



RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE 2026



1. APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO

Apresentamos a **11ª edição do Relatório de Infraestrutura de Goiás - Transporte**, publicação técnica anual elaborada pelo Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG). O documento integra a agenda permanente de acompanhamento da infraestrutura logística do Estado e reúne informações estratégicas para análise da competitividade e do ambiente de investimentos.

O relatório está organizado a partir da avaliação dos quatro modais que compõem a matriz de transporte goiana:

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

A metodologia utilizada segue os parâmetros técnicos do Sistema Indústria, em articulação com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), o que garante padronização dos indicadores e confiabilidade das informações. Todos os dados apresentados são provenientes de fontes oficiais e, sempre que possível, são analisados em série histórica, permitindo avaliar tendências e a evolução do setor.

O estudo apresenta um diagnóstico atualizado da infraestrutura de transporte em Goiás, destacando a situação atual dos modais, os principais gargalos, os investimentos realizados e seus reflexos sobre os setores produtivos. As informações consolidadas subsidiam o posicionamento institucional da FIEG e do Coinfra, além de apoiar decisões estratégicas das empresas e entidades representativas.

Diante da posição estratégica de Goiás no território nacional, a eficiência logística permanece um fator essencial para o fortalecimento da competitividade estadual. Este relatório busca contribuir com base técnica qualificada para o aperfeiçoamento das políticas públicas e para o planejamento de longo prazo da infraestrutura de transporte.

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), divulgada em 2025, 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, foram avaliados qualitativamente 7.684 km (60,15%) da malha do Estado.

A tabela a seguir mostra a classificação das rodovias em sua extensão (em km) nos anos de 2024 e 2025, considerando quatro características: **estado geral, pavimento, sinalização e geometria da via**.

Observa-se que, na classificação Ótimo/Bom, referente ao estado geral das vias, houve crescimento de 68%, passando de 2.140 km para 3.592 km. No critério pavimentação, o aumento foi mais discreto, de 4% entre 2024 e 2025. Já na sinalização, registrou-se crescimento expressivo de 190%, com avanço de 1.861 km para 5.405 km. Em relação à geometria da via, verificou-se aumento de 24%, passando de 2.647 km para 3.275 km.

Classificação das Características das Rodovias Avaliadas Goiás (km)

Classificação	Estado Geral - km			Pavimento - km			Sinalização - km			Geometria da Via - km		
	2024	2025	%	2024	2025	%	2024	2025	%	2024	2025	%
Ótimo	196	773	294%	2.544	3.039	19%	351	1.256	258%	757	2.286	202%
Bom	1.944	2.819	45%	1.055	703	-33%	1.510	4.149	175%	1.890	989	-48%
Regular	3.385	3.458	2%	2.987	3.172	6%	3.697	1.672	-55%	1.531	2.193	43%
Ruim	1.841	545	-70%	883	668	-24%	1.167	368	-68%	2.138	1.652	-23%
Péssimo	326	89	-73%	223	102	-54%	967	239	-75%	1.376	564	-59%
Somatório Agregado												
Ótimo / Bom	2.140	3.592	68%	3.599	3.742	4%	1.861	5.405	190%	2.647	3.275	24%
Regular / Ruim / Péssimo	5.552	4.092	-26%	4.093	3.942	-4%	5.831	2.279	-61%	5.045	4.409	-13%

Fonte: Elaboração própria com dados da CNT

A avaliação do estado geral das rodovias goianas evidencia uma melhora estrutural relevante entre 2024 e 2025, com forte expansão da extensão classificada como **Ótimo**, que passou de 196 km para 773 km, um crescimento de **294%**. O somatório agregado de trechos **Ótimo/Bom** alcançou 3.592 km em 2025, representando crescimento de 68%, enquanto os segmentos **Regular/Ruim/Péssimo** recuaram 26%. Apesar dos avanços, ainda se observa que mais de 4 mil km permanecem em condições intermediárias ou inadequadas. O cenário indica evolução significativa, mas ainda **não homogênea em todo o sistema rodoviário**, o que reforça a necessidade de continuidade dos investimentos em **manutenção, recuperação e modernização da infraestrutura viária**.



No quesito **Pavimento**, os dados revelam um quadro de melhora moderada, porém com sinais de redistribuição das classificações. Houve crescimento de 19% nos trechos classificados como **Ótimo**, atingindo 3.039 km, enquanto o grupo **Bom** apresentou retração de 33%, o que sugere migração para categorias superiores ou inferiores conforme intervenções pontuais. O somatório Ótimo/Bom manteve-se praticamente estável (+4%), indicando que os esforços de recuperação têm conseguido preservar o nível geral da malha, mas ainda sem avanço estrutural expressivo. A redução de trechos **Ruins e Péssimos** é positiva, porém aponta para a necessidade de programas contínuos de restauração funcional e estrutural do pavimento.

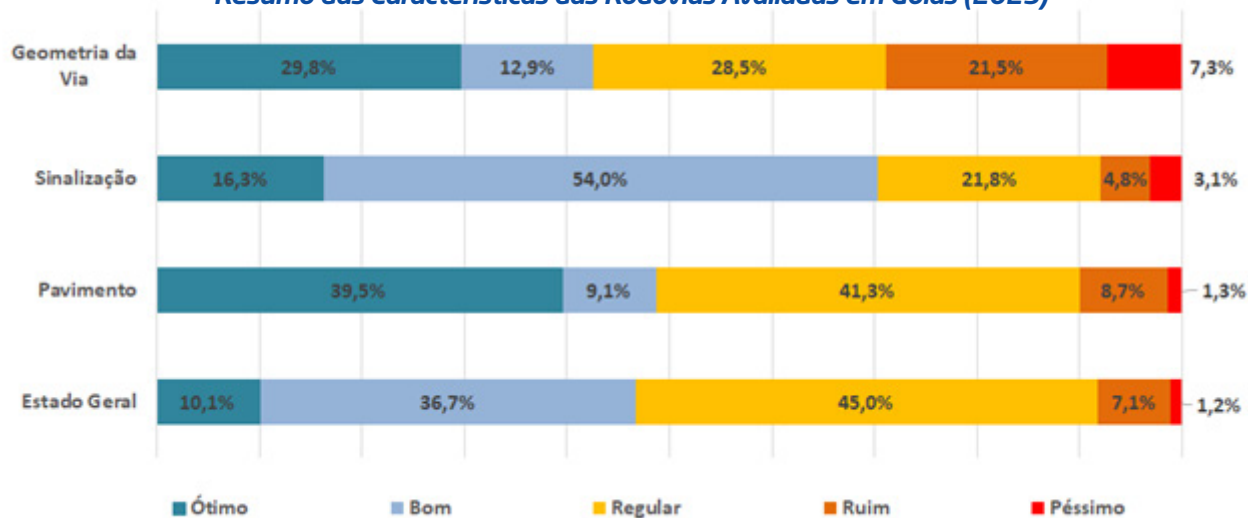
A **Sinalização** apresenta o avanço mais expressivo entre os indicadores avaliados. A extensão classificada como **Ótimo** cresceu 258%, alcançando 1.256 km, e o somatório **Ótimo/Bom** praticamente triplicou (+190%), totalizando 5.405 km em 2025. Já os trechos **Regular/Ruim/Péssimo** reduziram-se em 61%, evidenciando forte impacto de ações de revitalização da sinalização vertical e horizontal. Esse resultado demonstra que intervenções de menor custo relativo e rápida implementação têm elevado substancialmente os níveis de segurança viária, especialmente em trechos antes críticos sob a ótica operacional.

A análise da **Geometria da Via** indica uma evolução relevante na qualificação funcional da malha rodoviária. Os trechos classificados como **Ótimo** mais que dobraram (+202%), alcançando 2.286 km, enquanto o somatório **Ótimo/Bom** cresceu 24%. Paralelamente, os segmentos **Regular/Ruim/Péssimo** apresentaram redução de 13%, sinalizando melhorias pontuais em alinhamentos, larguras de pista e condições geométricas gerais. Contudo, ainda permanece uma extensão significativa de rodovias com limitações geométricas, o que reforça a necessidade de investimentos estruturais de maior porte, especialmente em adequações de capacidade, segurança e conforto operacional.

De forma geral, a análise dos 7.684 km de rodovias avaliados pela CNT em Goiás indica uma **evolução consistente da qualidade da infraestrutura rodoviária**, especialmente nos aspectos de sinalização, geometria e estado geral, refletindo esforços recentes de manutenção, recuperação e adequação funcional da malha. **Entretanto, mesmo com essa melhora, ainda há um longo caminho a ser percorrido**, uma vez que uma parcela significativa da rede permanece em condições regulares ou inferiores, evidenciando que os **desafios rodoviários no Estado continuam sendo expressivos**. Para o **setor industrial**, essa realidade é particularmente sensível, pois a competitividade produtiva depende de corredores logísticos eficientes, seguros e contínuos. Assim, torna-se fundamental a manutenção de investimentos estruturantes, com foco em restauração de pavimentos, eliminação de gargalos geométricos e fortalecimento da manutenção permanente, especialmente nos eixos estratégicos de escoamento industrial, sob pena de os avanços recentes não se sustentarem no médio e longo prazo.



Resumo das Características das Rodovias Avaliadas em Goiás (2025)



Fonte: Elaboração própria com dados da CNT

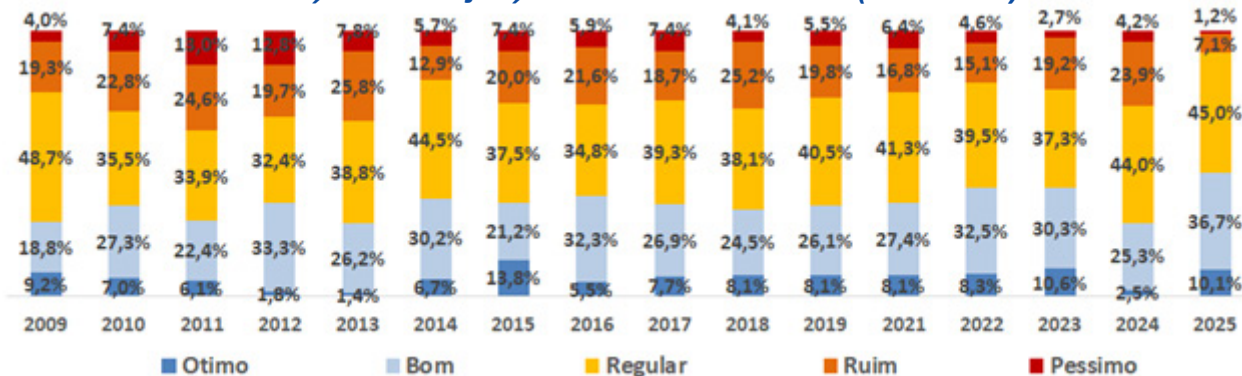
A análise do **Resumo das Características das Rodovias Avaliadas em Goiás (2025)** evidencia um cenário heterogêneo da malha rodoviária estadual, com predominância de trechos classificados entre **Bom e Regular**, mas ainda com parcela relevante em condições inferiores. No **Estado Geral**, observa-se que 46,8% da extensão encontra-se em situação **Bom e Ótima**, indicando que quase metade da rede demanda intervenções corretivas ou estruturais. Em relação ao **Pavimento**, apesar de 48,6% dos trechos estarem classificados como **Ótimo ou Bom**, chama atenção o elevado percentual em condição **Regular** (41,3%), o que sinaliza risco de degradação acelerada caso não haja manutenção preventiva contínua. A **Sinalização** apresenta o melhor desempenho relativo, com 70,3% da malha em condições **Ótima ou Boa**, refletindo avanços importantes na segurança viária e na orientação do tráfego. Por outro lado, a **Geometria da Via** revela fragilidades estruturais significativas, com 57,3% dos trechos classificados como **Regular, Ruim ou Péssimo**, evidenciando limitações de capacidade, traçado e segurança operacional.

Sob a perspectiva do setor industrial goiano, esse cenário evidencia que, apesar dos avanços pontuais observados na malha rodoviária, persistem gargalos logísticos relevantes que impactam diretamente a eficiência do transporte de cargas, elevam os custos operacionais e comprometem a competitividade das cadeias produtivas. Nesse contexto, torna-se fundamental a priorização de investimentos estruturantes voltados à ampliação da capacidade, modernização e melhoria das condições operacionais dos principais corredores logísticos e eixos de escoamento da produção no estado.





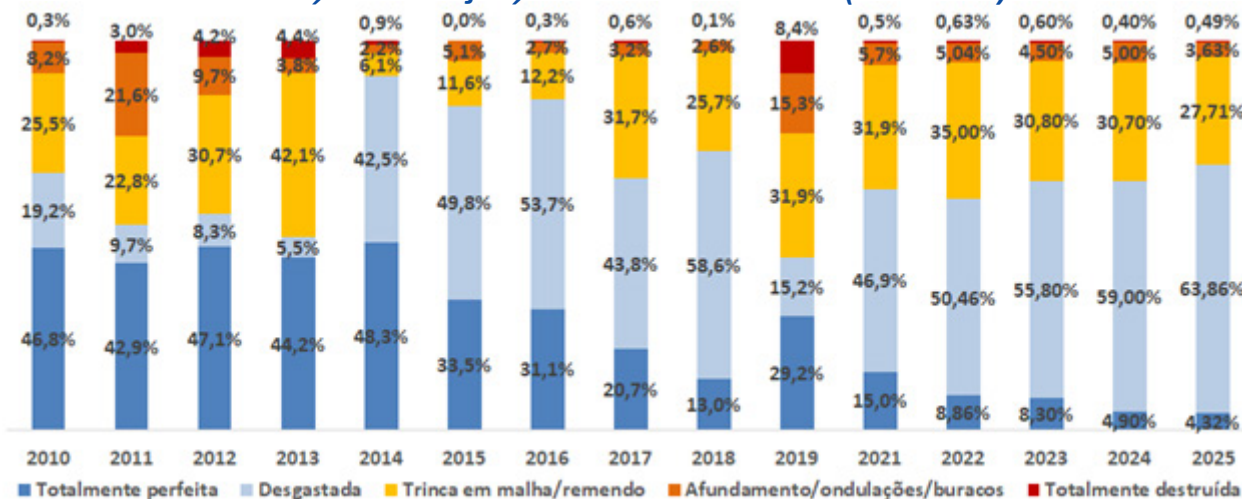
Evolução da Classificação Geral das Vias em Goiás (2009-2025)



Fonte: Elaboração própria com dados da CNT

A **Evolução da Classificação Geral das Vias em Goiás (2009-2025)** evidencia uma trajetória de melhora gradual da malha rodoviária ao longo do período, marcada pela redução dos trechos classificados como **Ruim** e **Péssimo** e pelo aumento das condições **Bom** e **Ótimo**, especialmente a partir dos anos mais recentes. Apesar das oscilações ao longo da série histórica, observa-se que, em 2025, há uma recomposição qualitativa da rede, com maior predominância de estados funcionais intermediários e superiores, ainda que o percentual de vias **Regulares** permaneça elevado, sinalizando necessidade contínua de manutenção preventiva. Sob a ótica do setor industrial goiano, essa evolução apresenta relevância ao contribuir para o aumento da confiabilidade logística e para a mitigação de riscos operacionais associados ao transporte de cargas. Entretanto, a permanência de limitações estruturais na malha rodoviária evidencia que os desafios logísticos ainda afetam o escoamento da produção, demandando a realização de investimentos consistentes, estruturantes e de longo prazo nos principais corredores industriais e eixos logísticos estratégicos do estado.

Evolução da Classificação do Pavimento nas Vias (2010-2025)



Fonte: Elaboração própria com dados da CNT



A **Evolução da Classificação do Pavimento nas Vias (2010-2025)** evidencia uma transformação gradual do estado estrutural da malha rodoviária goiana. Ao longo da série histórica, observa-se a **redução significativa dos pavimentos classificados como totalmente destruídos** e daqueles com **afundamentos, ondulações e buracos**, especialmente após meados da década, indicando efeitos positivos de intervenções corretivas e programas de restauração. Em contrapartida, cresce de forma consistente a participação de trechos enquadrados como **desgastados** e com **trincas em malha/remendos**, o que caracteriza uma migração do pavimento de condições críticas para um estágio intermediário de desempenho estrutural e funcional.

Do ponto de vista técnico, esse padrão revela que a malha passou a demandar menos reconstruções completas e mais **manutenção periódica e preventiva**, sob pena de regressão acelerada das condições atuais. A redução do percentual de pavimentos **totalmente perfeitos** ao longo do tempo reforça que o envelhecimento da infraestrutura, associado ao aumento do volume e do peso do tráfego, especialmente de veículos pesados, pressiona a capacidade estrutural das rodovias. Dessa forma, a sustentabilidade e a adequada conservação da malha rodoviária passam a depender da continuidade de investimentos em restauração funcional, reforço estrutural e da adoção de modelos de gestão de pavimentos orientados por indicadores de desempenho e critérios técnicos de monitoramento.

Para o **setor industrial de Goiás**, esse cenário é particularmente relevante, pois pavimentos predominantemente desgastados ou com trincamentos elevam custos logísticos, consumo de combustível, tempo de viagem e riscos operacionais no transporte de cargas. Embora a redução dos trechos críticos represente um avanço importante, a elevada participação de pavimentos em condição intermediária indica que os **desafios rodoviários ainda são expressivos**, exigindo planejamento de longo prazo e priorização de corredores industriais e eixos estratégicos de escoamento para garantir competitividade, previsibilidade logística e atração de novos investimentos produtivos no Estado.

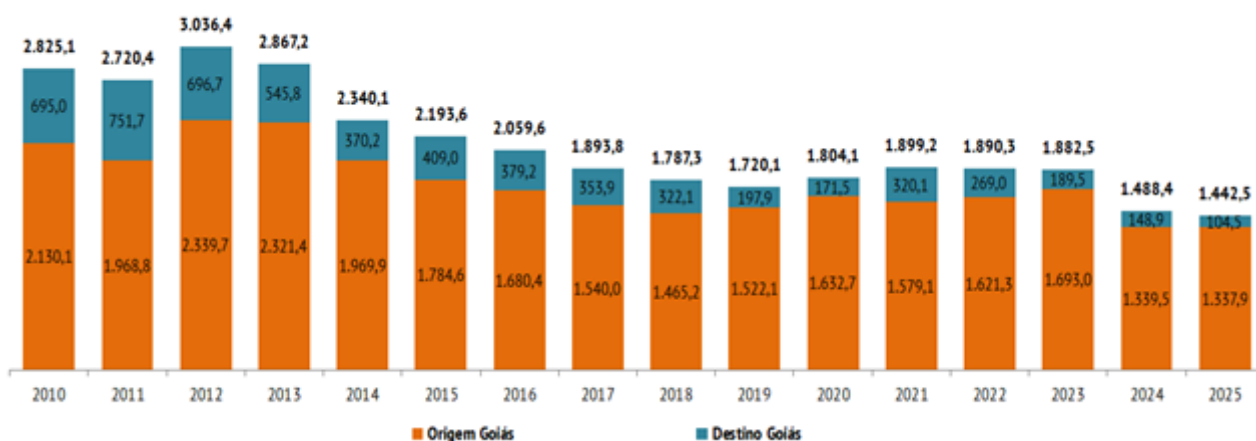


2.2. Transporte Ferroviário de Cargas (ANTT)

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 que a movimentação de carga da FCA, em 2025, alcançou 1,442 milhões de toneladas, fluxo 3% inferior ao registrado em 2024.

Movimentação de Carga da FCA - Ferrovia Centro-Atlântica em Goiás 2010 a 2025 (TU)



Fonte: Elaboração própria com dados da CNT

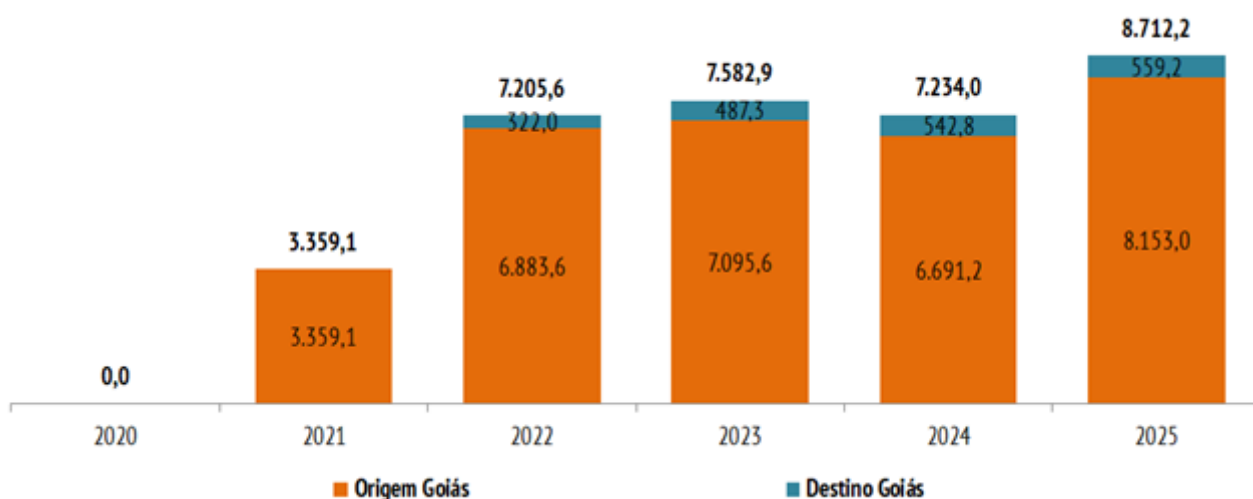
A **Movimentação de Carga da FCA (2010-2025)** evidencia uma tendência estrutural de redução do volume total transportado após o pico registrado entre 2010 e 2013, quando a movimentação superou 3,0 milhões de toneladas úteis. A partir de 2014, observa-se retração contínua, com queda mais acentuada até 2019, seguida de oscilações moderadas entre 2020 e 2023 e nova redução em 2024 e 2025, quando o volume total recuou para patamar inferior a 1,5 milhão de TU. Predomina, ao longo de todo o período, a carga com **origem em Goiás**, evidenciando o papel do Estado como importante polo produtor e exportador, enquanto os fluxos com **destino para Goiás** mantêm participação menor e relativamente estável.



Do ponto de vista técnico e institucional, esse cenário ocorre em um contexto em que o processo de renovação da concessão e da malha da FCA ainda se encontra em andamento, em tratativas junto ao Governo Federal e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A indefinição regulatória e a expectativa por novos investimentos tendem a limitar decisões de longo prazo e a capacidade de expansão operacional da ferrovia. Sob a perspectiva do setor industrial goiano, esse cenário assume caráter estratégico, na medida em que a recuperação da competitividade do modal ferroviário está diretamente condicionada à modernização da infraestrutura, à ampliação da capacidade operacional da malha e ao fortalecimento da integração com terminais industriais, plataformas logísticas e centros de distribuição. A consolidação da renovação da malha da FCA representa, portanto, um vetor fundamental para redução de custos logísticos, diversificação modal e fortalecimento da indústria goiana no médio e longo prazo.

O gráfico abaixo mostra a movimentação de carga e descarga da FNS – Tramo Central no Estado. Em 2025, foram movimentadas 8,712 milhões de toneladas, sendo 20,4% superior a 2024 e 159% 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 2020 - 2025 (TU)



Fonte: Elaboração própria com dados da ANTT

O desempenho da FNS no Tramo Central goiano entre 2020 e 2025 revela um ciclo de **expansão e consolidação de alta performance**. Após o início das operações em 2021, o sistema apresentou uma curva de crescimento acentuada, culminando no resultado consolidado de **8.712,2 mil TU em 2025**. Este volume representa um crescimento de aproximadamente 160% em relação ao primeiro ano de operação plena, consolidando a ferrovia como o principal vetor de competitividade estrutural de Goiás. O equilíbrio entre o fluxo de exportação e a recepção de insumos demonstra que a malha atingiu um nível de maturidade logística indispensável para o equilíbrio da balança comercial regional.

A dinâmica das cargas reflete a força do **setor industrial de Goiás**, com destaque para a **indústria de fertilizantes e o setor sucroenergético**. A entrada constante de insumos como adubo, cloreto de potássio e fosfato via modal ferroviário alimenta diretamente as plantas industriais de processamento químico e mineral do Estado, reduzindo o custo de transação e aumentando a margem de lucro da indústria de transformação. Além disso, a movimentação de combustíveis (gasolina e diesel) reforça a segurança energética necessária para sustentar a expansão do parque industrial goiano, que depende de uma logística de suprimentos de baixo custo e alta escala.

No vetor de saída (Origem Goiás), a predominância de **alumínio, farelo de soja e grãos**, somada à crescente utilização de **contêineres**, evidencia a eficiência da FNS em conectar os polos industriais e agroindustriais de Goiás aos grandes complexos portuários. O recorde alcançado em 2025 confirma que o investimento em infraestrutura ferroviária foi o catalisador para que a indústria goiana pudesse mitigar gargalos históricos, transformando o Estado em um eixo estratégico de integração nacional e logística de exportação de alto valor agregado.

O volume consolidado de 2025 retira de circulação um fluxo massivo de veículos pesados, reduzindo o custo de manutenção das rodovias goianas e diminuindo o índice de acidentes. Para a **indústria de transformação e o agronegócio**, a Ferrovia Norte-Sul deixou de ser uma alternativa e passou a ser o ativo principal de viabilidade econômica e ambiental.

E como desdobramento estratégico desse novo ciclo ferroviário, destaca-se a redefinição do ponto de conexão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (**FIOL**) com a malha nacional. Originalmente prevista para interligar-se à Ferrovia Norte-Sul em Figueirópolis-TO, a conexão foi tecnicamente reavaliada pelo Ministério dos Transportes, passando a ser estruturada em **Mara Rosa/GO**, onde está em implantação a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO – EF-354). Essa decisão cria uma integração direta e sinérgica entre **FIOL, FICO e Norte-Sul**, consolidando um corredor ferroviário contínuo que conectará o Porto Sul, na Bahia, às regiões produtoras do Centro-Oeste e do Norte do País. Do ponto de vista logístico e econômico, a mudança evita sobreposição de investimentos, racionaliza a infraestrutura existente, reduz custos operacionais e amplia a competitividade das exportações brasileiras. Para Goiás, em especial, essa configuração reforça o papel do Estado como eixo estratégico da malha ferroviária nacional, potencializando ganhos estruturais para o setor industrial, mineral e agroindustrial no médio e longo prazo.



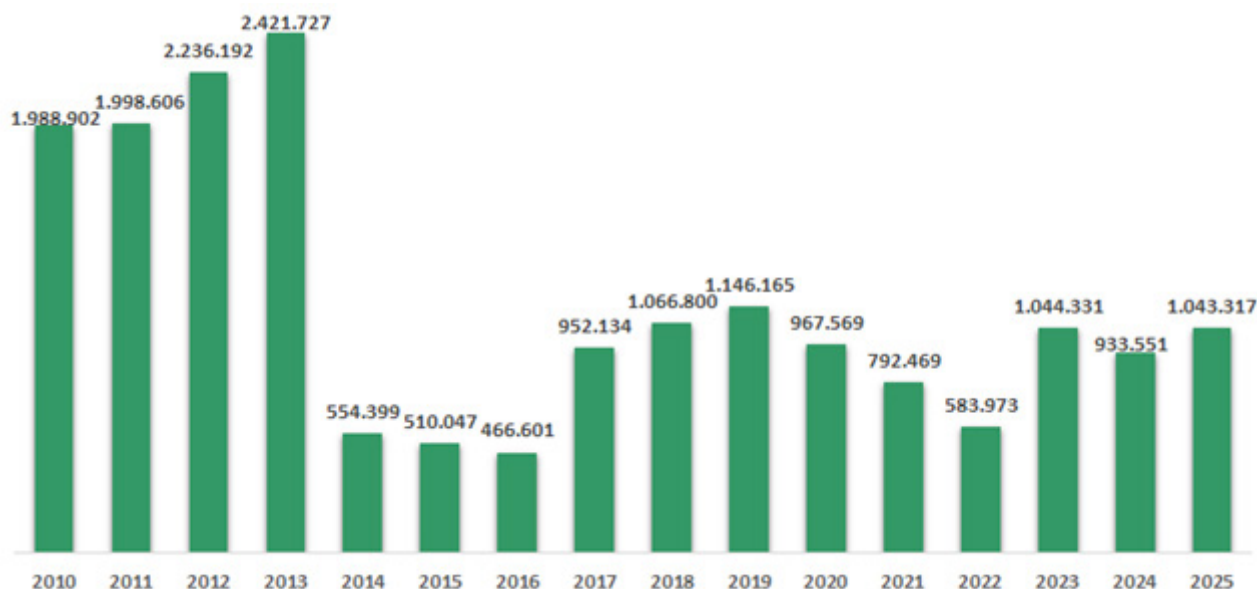
2.3. Transporte Hidroviário e Movimentação de Carga (Antaq)

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

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 2025 (kg)



Fonte: Elaboração própria com dados Antaq



A movimentação de carga hidroviária em São Simão (2010-2025) demonstra cenário de grande oscilação, com pico em 2013 (2.421 mil ton) 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.

O histórico demonstra um pico de performance entre 2012 e 2013, superando a marca de 2,4 milhões de toneladas, seguido por uma queda abrupta em 2014, declínio este diretamente ligado à crise hídrica que paralisou o calado da hidrovia e evidenciou a vulnerabilidade do modal frente à gestão dos reservatórios para geração de energia elétrica. Entre 2017 e 2020, houve uma tentativa de recuperação, mas o patamar de estabilidade atual, com o volume consolidado de 1.043.317 kg em 2025, mostra que o porto opera hoje em um novo nível de equilíbrio, ainda abaixo de sua capacidade nominal histórica, o que exige atenção contínua aos investimentos em dragagem e derrocamento para garantir a navegabilidade perene.

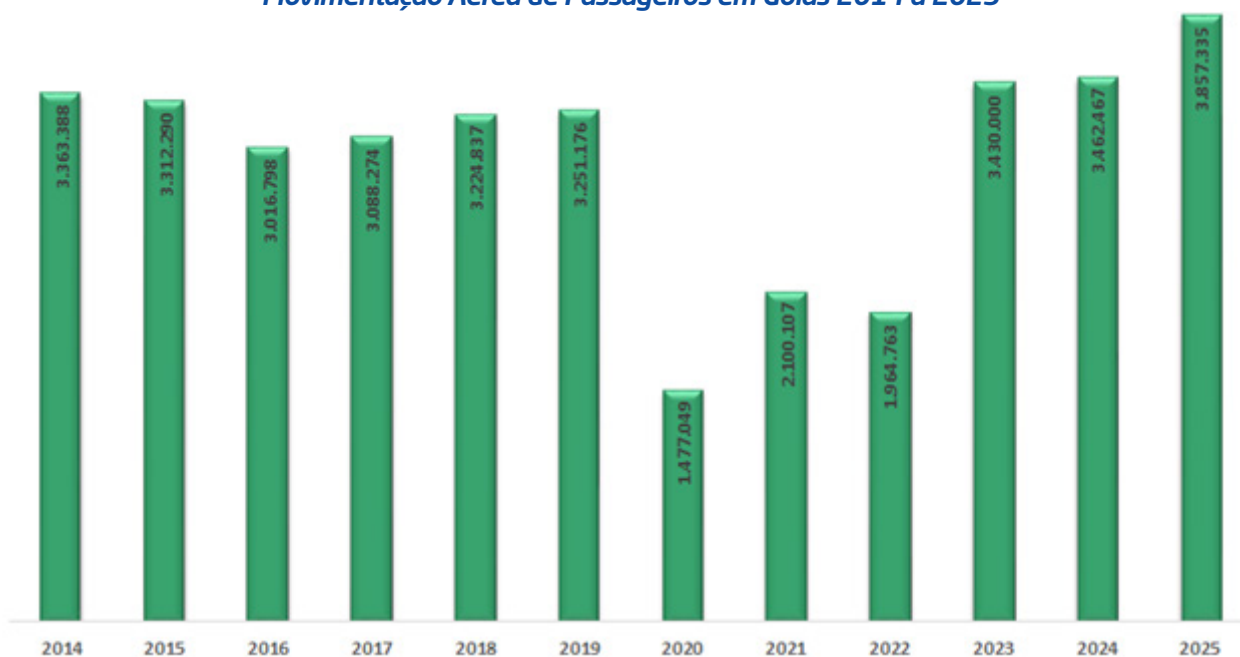
No biênio final da análise, a consolidação dos dados de 2024 e 2025 destaca um fator crítico de concentração operacional, uma vez que a empresa Louis Dreyfus Commodities (LDC) foi a única responsável pela movimentação de soja e oleaginosas no período. O registro de 1.043.317 kg consolidados em 2025 confirma a estabilização das operações após a volatilidade severa registrada entre 2021 e 2022, reafirmando o Porto de São Simão como um ativo estratégico para grandes players globais. Sob a ótica técnica, embora o volume demonstre uma recuperação firme, a dependência de um único operador e de uma tipologia específica de carga sinaliza a necessidade de políticas de incentivo para a diversificação do mix de produtos industrializados movimentados, garantindo maior segurança e perenidade à infraestrutura hidroviária goiana.



2.4. 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 2025



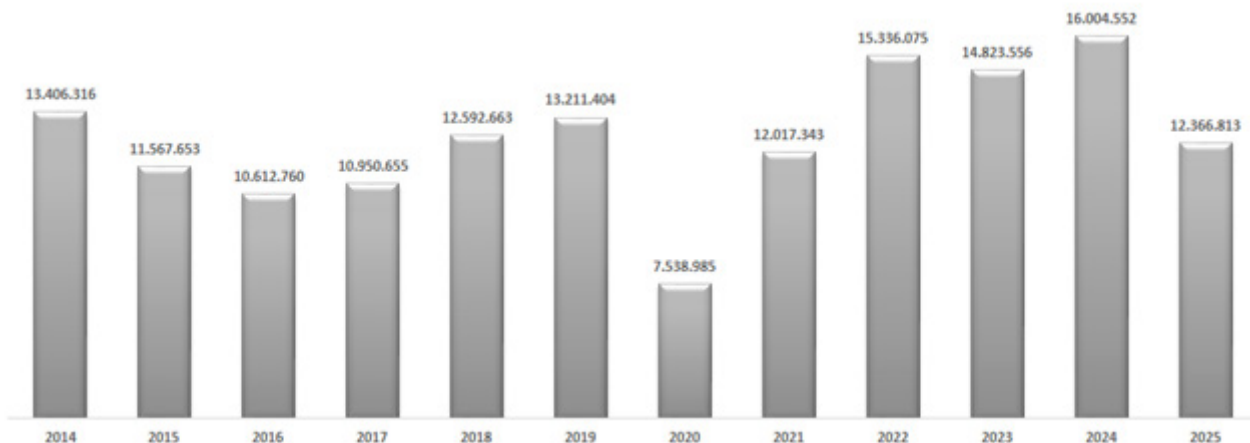
Fonte: Elaboração própria com dados da Anac

A série histórica da movimentação de passageiros em Goiás entre 2014 e 2025 reflete uma trajetória de superação técnica e consolidação logística, culminando no melhor desempenho do período. Após uma fase de relativa estabilidade e o severo impacto sofrido pelo setor aéreo em 2020 devido às restrições globais de mobilidade — quando o volume recuou para 1.477.049 passageiros —, o Estado demonstrou uma capacidade de recuperação robusta. Este processo atingiu seu ápice com o fechamento consolidado de 2025, que registrou 3.857.335 passageiros, representando um crescimento expressivo de 11,4% em relação ao ano de 2024. Este avanço na conectividade aérea é acompanhado por uma intensa atividade operacional no pátio, com o terminal contabilizando um total de 57.604 movimentações aéreas, entre pousos e decolagens, o que reforça a posição estratégica de Goiás como um hub de integração no Centro-Oeste.

A eficiência dessa infraestrutura aeroportuária é um pilar fundamental para o setor industrial de Goiás, especialmente para os segmentos de alta tecnologia e farmacêuticos concentrados no Distrito Agroindustrial de Anápolis (Daia). O incremento no fluxo de passageiros e de aeronaves facilita o trânsito de executivos, engenheiros e técnicos especializados, além de otimizar a logística de componentes de alto valor agregado que demandam agilidade de transporte. O fortalecimento da malha aérea goiana, evidenciado pelos números recordes de 2025, reduz o isolamento geográfico e potencializa a competitividade industrial do Estado, permitindo que as empresas locais mantenham conexões rápidas com os principais centros de decisão e mercados consumidores nacionais e internacionais.



Movimentação de Cargas e Correios em Goiás (kg) 2014-2025



Fonte: Elaboração própria com dados da Anac

A movimentação anual de cargas ocorre na rede de Terminais de Logística de Carga da Infraero (Teca), que integra em Goiás os aeroportos de Goiânia, Rio Verde e Caldas Novas. Em 2025, foram movimentadas 12.366 mil de toneladas, 23% inferior a 2024.

O **Movimentação de Cargas e Correios em Goiás (2014-2025)** evidencia uma trajetória de crescimento gradual até 2019, interrompida por uma **queda expressiva em 2020**, diretamente associada aos impactos da pandemia de Covid-19 sobre o transporte aéreo, a cadeia logística e o nível de atividade econômica. A partir de 2021, observa-se uma **retomada consistente**, com forte aceleração entre 2022 e 2024, quando o Estado atingiu seu **maior volume histórico de cargas**, impulsionado pela normalização das operações aéreas e pelo dinamismo do **setor industrial goiano**, com destaque para os segmentos farmacêutico, agroindustrial, químico e de alimentos, que demandam agilidade logística e transporte de cargas de maior valor agregado.

A **redução da movimentação em 2025 em relação a 2024** pode ser explicada por fatores conjunturais, como a **desaceleração da atividade econômica**, ajustes nos níveis de produção e estoques da indústria, além da **recomposição da matriz logística**, com maior participação dos modais rodoviário e ferroviário, que apresentam custos mais competitivos para determinados perfis de carga. Soma-se a isso a possível **readequação da malha aérea cargueira**, com redução de frequências ou concentração de voos em hubs nacionais, o que impacta diretamente o volume embarcado nos aeroportos goianos. Esse cenário indica uma oscilação pontual, sem comprometer o papel estratégico de Goiás na logística aérea regional.

Relatório de Infraestrutura de Goiás - Transporte | Publicação da Federação das Indústrias de Goiás - FIEG | Superintendência: Lener Rocha | Conselho Temático de Infraestrutura: pres. Célio Eustáquio de Moura | Gerência de Desenvolvimento Industrial: Adriano Marquez Leite | Assessor Técnico: Leandro Gondim | Informações (62) 3219-1755 | E-mail: superintendencia@fiieg.com.br | Av. Araguaia, nº 1.544 - Edifício Albano Franco CEP 74645-070 Goiânia, GO | www.fiieg.com.br | Autorizada a reprodução desde que citada a fonte.





3. NOTA TÉCNICA

O Relatório de Infraestrutura de Goiás – Logística de Transporte 2026 apresenta um diagnóstico técnico consistente da matriz logística estadual, abrangendo os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroportuário, com base em dados da CNT, ANTT, Antaq e Anac. A publicação evidencia avanços relevantes em determinados segmentos, mas também revela fragilidades estruturais que ainda limitam a competitividade sistêmica do Estado. Considerando a posição estratégica de Goiás no território nacional – como elo de integração entre as regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste –, a eficiência logística não é apenas uma variável operacional, mas um determinante direto do custo de produção, da atratividade de investimentos e da sustentabilidade do crescimento industrial.

No **modal rodoviário**, observa-se uma melhora qualitativa importante entre 2024 e 2025, especialmente no que se refere ao estado geral das vias e à sinalização. A ampliação significativa dos trechos classificados como Ótimo e Bom indica esforço recente de recuperação e manutenção. Entretanto, quase metade da malha avaliada ainda se encontra em condição Regular, Ruim ou Péssima, e mais da metade apresenta limitações geométricas, o que evidencia gargalos estruturais que afetam a capacidade, a segurança e a fluidez do tráfego de cargas. O padrão identificado na evolução do pavimento revela predominância de trechos desgastados ou com trincamentos, indicando que a malha vem migrando de condições críticas para um estágio intermediário, mas ainda distante de um padrão estrutural ideal. Caso não haja política permanente de manutenção preventiva baseada em desempenho, existe risco concreto de regressão qualitativa.

Sob a ótica do setor público, torna-se essencial a consolidação de um modelo de gestão rodoviária orientado por desempenho, com contratos plurianuais e metas técnicas mensuráveis, reduzindo a dependência de intervenções emergenciais. A priorização de corredores estratégicos de escoamento industrial, especialmente aqueles integrados à BR-153, BR-060 e a polos produtivos como Anápolis e Rio Verde, deve orientar a alocação de recursos. Além disso, a ampliação de concessões e parcerias público-privadas em trechos de maior demanda pode assegurar previsibilidade de investimentos e maior eficiência operacional. Para o setor industrial, torna-se fundamental estruturar um planejamento logístico de médio e longo prazo, incorporando instrumentos de inteligência de transporte e estratégias de otimização da matriz logística, de modo a viabilizar, de forma progressiva, a migração de cargas de longa distância para modais mais eficientes e de maior capacidade, reduzindo a elevada dependência do transporte rodoviário na movimentação de cargas.

No **campo ferroviário**, o relatório evidencia realidades distintas entre as duas principais malhas que atendem o Estado. A Ferrovia Centro-Atlântica apresenta tendência estrutural de redução na movimentação de cargas desde 2014, alcançando em 2025 volume inferior a 1,5 milhão de toneladas úteis. A retração indica perda de competitividade e limitações de investimento, agravadas pelo processo ainda em andamento de renovação contratual junto ao Governo Federal. A indefinição regulatória tende a postergar decisões estratégicas e comprometer a expansão da capacidade operacional. Para reverter esse quadro, é imprescindível que o poder concedente estabeleça metas claras de investimento, modernização de pátios e ampliação de capacidade, além de promover maior integração com terminais industriais.

Em contraste, a Ferrovia Norte-Sul consolida-se como o principal ativo logístico estruturante de Goiás. Desde o início das operações no Tramo Central, a ferrovia apresentou crescimento exponencial, atingindo mais de 8,7 milhões de toneladas úteis em 2025. O volume representa não apenas expansão operacional, mas mudança estrutural na matriz logística estadual, com retirada significativa de caminhões das rodovias, redução de custos de transporte e fortalecimento da competitividade industrial. A predominância de fertilizantes, grãos, farelo de soja, combustíveis e contêineres evidencia maturidade operacional e equilíbrio entre fluxos de entrada e saída.



O desafio, entretanto, passa pela ampliação dos acessos ferroviários industriais e pela consolidação de terminais intermodais privados que garantam capilaridade e escala. O setor público deve estimular a expansão de ramais curtos e garantir integração eficiente com portos do Arco Norte e do Sudeste. Já o setor industrial precisa estruturar contratos de longo prazo que assegurem previsibilidade de demanda e justifiquem novos investimentos em infraestrutura logística interna.

No **modal hidroviário**, Goiás possui ativo estratégico representado pelo Porto de São Simão, inserido na Hidrovia Paranaíba-Paraná-Tietê. Apesar de já ter movimentado mais de 2,4 milhões de toneladas em 2013, o volume atual permanece inferior ao pico histórico, com forte volatilidade associada à gestão hídrica dos reservatórios. A paralisação ocorrida em períodos de estiagem expôs vulnerabilidade estrutural do modal, cuja navegabilidade depende de coordenação entre políticas de transporte e geração de energia.

A concentração operacional recente em um único grande operador também indica fragilidade econômica e necessidade de diversificação de cargas. Para que o modal hidroviário cumpra papel mais relevante na matriz estadual, torna-se indispensável estabelecer plano permanente de dragagem, fortalecer a governança integrada com o setor elétrico e incentivar a entrada de novos operadores e novos tipos de carga. Para o setor industrial, a utilização do modal hidroviário pode representar uma alternativa logística competitiva, especialmente para o transporte de granéis de menor valor agregado, desde que sejam asseguradas condições adequadas de previsibilidade operacional, regularidade de navegação e escala mínima de carga que viabilize economicamente sua operação.

No **setor aeroportuário**, o desempenho é positivo no transporte de passageiros, com recordes históricos recentes no Aeroporto Santa Genoveva, refletindo consolidação de Goiás como hub regional de conectividade. O crescimento favorece diretamente segmentos industriais intensivos em tecnologia e inovação, como o polo farmacêutico de Anápolis, ao facilitar deslocamento de executivos, técnicos e especialistas.

No transporte aéreo de cargas, após trajetória de crescimento até 2024, houve retração em 2025, possivelmente associada à desaceleração econômica e recomposição da matriz modal. Ainda assim, o modal aéreo permanece estratégico para cargas de alto valor agregado e sensíveis a tempo, exigindo investimentos em infraestrutura refrigerada, áreas alfandegadas e zonas logísticas integradas. O poder público pode estimular voos cargueiros dedicados e fortalecer a infraestrutura de apoio, enquanto o setor industrial deve incorporar o modal aéreo de forma estratégica para produtos de maior valor agregado.

Em síntese, esse Relatório demonstra que Goiás vive momento de consolidação logística, especialmente com a maturidade da Ferrovia Norte-Sul, mas ainda enfrenta desequilíbrio modal, dependência rodoviária elevada e subaproveitamento hidroviário. A competitividade industrial dependerá da capacidade de integrar plenamente os modais, estruturar planejamento logístico de longo prazo e garantir continuidade de investimentos públicos e privados. Sem coordenação estratégica entre Estado e setor produtivo, os avanços recentes poderão perder intensidade. Com governança adequada, visão de longo prazo e fortalecimento da intermodalidade, Goiás tem condições de consolidar-se como principal hub logístico do Centro-Oeste brasileiro nas próximas décadas.

Nota Técnica: : Infraestrutura de Transporte do Estado de Goiás 2026 | Publicação da Federação das Indústrias de Goiás - FIEG | Superintendência: Lenner Rocha | Conselho Temático de Infraestrutura: pres. Célio Eustáquio de Moura | Gerência de Desenvolvimento Industrial: Adriano Marquez Leite | Assessor Técnico: Leandro Gondim | Informações (62) 3501-0020 | E-mail: coinfra@fiieg.com.br | Av. Araguaia, nº 1.544 - Edifício Albano Franco CEP 74.645-070 Goiânia, GO | www.fieg.com.br | Autorizada a reprodução desde que citada a fonte.

FIGG *Federação das
Indústrias do Estado
de Goiás*

COINFRA *Conselho
Temático de
Infraestrutura*

