



CONSELHO TEMÁTICO DE INFRAESTRUTURA



PELO FUTURO DA INDÚSTRIA



RELATÓRIO DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE 2023



1. APRESENTAÇÃO

Esta é a oitava edição do **Relatório de Infraestrutura de Goiás - Transporte**, uma publicação anual do Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG). O relatório Logística de Transporte 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, devido à disponibilidade mais tardia ou mais imediata dos dados que constituem os indicadores relatados, trazendo sempre as últimas informações disponíveis.

Esperamos que a publicação contribua para, de alguma forma, orientar a continuidade do crescimento socioeconômico do Estado de Goiás e para promoção do 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!

Célio Eustáquio de Moura
Presidente do COINFRA/FIEG

Sandro Mabel
Presidente da FIEG



2. LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

2.1 Malha Rodoviária (CNT)

Pesquisa mais recente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) sobre rodovias (2022) 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 7.658 km (58,37%) da malha do Estado.

A tabela abaixo mostra a classificação das rodovias em sua extensão (em km) nos anos de 2021 e 2022 para quatro diferentes características (estado geral, pavimento, sinalização e geometria da via). Na categoria Pavimentação, houve melhoria de 15% na comparação entre 2021 e 2022 para a classificação “ótimo/bom”. Quanto à Sinalização, o avanço foi de 22% na nota “ótimo/bom” na extensão avaliada. No Estado geral das vias, apenas 19% (3.127 km) foram avaliados com notas “ótimo ou bom”. Geometria da via apresentou 18% (3.255km) com “ótimo/bom”.

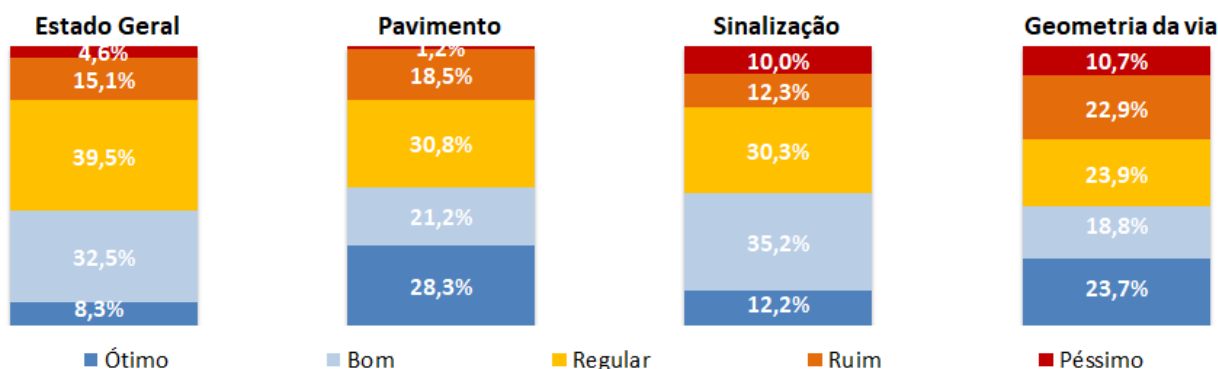
Classificação das Características das Rodovias Avaliadas Goiás (km)

Classificação	Estado Geral - km			Pavimento - km			Sinalização - km			Geometria da Via - km		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Ótimo	598	639	7%	2.158	2.169	1%	936	937	0%	1.439	1.812	26%
Bom	2.032	2.488	22%	1.130	1.621	43%	2.034	2.698	33%	1.330	1.443	8%
Regular	3.058	3.026	-1%	2.366	2.361	0%	2.514	2.322	-8%	1.679	1.829	9%
Ruim	1.248	1.155	-7%	1.137	1.418	25%	1.108	939	-15%	2.043	1.756	-14%
Péssimo	477	350	-27%	622	89	-86%	821	762	-7%	922	818	-11%

Somatório Agregado

Ótimo / Bom	2.630	3.127	19%	3.288	3.790	15%	2.970	3.635	22%	2.769	3.255	18%
Regular / Ruim / Péssimo	4.783	4.531	-5%	4.125	3.868	-6%	4.443	4.023	-9%	4.644	4.403	-5%

Resumo das Características das Rodovias Avaliadas (2022)



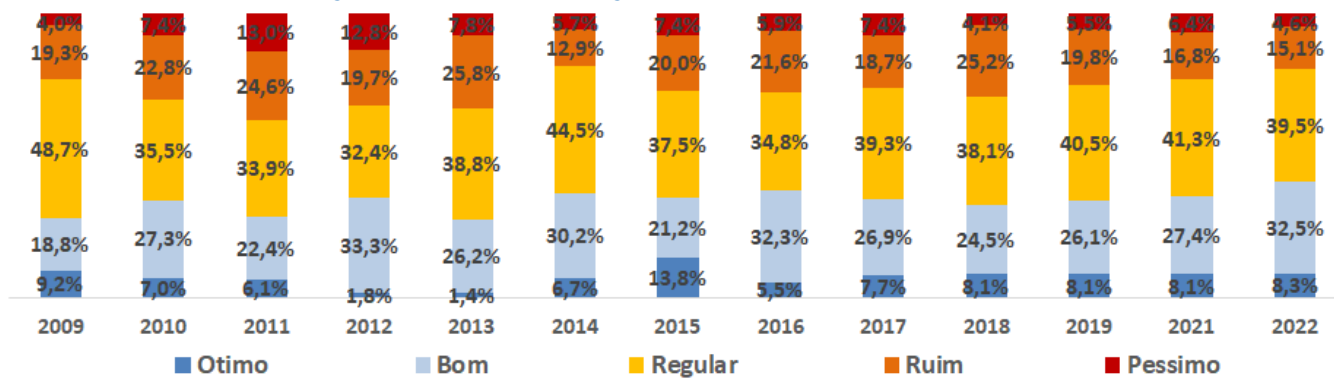
Fonte: CNT





O gráfico abaixo aponta, em geral, uma leve melhora em 2022 em relação aos anos anteriores. Em 2022, 41% da extensão avaliada foi considerada como “ótima/boa”, diante de 35% do total das vias avaliadas como “ótimo/boa ou bom, resultado que indica que houve uma melhora na qualidade das vias, dentro da classificação indicada.

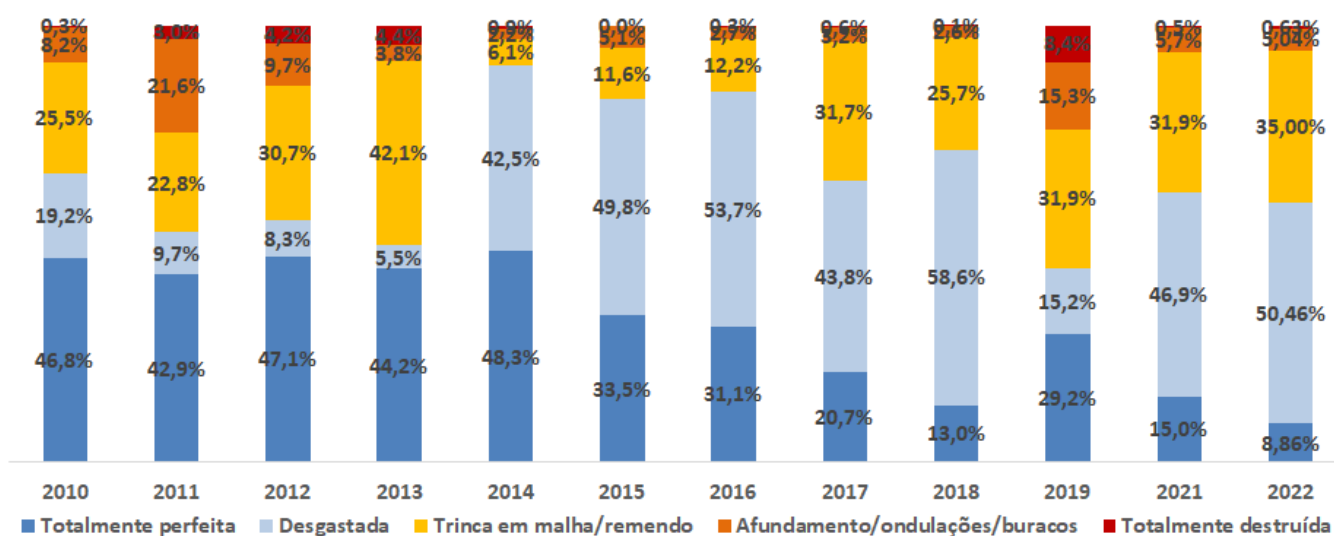
Evolução da Classificação Geral das Vias (2009-2022)



Fonte: CNT

Em relação à situação do pavimento nas vias, percebe-se significativa piora na qualidade das rodovias entre 2010 e 2022. No primeiro ano, as rodovias em estado perfeito representavam 46,8% da extensão avaliada diante de 8,8% no último.

Evolução da Classificação do Pavimento nas Vias (2010-2022)



Fonte: CNT

2.1.1 Perspectiva para o Transporte Rodoviário em Goiás

Segundo o conselheiro do Coinfra/Fieg, **Alexandro Santos** (IFag/Faeg), não há dúvidas de que os modais rodoviários desempenham papel importante na socioeconomia, pois para o desenvolvimento do transporte é preciso formatar a dinâmica do País por meio da logística. Ao longo do tempo, a logística rodoviária foi aperfeiçoando-se e mostrando ser cada vez mais importante para a economia do País, tornando-se a mais importante e interligando-se aos modais ferroviários, aeroviários e hidrovieiros, evidenciando sua função de fazer deslocamentos principalmente de cargas.





Na visão regional, o Estado de Goiás possui uma posição estratégica para o fluxo de cargas dentro do País, exatamente por estar no centro. Esta localização gera capacidade de expansão logística, atributos a serem mais bem explorados pelo Estado na função de planejar e executar obras importantes nesse sentido. O Agronegócio, importante setor da economia e as áreas de mineração e medicamentos deslocam produtos que abastecem a logística produtiva em Goiás que se ligam com os demais Estados e tudo isso é feito pelos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário. Importante destacar que todos os modais dependem do modal Rodoviário para que seus produtos cheguem ao seu destino. No caso de Goiás e de boa parte dos Estados brasileiros, predomina o transporte rodoviário, que possui a grande vantagem de ter uma grande flexibilidade na circulação de cargas, além de ser rápido e fazer a ligação com outros modais. E como desvantagem e relacionada à qualidade das rodovias, observa-se uma grande depreciação dos veículos em função de estradas com más condições de trafegabilidade.

Nesse contexto, vemos atualmente que o advento da tecnologia vem contribuindo muito para o avanço desse modal com emprego de tecnologia e inovações, dando condições para uma melhor qualidade no tráfego. Sistemas de gerenciamento de transporte com agendamento de horário, localizadores nas cargas e gestão de frota são exemplos que tem otimizado esse tipo de modal.

O modal Rodoviário vem crescendo consideravelmente nos últimos anos e é de suma importância na atividade socioeconômica no Centro-Oeste. Sem ele, não haveria a interação com os Estados e acessos à exportação/importação, fazendo com que haja desenvolvimento na economia. Percebemos com clareza que em um sistema altamente globalizado é necessário ampliar o ramo de transporte rodoviário, gerando mais estruturas e ampliações, pois elas impactam diretamente a economia e a vida das pessoas de maneira geral.

É notório mencionar que, apesar dos avanços ao longo dos anos, a situação das rodovias ainda é insuficiente em função das necessidades do Estado e do País, principalmente em se tratando do Agronegócio. Goiás possui uma boa extensão rodoviária quando comparamos com outros Estados de área e território semelhantes. São mais de 96 mil km de estradas quando computamos as de jurisdição federal, estadual e municipal. O presente estudo traz uma condição em que houve melhora nas condições das rodovias em 2022. Mais da metade das rodovias objeto da pesquisa (59,2%) foram classificadas como regular/ruim/péssimo, porém, nota-se que a pesquisa realizada pela CNT destaca apenas rodovias pavimentadas. Em Goiás, temos 21.288,80 km de rodovias estaduais, dos quais 8.341,44 ainda sem pavimento (39%) e que congregam importantes vias de escoamento de produtos. Essa malha viária não pavimentada, no geral, não é bem conservada e algumas estradas necessitam de um melhor planejamento periódico de manutenção. Boa parte dessas estradas possui intenso trânsito de veículos pesados, levando insumos agrícolas às propriedades rurais e transportando a safra, seja pecuária ou agrícola. Além disso, nesses pontos temos a localização de muitos entrepostos e indústrias.

Vale ressaltar que de nada adianta a recuperação dessa malha viária se a mesma não possui as devidas conexões, já que dispomos também uma rica malha aquífera constituída de rios, córregos e ribeirões com larguras diversas. Essas conexões são exatamente as pontes. Por esse motivo, justifica-se a identificação dessas conexões (pontes) e das que necessitam de uma melhor estrutura para suportar cargas agropecuárias e insumos, assim promovendo a tecnologia e o desenvolvimento das propriedades e de toda uma região. Tudo isso culminará em produtos que serão transportados e destinados aos mais diversos elos da cadeia produtiva, como entrepostos, armazéns e indústrias de processamento, até chegar ao consumidor final, gerando emprego e renda.





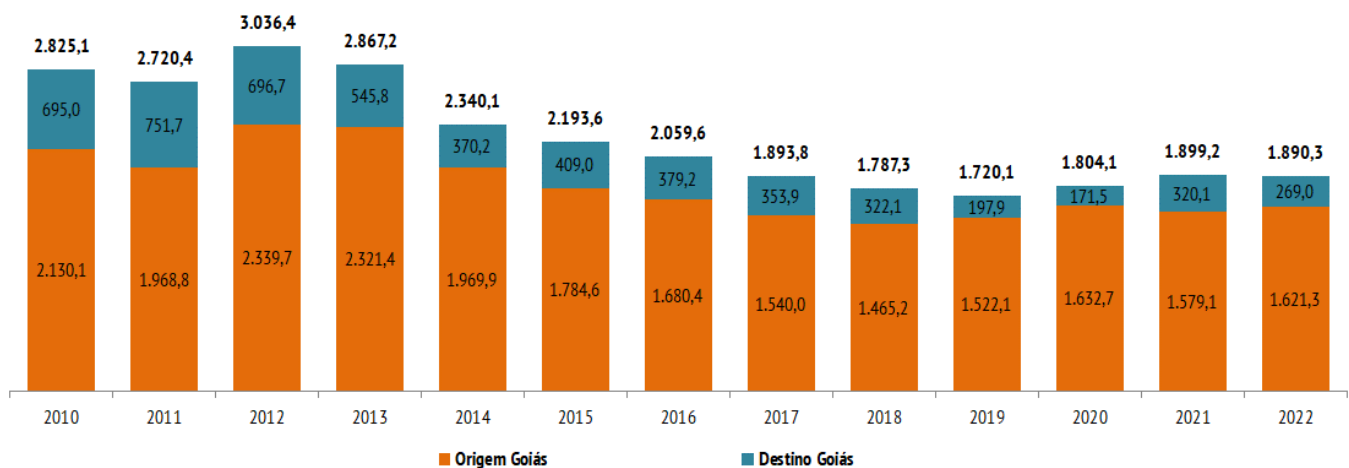
Ainda temos muito que avançar na melhoria da nossa malha viária e a parceria público-privada é uma importante ferramenta para que esse avanço de fato aconteça, por meio da elaboração de projetos e um planejamento conjunto mostrando as prioridades e alocação correta de recursos para execução de obras estruturantes que darão uma nova dinâmica na logística de transportes rodoviários em nosso Estado. Temos urgência em melhorar e otimizar nossas vantagens competitivas para termos um Estado ainda mais pujante no cenário econômico e continuarmos sendo destaque no cenário nacional e mundial.

2.2 Transporte Ferroviário de Cargas (ANTT)

Em 2022, foram implantados 510 km de trilhos. 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.

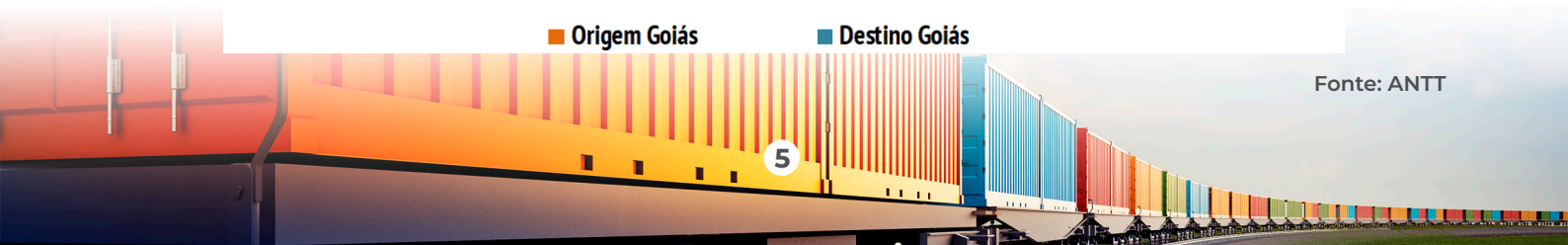
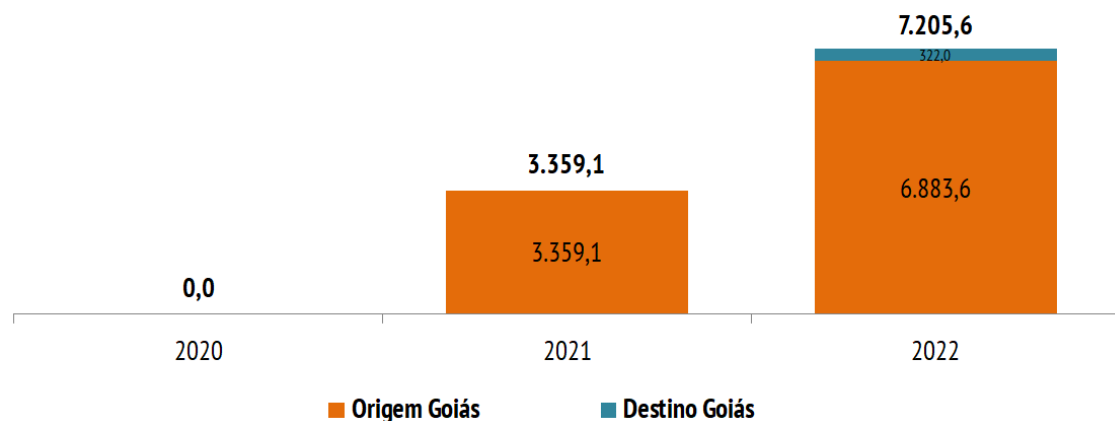
O gráfico abaixo mostra a movimentação de carga da FCA - Ferrovia Centro-Atlântica. Em 2022, foram movimentadas 1,890 milhões de toneladas, fluxo 0,47% inferior ao registrado em 2021. A carga cuja origem é Goiás corresponde a 85,77% do volume movimentado em 2022.

Movimentação de Carga da FCA – Ferrovia Centro-Atlântica em Goiás 2010 a 2022 (TU)



O gráfico abaixo mostra a movimentação de carga e descarga da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central no Estado. Em 2021, foram movimentadas 1,899 milhões de toneladas, fluxo 5,27% superior ao registrado em 2020. A carga embarcada respondeu por 83,14% do volume movimentado em 2021.

Movimentação de Carga Ferrovia Norte-Sul Tramo Central em Goiás 2020 - 2022 (TU)





2.2.1 Perspectiva para o Transporte Ferroviário de Goiás

Segundo o conselheiro do Coinfra/Fieg **Everaldo Fiatkoski** (Porto Seco Centro Oeste), as estatísticas comprovam a demanda para escoamento das safras de grãos nas ferrovias que atendem ao Estado. O desafio, ainda sem solução, é buscar opções com volumes proporcionais para garantir fretes de retorno, resultando em uma queda ainda maior nos custos do modal.

Com a conclusão de trechos remanescentes do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul, em junho de 2023, e a inauguração do terminal de contêineres no Porto Seco de Anápolis (GO), , cargas de produtos industrializados passam a ter mais uma opção competitiva de transporte com a utilização de contêineres.

Para o conselheiro do Coinfra/Fieg Antônio Ismael Ballan (Caramuru Alimentos), a adesão dos usuários ao serviço, que liga o terminal goiano à cidade de Cubatão (SP) é uma oportunidade para mitigar riscos e, ao mesmo tempo, melhorar os custos do transporte de cargas fechadas entre essas regiões.

O ano de 2023 será marcado por recorde de transporte ferroviário no Brasil e, de igual forma, no Estado de Goiás, atendido pela Rumo a partir de 2021 através da Ferrovia Norte-Sul, no Tramo Central, com origem das cargas pelo Terminal de São Simão (TSS) e, a partir de 2022, pelo Terminal de Rio Verde (TRV). As demais concessionárias ferroviárias que servem à logística do agronegócio de nosso Estado, VLI, através de seus terminais integradores localizados em Uberaba-MG e Araguari-MG, e a MRS Logística, conectada com a hidrovía Paranaíba-Tietê-Paraná com destino a Santos, estão com sua capacidade de transporte praticamente toda comercializada para 2023.

As perspectivas 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.*

- *Perspectiva de renovação antecipada da concessão da FCA – Ferrovia Centro-Atlântica, o que desencadeará uma série de investimentos, possibilitando inclusive o incremento de volume transportado a partir do Estado de Goiás.*

- *Início de investimentos em autorizações ferroviárias economicamente viáveis e obtenção de outras, a exemplo da possibilidade de ligar o Sul do Estado (Ex: município de Itumbiara) a mais de uma concessão.*

- *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, melhorando a competitividade de nossos produtos.*

- *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.*





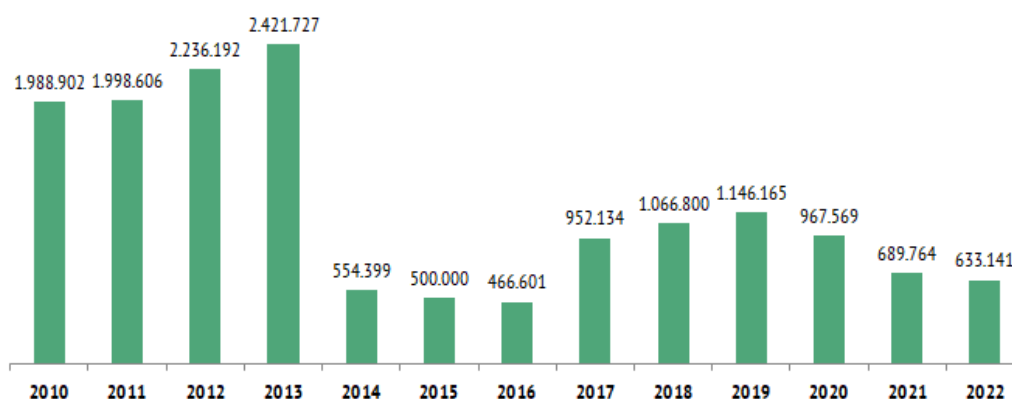
2.3 Transporte Hidroviário e Movimentação de Carga (Antaq)

A rede de transporte em Goiás, a exemplo de toda a Região Centro-Oeste, ainda é predominantemente rodoviária, havendo ligações hidroviárias no interior do Estado apenas no Sudoeste, na divisa com Minas Gerais (Hidrovia Paranaíba-Paraná-Tietê), embora esse espaço seja um potencial no que diz respeito à constituição das maiores bacias do mundo.

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 canal, 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. Três grandes empresas operam no Canal de São Simão: Caramuru, ADM e LDC - Louis Dreyfus Commodities.

Em 2021, a Hidrovia Tietê-Paraná 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. A pandemia provocou uma queda de 29% no volume transportado na hidrovia de 2020 para 2021. Já no período de 2022, a queda foi de 8% em relação à movimentação de carga em São Simão.

Total de Movimentação de Carga Hidroviária em São Simão 2010 a 2022 (kg)

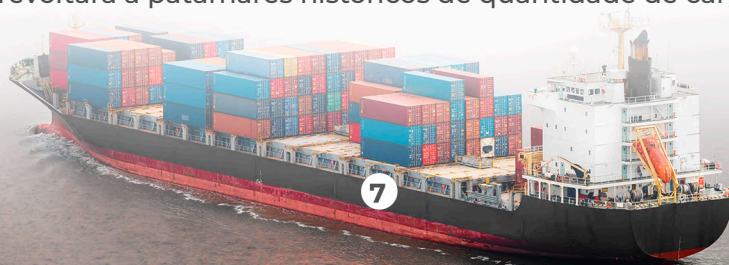


Fonte: Antaq

2.3.1 Perspectiva para o Transporte Hidroviário em Goiás

Segundo o conselheiro do Coinfra/Fieg Antônio Ismael Ballan (Caramuru Alimentos), as notícias favoráveis ao Estado e, claro, ao país não ficaram somente vinculadas a rodovias e ferrovias. O ciclo de chuvas do final de 2022 e primeiro trimestre de 2023 permitiu que o Brasil atingisse níveis excepcionais de volume de água nos reservatórios das usinas hidrelétricas e essa mesma água serve também para múltiplos usos, tal qual o modo hidroviário de transporte.

Dito isto, em muitos anos, devemos conviver em 2023 e até 2024 com cenário bem seguro quanto à utilização de nosso principal meio de escoamento hidroviário, a Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná, que nesse primeiro semestrevoltará a patamares históricos de quantidade de cargas transportadas.



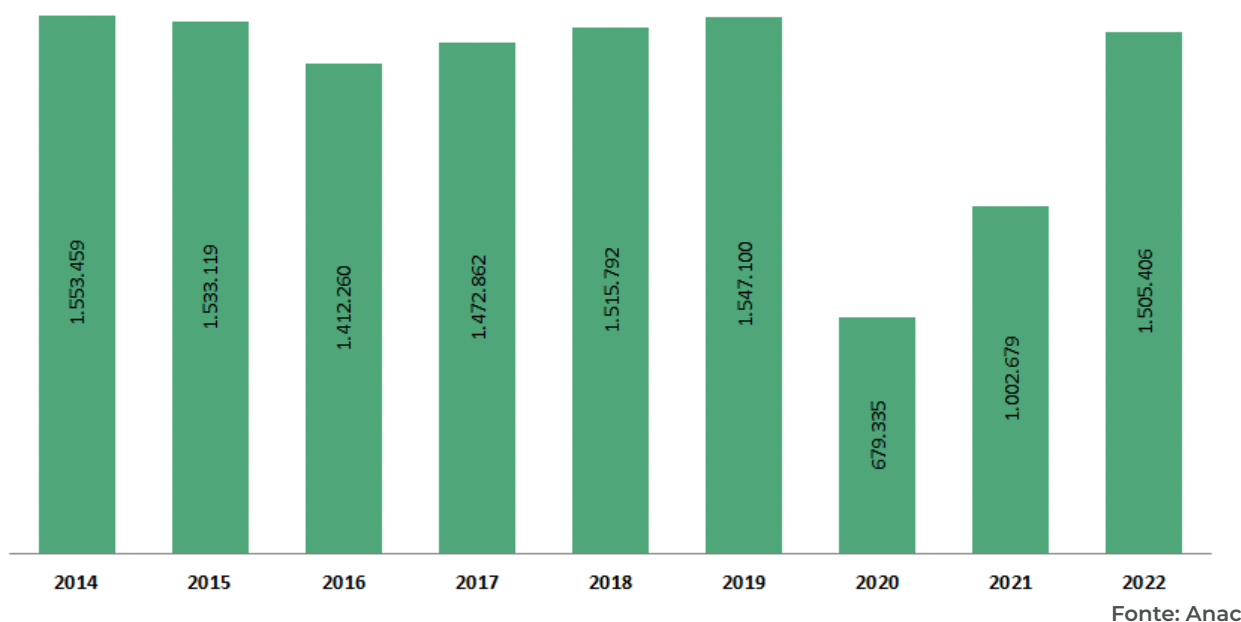


Apesar do clima favorável, isso não quer dizer que temos de ficar tranquilos, ao contrário, devemos buscar sanar as deficiências logísticas que levaram à interrupção da navegação em anos anteriores por falta de calado, ou seja, é uma referência direta à retomada das obras de aprofundamento do canal de Nova Avanhandava, que estavam paralisadas desde 2019, e que em março de 2023 tiveram contrato assinado, para derrocamento de um trecho de dez quilômetros, com prazo de execução de três anos. A obra vai permitir uma 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.

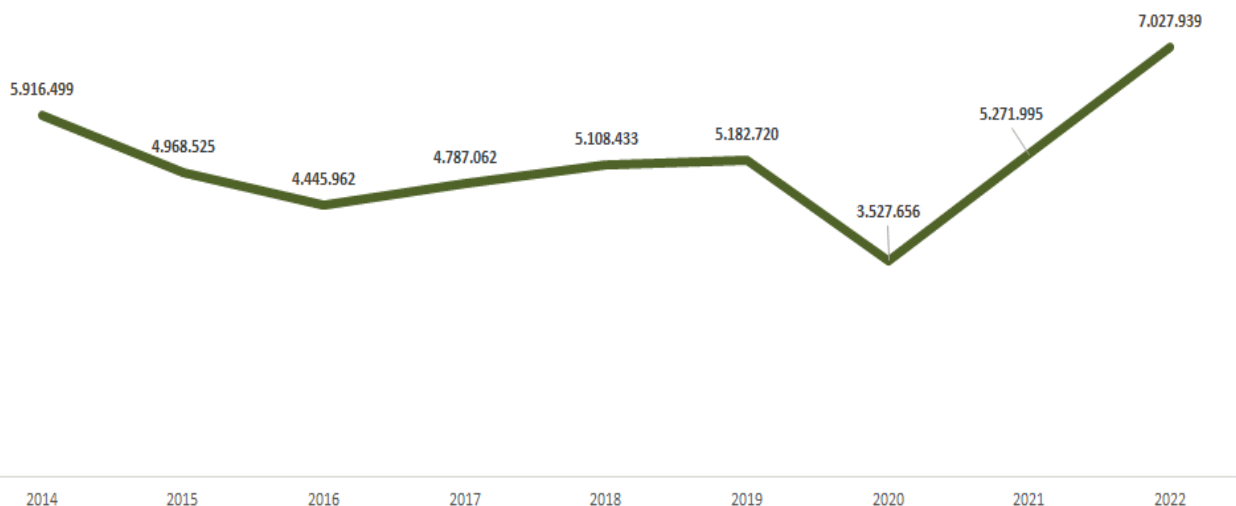
2.4 Movimentação Aeroportuária (Anac)

Segundo a Anac – Agência Nacional de Aviação Civil, a movimentação anual de passageiros alcançou 1,505 milhões de pessoas em 2022, volume 50% superior a 2021 e 3,09% inferior a 2014.

Movimentação Aérea de Passageiros em Goiás 2014 a 2022



Movimentação de Cargas e Correios em Goiás (kg) 2014-2022





A movimentação anual de cargas ocorre na Rede de Terminais de Logística de Carga da Infraero (Teca), sendo o aeroporto de Goiânia o único da rede no Estado. Em 2022, foram movimentadas 7,027 milhões de toneladas, que correspondem a quase 100% do total movimentado, sendo 33% superior a 2021 e 19% superior em comparação com 2014.

2.4.1 Perspectiva para o Transporte Aeroportuário de Goiás

Segundo o conselheiro do Coinfra/Fieg Antônio de Pádua (Crea), somente agora o transporte de passageiros se recupera da diminuição dos dois últimos anos e retorna aos níveis pré-pandemia. Devemos ressaltar ainda o impasse gerado pela paralisação das obras do novo terminal do aeroporto de Goiânia, que impediu a criação de um hub regional, de grande impacto na quantidade de passageiros transportados.

Quanto ao transporte de cargas, o setor se recuperou rapidamente, superando em 2022 os níveis pré-pandemia. Também é necessário destacar o impacto causado pela não-conclusão do aeroporto de cargas de Anápolis, cuja operação poderia influir decisivamente no aumento da carga aérea transportada com origem ou destino em Goiás.





CONSELHO TEMÁTICO DE INFRAESTRUTURA



PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

