


Panorama Logístico do Estado de Goiás



Potencialidades,
Competitividade e
Perspectivas do
Transporte



INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD PRADO

Diretor de Planejamento

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

Diretor de Empreendimentos

ANDRÉ LUÍS LUDOLFO DA SILVA

Superintendente de Inteligência de Mercado

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

Gerentes da Superintendência de Inteligência de Mercado

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

SIRLÉA DE FATIMA FERREIRA LEAL
MOURA

FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES

Equipe SUINM

ANA FLAVIA ARAUJO SANTANA

BRUNO DE JESUS VIANA

CARLOS RAFAEL DOS SANTOS RAPOSO

CARLOS ALBERTO GOMES MESQUITA

DENIS FERREIRA DOS SANTOS

DIOGO CASTRO DOS SANTOS

EZEQUIEL GOMES FERREIRA

GABRIELA CAMIOTTI SAINT MARTIN

IANA BELLI REIS SILVA

MARCELLO MACHILAS REZENDE QUEIROZ

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

NICOLAS GUIMARÃES OHOFUGI

PAULO MÁRCIO FERNANDO JESUS BATISTA

ROBERTO MOREIRA CARDOSO DE OLIVEIRA

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Estagiários

LUANA PRAXEDES MOURA

MARIANA BANDEIRA DA GAMA

ALEXANDRE OLIVEIRA BARBOSA

PRISCILLA DOS SANTOS COSTA

Introdução

O estado de Goiás ocupa posição estratégica na logística nacional em razão de sua localização central no território brasileiro e de sua forte base agroindustrial. Consolidado como um dos principais produtores e exportadores de grãos, carnes, açúcar e biocombustíveis do país, o estado desempenha papel fundamental no abastecimento interno e na inserção do Brasil nos mercados internacionais. Essa relevância produtiva torna a eficiência da infraestrutura de transportes um fator decisivo para a competitividade da economia goiana.

Marcado por longas distâncias até os principais portos marítimos, o sistema logístico do estado estrutura-se a partir de corredores rodoviários e ferroviários que conectam as regiões produtoras do Sudoeste e do Leste goiano aos portos do Sudeste, especialmente Santos (SP) e Vitória (ES). A consolidação da Ferrovia Norte–Sul (atual Malha Central), a integração com a Malha Paulista e os investimentos previstos no corredor FICO–FIOL (Ferrovias de Integração Centro-Oeste e Oeste-Leste) ampliam as perspectivas de diversificação de rotas e de fortalecimento da multimodalidade, reduzindo custos logísticos e aumentando a resiliência do sistema.

Nesse contexto, o Panorama Logístico do Estado de Goiás apresenta uma análise integrada do perfil produtivo, dos fluxos de escoamento e da infraestrutura de transportes, rodoviária e ferroviária, destacando os principais eixos estruturantes, investimentos em curso e projetos em estruturação. O estudo também examina os índices operacionais e os desafios logísticos do estado, evidenciando seu papel como *hub* estratégico na articulação dos fluxos inter-regionais do Brasil.



Perfil Produtivo

O estado de Goiás ocupa posição de destaque no cenário produtivo e exportador brasileiro, figurando entre os principais polos agroindustriais do país. Em 2025, segundo dados do Comex Stat (MDIC), Goiás posicionou-se como o 3º maior exportador nacional de carne bovina, o 2º de soja, o 3º de milho e o 5º em açúcares, evidenciando sua relevância no abastecimento do mercado externo e interno.

Além do forte desempenho agropecuário, o estado apresenta uma base industrial diversificada e dinâmica. A indústria responde por cerca de 22% do PIB estadual (IBGE, 2022), superando a participação direta da agropecuária. Destacam-se os segmentos de indústria de alimentos, construção e biocombustíveis, este último com crescimento acelerado nos últimos anos. Goiás concentra aproximadamente 46% do emprego industrial da Região Centro-Oeste, reforçando seu papel como polo regional de transformação e agregação de valor.

Goiás:

- ✓ Grande produtor de soja, milho e cana-de-açúcar.
- ✓ Com o terceiro maior rebanho bovino do país, se destaca nas exportações de carne.
- ✓ Crescimento da produção de biocombustíveis (etanol e biodiesel).



Fonte: Conab e Comex Stat (MDIC). Elaboração: ONTL/Infra S.A.



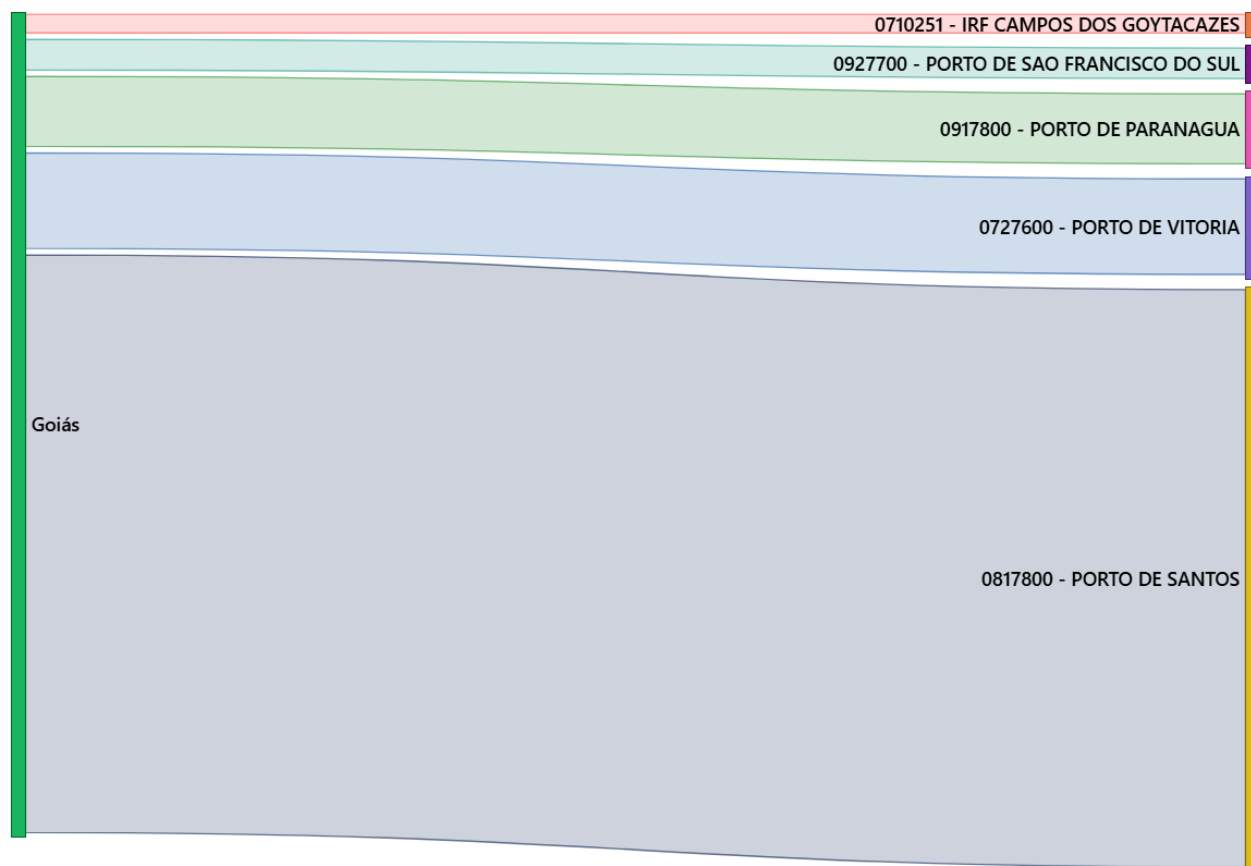
Escoamento da Produção

Localizado em posição central no território nacional, Goiás consolidou-se como um *hub* logístico estratégico, articulando fluxos entre as regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O estado abriga a Plataforma Logística Multimodal de Anápolis, que conta com Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco) e acesso integrado aos principais eixos rodoviários, ferroviários e aeroportuários do país, ampliando sua capacidade de atração logística e industrial.

Essa centralidade geográfica, associada à elevada produção agroindustrial, torna o estado altamente dependente de corredores eficientes para o escoamento de *commodities* agrícolas, insumos (fertilizantes) e produtos industrializados.

Os fluxos de exportação goianos apresentam orientação predominante para o Sudeste, com destaque para os portos de Santos (SP) e Vitória (ES).

Principais portos utilizados nas exportações do estado de Goiás



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Escoamento da Produção

Agrícola – Goiás

Rotas de escoamento

Considerando que a agropecuária responde pelos maiores volumes exportados pelo estado, e a partir do cruzamento entre os dados de produção de soja da Conab e os dados de exportação do Comex Stat (MDIC), é possível identificar os principais corredores logísticos responsáveis pelo escoamento da produção goiana.

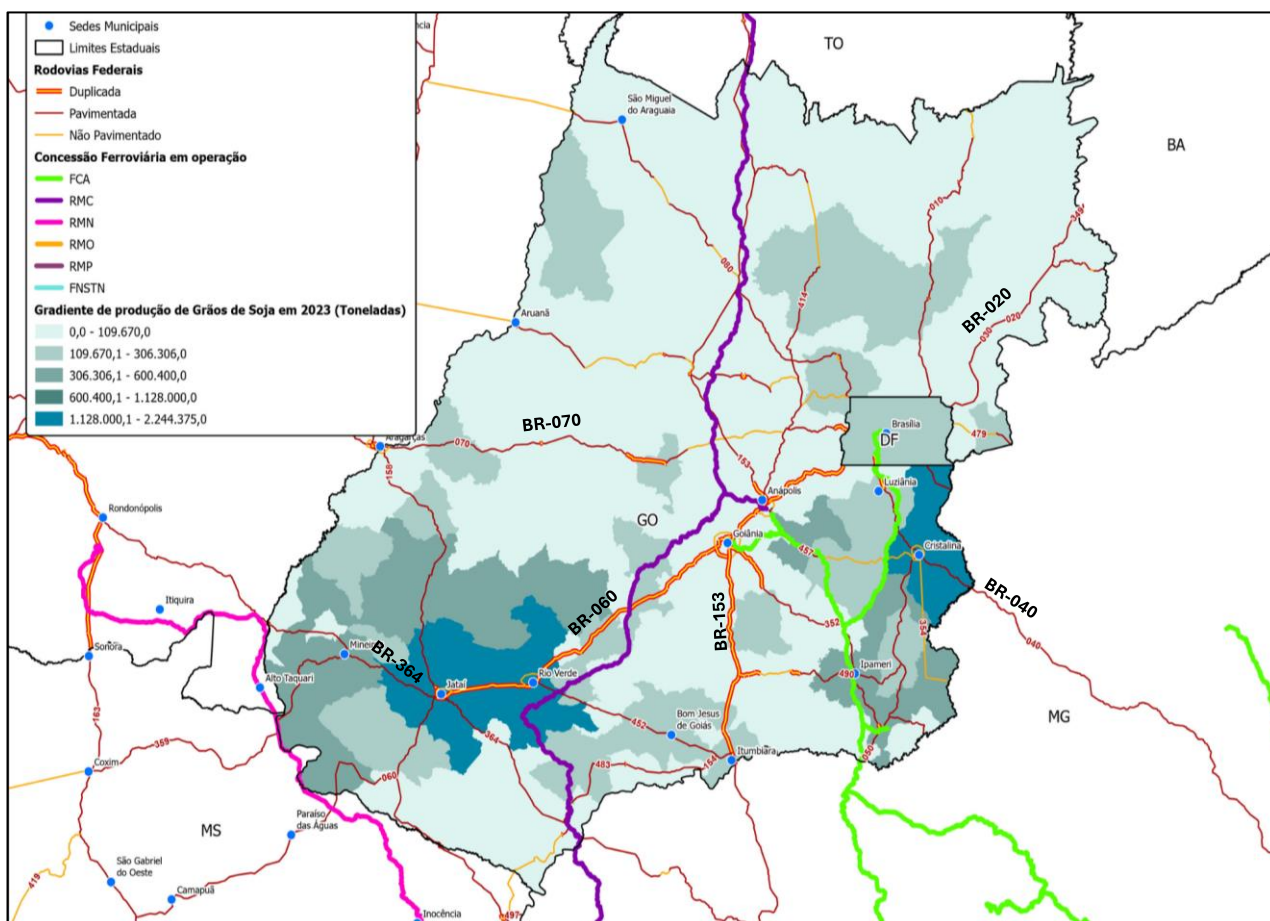
A partir da região produtora de Jataí e Rio Verde destaca-se o seguinte corredor:

- **Porto de Santos:** ferrovias Rumo Malha Central (RMC) e Rumo Malha Paulista (RMP); rodovias BR-060 e BR-364 até Rondonópolis (famosa Rota do Agro) e ferrovia Rumo malha Norte (RMN); 100% rodoviário até o porto, a partir da BR-364.

Já na área produtora mais próxima ao Distrito Federal, observam-se destinos alternativos:

- **Porto de Vitória:** rodovia BR-040 e ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFMV); rodovia BR-251 e ferrovia FCA.
- **Porto de Santos:** rodovia BR-050 e ferrovia FCA.

Mapa da infraestrutura de transportes e de produção de soja



Fonte: DNIT, 2025 e Conab, 2023. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

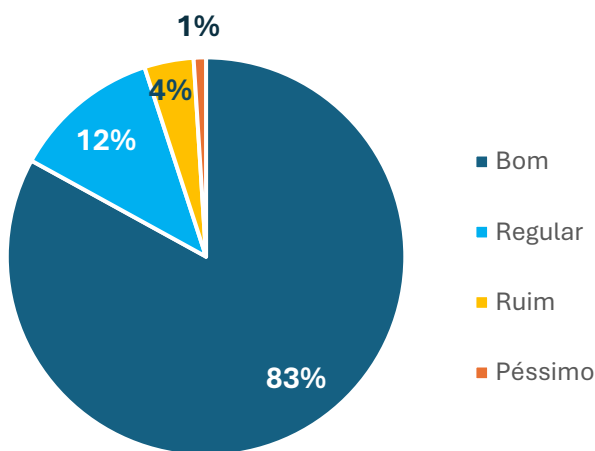
Nota: Mapa de calor da produção de soja em 2023 a partir dos dados da Conab.

Infraestrutura Rodoviária

A infraestrutura rodoviária de Goiás desempenha papel estratégico não apenas para o estado, mas para a integração logística do Brasil, em razão de sua posição central no território nacional. A malha federal estrutura os principais fluxos de cargas entre as regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste, funcionando como elo fundamental na circulação de grãos, proteínas animais e insumos agrícolas. Além de viabilizar o escoamento da produção goiana aos portos de exportação, a rede rodoviária sustenta a articulação inter-regional e o abastecimento de importantes mercados consumidores do país.

A malha rodoviária federal em Goiás totaliza aproximadamente 3,7 mil km, com elevado nível de pavimentação e desempenho superior à média regional. Cerca de 89% da extensão federal apresenta condição classificada como “Bom”, segundo o Índice de Condição da Manutenção (ICM/DNIT). Apesar do bom desempenho geral, alguns trechos concentram maiores restrições e condição “Regular”, com destaque para a BR-364, entre Jataí e Mineiros, e a BR-158, na região de Piranhas.

Condição das rodovias federais do estado



Fonte: DNIT, Mapa de Condição da Manutenção – ICM Goiás, nov/25. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Atualmente, 1.861 km da malha federal estão concedidos para a iniciativa privada, contribuindo para ampliação da capacidade, melhoria da segurança viária e manutenção dos principais corredores logísticos. Entre as concessionárias que atuam no estado estão a Ecovias do Araguaia, nas BRs 153, 080 e 414; Eco 050, na BR-050; Ecovias do Cerrado, nas BRs 364/365; Rota Verde Goiás, nas BRs 060 e 452; Concebra, nas BRs 060 e 153; e a mais recente Rota Agro Brasil, nas BRs 060 e 364.

Infraestrutura Rodoviária

Rodovias estruturantes

A seguir, são descritas as principais rodovias do estado, eixos estruturantes que concentram os principais fluxos de cargas e exercem papel decisivo na integração regional e nacional. Essas rodovias articulam áreas produtoras, centros urbanos e polos industriais aos corredores logísticos de longa distância, viabilizando o escoamento da produção e a conexão de Goiás com as demais regiões do país e com os principais portos exportadores.

A **BR-153**, eixo Norte–Sul que atravessa Goiás e estabelece conexão com Tocantins, Minas Gerais e São Paulo. A rodovia apresenta elevado fluxo de cargas e pessoas, funcionando como elo fundamental entre o Centro-Oeste, os principais mercados consumidores e os polos industriais do país. Encontra-se integralmente concedida no estado, contribuindo para melhores condições operacionais.

No sentido Leste–Oeste, a **BR-070** exerce papel estratégico ao ligar Brasília ao Mato Grosso, passando por Goiás e alcançando a fronteira com a Bolívia. Trata-se de um corredor fundamental para o transporte de grãos e para a integração nacional e internacional da região, apresentando, de modo geral, condição de manutenção classificada como “Bom”.

A **BR-040**, partindo de Brasília até o Rio de Janeiro, conecta a região de Cristalina aos principais centros econômicos do Sudeste, como Belo Horizonte (MG) e Rio de Janeiro (RJ). Predomina a condição de manutenção “Boa”, com trechos “Regulares”, especialmente entre Valparaíso de Goiás e Cristalina.

A **BR-060** conecta Goiânia e Rio Verde a Brasília e, no sentido oposto, segue em direção ao Mato Grosso do Sul até a divisa com o Paraguai, sendo essencial na integração logística do Centro-Oeste. A rodovia apresenta elevado fluxo de cargas e veículos, e encontra-se majoritariamente concedida, com condição de manutenção, em geral, satisfatória. Em conjunto com a **BR-364**, compõe a chamada Rota Agro, corredor estratégico que liga Rio Verde (GO) a Rondonópolis (MT), importante ponto de conexão ferroviária. Nesse trecho, ainda são observadas condições de manutenção irregulares, embora a concessão formalizada ao final de 2025 sinalize perspectiva de melhoria operacional e estrutural.



Infraestrutura Rodoviária

Investimentos

Investimentos públicos 2025

Em 2025, os investimentos públicos federais destinados à infraestrutura rodoviária no estado totalizam aproximadamente R\$ 366 milhões, com foco predominante na manutenção da malha existente, que responde por cerca de 60% dos recursos aplicados. Essa prioridade reflete a necessidade de preservar a funcionalidade de uma rede logisticamente estratégica, sujeita a tráfego intenso de cargas pesadas, especialmente em corredores voltados ao escoamento de *commodities* agrícolas.

Os recursos destinados à construção e ampliação da infraestrutura correspondem a aproximadamente 38% do total, indicando esforços voltados à melhoria da capacidade, à adequação de traçados e à eliminação de gargalos logísticos em eixos estruturantes. Destacam-se as obras de construção da BR-080, entre os municípios de Bonópolis e Amaralina, parte do projeto de implantação da BR-080/GO até a BR-153/GO, próximo a Uruaçu.

Investimentos públicos, por tipo de serviço, em 2025

Tipo de Serviço	Valor (Reais)	% em relação ao total
Manutenção	221.760.336	61%
Construção	140.527.163	38%
Desapropriação	232.753	0%
Outros	3.874.911	1%

Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 12/2025. *Dados de 2025 até o mês 12.

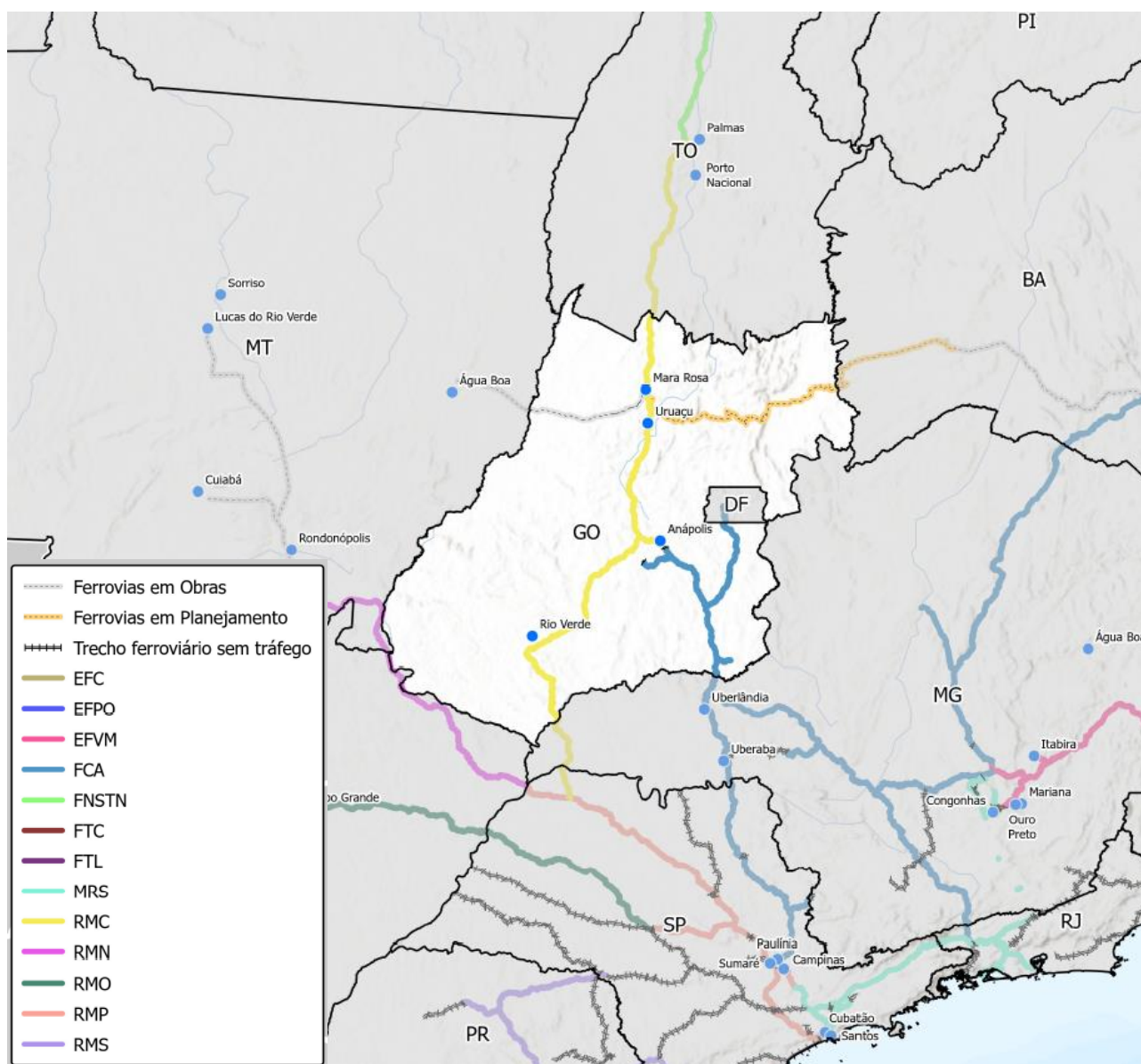


Infraestrutura Ferroviária

A infraestrutura ferroviária do estado de Goiás é operada pelas concessionárias Rumo Malha Central (RMC) e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A RMC atua de forma integrada à Rumo Malha Paulista (RMP), assegurando a conexão direta do estado ao Porto de Santos (SP), principal porta de saída das exportações goianas.

Além da rede atualmente em operação, a expansão ferroviária de Goiás está associada ao corredor estruturante FICO–FIOL (Ferrovia de Integração Centro-Oeste e Ferrovia de Integração Oeste-Leste), que deverá ampliar a integração do Centro-Oeste ao litoral baiano. Encontra-se em execução o trecho FICO I (Mara Rosa/GO–Água Boa/MT), enquanto o segmento FIOL III (Mara Rosa/GO–Correntina/BA) avança em fase de projeto. A consolidação desse corredor tende a diversificar os destinos portuários, reduzir a dependência do Porto de Santos e fortalecer a competitividade das exportações agrícolas goianas no médio e longo prazo.

Mapa da infraestrutura ferroviária



Fonte: ANTT (2024). Infra S.A. (2025). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

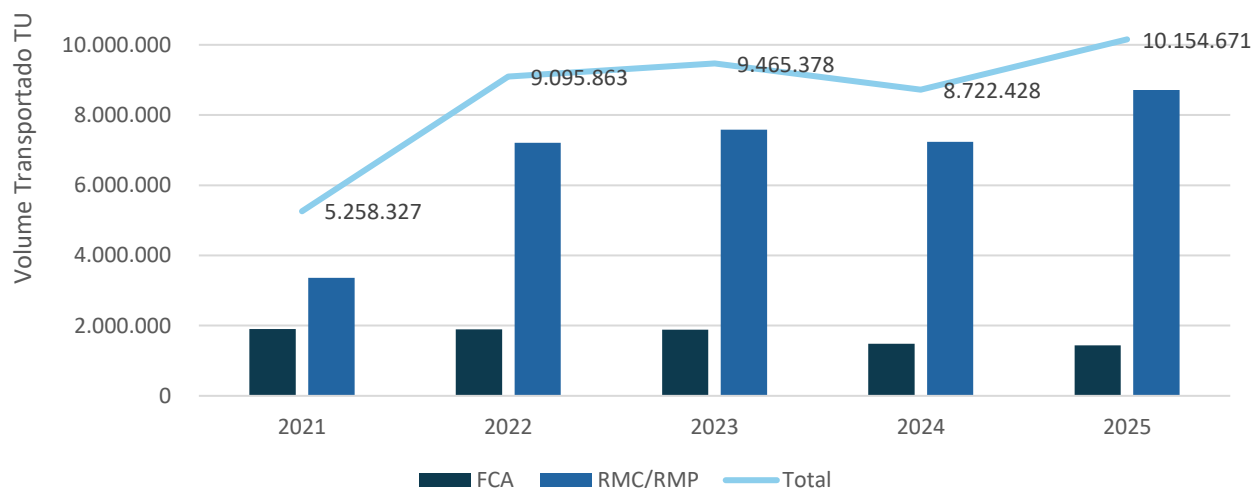


Infraestrutura Ferroviária

Índices Operacionais

O sistema ferroviário estadual movimentou, em 2025, cerca de 10 milhões de toneladas úteis, o maior valor em 5 anos e com crescimento de 16% em relação ao último ano. A RMC, em conjunto com a RMP, concentram os principais fluxos de carga.

Evolução do transporte ferroviário de cargas em Goiás



A RMC/RMP movimentam, principalmente, soja, milho, farelo de soja, alumínio e fertilizantes, com destaque para o corredor Rio Verde/GO–Santos/SP, que articula o principal polo produtor do estado ao mercado externo. Já a FCA atua principalmente na movimentação de fertilizantes e seus insumos, relacionados à produção em Catalão (GO).

Principais mercadorias transportadas em TU com origem em Goiás (2025)



Principais rotas com origem em Goiás (2025)

Rota	Mercadorias	% em relação ao total
Rio Verde – Porto de Santos/SP	Soja, milho e farelo de soja	84%
São Simão – Porto de Santos/SP	Soja, milho e farelo de soja	13%
Catalão – Vale Fértil/MG	Fosfato	100%
Anápolis – Alumínio/SP	Alumínio	100%

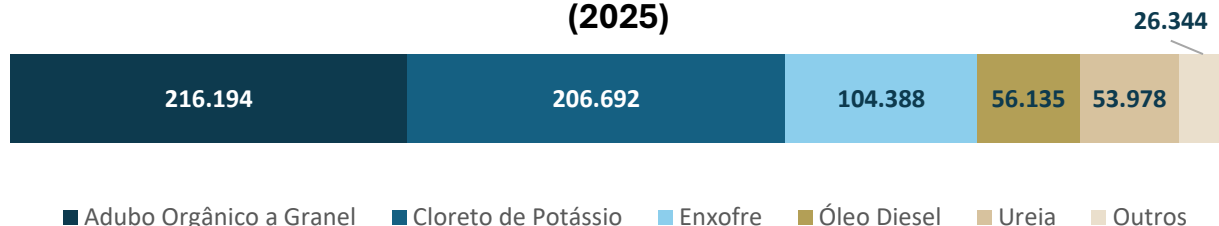
Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Ferroviária

Índices Operacionais

Principais mercadorias transportadas em TU com destino para Goiás (2025)



Principais rotas com destino para Goiás (2025)

Rota	Mercadorias	% em relação ao total
Porto de Santos – Rio Verde	Adubo orgânico a granel, cloreto de potássio e ureia	100%
Porto de Santos – Fosfago	Enxofre	100%
Replan/SP – Rio Verde	Óleo diesel	100%

No que se refere ao desempenho operacional, os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) indicam que a velocidade média anual comercial (VMC) da FCA em 2024 ficou em torno de 11 km/h, enquanto a RMC registrou aproximadamente 12 km/h. No caso da FCA, a velocidade observada reflete limitações operacionais, como infraestrutura antiga, longos tempos de espera em terminais, interferências e conflitos urbanos. Já na RMC, esse desempenho pode estar associado ao estágio ainda recente de consolidação operacional da malha, com potencial de evolução à medida que haja maior maturação do sistema e ganhos de eficiência.

Quanto aos indicadores de segurança, a FCA apresentou, em 2024, índice de 16,25 acidentes por milhão de trem.km, patamar superior ao observado na RMC, que registrou 2,95 acidentes por milhão de trem.km, e à média nacional. A diferença entre os indicadores está associada, sobretudo, à maior presença de cruzamentos em nível e trechos urbanos na malha da FCA, enquanto a RMC, por operar majoritariamente em corredores mais recentes e com menor interferência urbana, apresenta desempenho relativamente mais favorável em termos de segurança operacional.



Infraestrutura Ferroviária

Investimentos

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos previstos pelo Novo PAC em ferrovias, para o horizonte 2023 a 2030, somam aproximadamente R\$ 9,8 bilhões. Destacam-se os aportes privados na RMC, na ordem de R\$ 697 milhões e com mais de 90% já executados, e os investimentos na construção da FICO I.

Em um nível mais amplo, os investimentos nacionais destinados a planejamento, estudos e projetos do setor ferroviário, incluindo o Plano Nacional de Logística (PNL), somam R\$ 206,2 milhões, com execução de 18%. Tais iniciativas são fundamentais para o desenvolvimento e a expansão da malha ferroviária nacional, incluindo projetos que poderão beneficiar o sistema logístico no estado a longo prazo.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Investimentos das Concessões Existentes*	Malha Centro-Leste - FCA	5.918.036.741,00	93%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Central - RMC	697.011.103,00	91%
Construção	Ferrovias de Integração do Centro-Oeste - FICO 1	3.215.945.007,00	30%
Estudos para novas concessões	EF-334/354 - Corredor FICO/FIOL – Caetité/BA à Lucas do Rio Verde/GO	5.000.000,00	60%

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

*Os investimentos da Malha Centro-Leste compreendem as regiões Centro-Oeste, Nordeste, e, principalmente, Sudeste.

Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

A integração ferroviária de longo prazo do estado está ancorada no corredor FICO–FIOL, que conectará o Centro-Oeste ao litoral baiano, ampliando as alternativas logísticas e reduzindo a dependência do Porto de Santos.

A **FICO** se refere à **Ferrovias de Integração do Centro-Oeste** e prevê ligação entre Mara Rosa (GO) e Lucas do Rio Verde (MT). Com cerca de 888 km de extensão, foi dividida em 2 trechos:

- FICO I: extensão de 383 km de Mara Rosa (GO) a Água-Boa (MT). As obras desse trecho iniciaram em 2023 e, de acordo com o Painel de Acompanhamento Gerencial FICO da Infra S.A., estão 37,5% executadas (mês de referência: janeiro de 2026);
- FICO II: extensão de 505 km de Água Boa (GO) a Lucas do Rio Verde (MT). Projeto básico concluído.

A **FIOL** corresponde à **Ferrovias de Integração Oeste-Leste** e planeja ligar Mara Rosa (GO) ao Porto de Ilhéus (BA). Com aproximadamente 1527 km de extensão, foi dividida em 3 trechos:

- FIOL I: extensão de 537,2 km de Ilhéus (BA) a Caetité (BA). Em 2021 foi concedido para a empresa Bahia Mineração S.A.
- FIOL II: extensão de 485,4 km de Caetité (BA) a Barreiras (BA). As obras estão sendo executadas pelo Governo Federal e, de acordo com o Painel de Acompanhamento Gerencial FIOL II da Infra S.A., estão com avanço físico de 69,5% (mês de referência: janeiro de 2026).
- FIOL III: ligação entre Correntina (BA) e Mara Rosa (GO). Os projetos desse trecho estão sendo atualizados devido a alteração de traçado, que inicialmente seria de Barreiras (BA) à Figueirópolis (TO). Em Mara Rosa (GO) a FIOL III irá se integrar com a FNS e a FICO.

www.infrasa.gov.br
ontl@infrasa.gov.br