja, é uma referência direta à retomada das obras de aprofundamento do canal de Nova Avanhandava, que estava paralisada desde 2019, e que em março de 2023 teve o contrato de obras assinado para derrocamento de um trecho de 10 quilômetros, com prazo de execução de três anos. A obra vai permitir navegação em cotas mais baixas na hidrovia, e por tabela, a utilização de maior volume de água nas usinas para produção energética sem afetar a navegação.

2.3.2 Movimentação Aeroportuária (Anac)

Segundo a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), a movimentação anual de passageiros alcançou 1,790 milhões de pessoas em 2024, volume 71% superior a 2021 e 15% superior a 2014.

Movimentação Aérea de Passageiros em Goiás 2014 a 2024



Fonte: Anac

O gráfico da movimentação aérea de passageiros em Goiás possui algumas observações principais:

- **Estabilidade até 2019:** De 2014 a 2019, o número de passageiros variou entre 1,4 e 1,55 milhão, sem grandes oscilações.

- **Queda em 2020:** Em 2020, houve forte redução na movimentação de passageiros, atingindo cerca de 669.473, por causa da pandemia da Covid-19.

- **Recuperação gradual:** A partir de 2021, observa-se retomada do fluxo, subindo para 1.045.984 passageiros.

- **Crescimento:** A partir de 2022, os números aumentaram significativamente, atingindo 1.556.092 passageiros e ultrapassando os níveis pré-pandemia em 2023 (1.763.280) e 2024 (1.790.573).

O impacto da pandemia foi significativo, mas a recuperação do setor aéreo foi rápida e consistente. Os números de 2023 e 2024 indicam crescimento além dos patamares de 2014-2019, sugerindo aumento na demanda por viagens aéreas em Goiás.

Movimentação de Cargas e Correios em Goiás (kg) 2014-2024

Fonte: Anac

A movimentação anual de cargas ocorre na rede de Terminais de Logística de Carga da Infraero (Teca), sendo em Goiás os aeroportos de Goiânia, Rio Verde e Caldas Novas. Em 2024, foram movimentadas 7,201 milhões de toneladas, 17% superior.

Os principais pontos da análise da movimentação de cargas e correios em Goiás:

- **Declínio inicial (2014-2016):** A movimentação caiu de 5.916.499 kg (2014) para 4.445.962 kg (2016). Isso pode estar relacionado a fatores econômicos ou mudanças logísticas no transporte de cargas;

- **Recuperação gradual (2017-2019):** De 2017 (4.787.062 kg) a 2019 (5.182.720 kg), houve retomada da movimentação de cargas, sugerindo recuperação no setor;

- **Forte queda em 2020:** Em 2020, o volume caiu drasticamente para 3.403.524 kg, evidenciando o impacto da pandemia de Covid-19 nas operações de transporte e logística;

- **Recuperação e pico em 2022:** A partir de 2021 (5.304.516 kg), a movimentação voltou a crescer, atingindo pico em 2022 (7.110.701 kg). Isso pode indicar aumento no e-commerce, recuperação econômica e maior demanda por transporte de mercadorias;

- **Leve queda em 2023 e 2024:** Após o pico de 2022, houve pequena redução em 2023 (7.005.553 kg) e recuo maior em 2024 (6.201.051 kg). Possíveis razões incluem ajustes no mercado, mudanças em rotas logísticas ou variações na demanda.

Entre 2014 e 2016, o setor de movimentação de cargas e correios em Goiás apresentou queda, seguida por período de recuperação. Em 2020, o impacto da pandemia foi severo, resultando em forte redução no volume transportado, porém a recuperação ocorreu rapidamente nos anos seguintes. O pico registrado em 2022 pode indicar crescimento expressivo do comércio eletrônico e do transporte de mercadorias. Já a leve queda observada em 2023 e 2024 sugere possível estabilização do setor ou mudanças nos padrões de movimentação de cargas.

COINFRA Conselho Temático de Infraestrutura

FIEG Federação das Indústrias do Estado de Goiás