



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
GABINETE DO MINISTRO  
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 1161/2025/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor  
**Deputado Carlos Veras**  
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

**Assunto: Requerimento de Informação nº 1210/2025, de autoria da Deputada Federal Lêda Borges.**

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 161 (9752798), de 12 de maio de 2025, por meio do qual Vossa Excelência encaminha cópia do Requerimento nº 1210/2025 (9628136), de autoria da Deputada Federal Lêda Borges (PSDB/GO), que requer informações sobre as providências para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT Brasília -Valparaíso de Goiás – Luziânia, e apresenta os seguintes questionamentos:

1. O status atual do processo de planejamento e implementação do projeto do VLT Brasília-Valparaíso-Luziânia, incluindo a identificação dos órgãos e setores envolvidos no âmbito do Ministério dos Transportes.
2. As medidas que estão sendo adotadas pelo Ministério dos Transportes para garantir a celebração célere do Contrato Operacional Específico - COE entre a CBTU e a VLI, de forma a viabilizar o uso compartilhado da linha férrea e dar prosseguimento ao projeto do VLT.
3. O cronograma estimado para as próximas etapas necessárias à implementação do VLT, com a indicação de eventuais prazos previstos para cada fase, incluindo a conclusão da análise e aprovação do COE pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
4. Quaisquer estudos técnicos, econômicos ou ambientais já realizados ou em andamento que embasem a necessidade e a viabilidade do projeto do VLT e do Contrato Operacional Específico (COE).
5. A previsão de participação do Ministério dos Transportes nas fases subsequentes à assinatura do COE, como o acompanhamento da execução das obras e a fiscalização da operação do sistema VLT.
6. Os benefícios esperados para a população da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) com a implementação do VLT, em termos de mobilidade, qualidade de vida e desenvolvimento socioeconômico.
7. Quaisquer desafios ou obstáculos identificados até o momento para a implementação do projeto do VLT e as medidas que estão sendo consideradas para superá-los.

2. Sobre o assunto, a Secretaria Executiva, por meio do Ofício nº 245/2025/PARLAMENTAR - SE/SE (9872293), encaminhou e ratificou os esclarecimentos prestados pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário – SNTF, por meio do Ofício nº 581/2025/SNTF (9866640), instruído com a Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF (9656978), em resposta aos questionamentos elencados no Requerimento de informação.

3. Conforme detalhado na referida Nota, o Ministério dos Transportes, por meio da INFRA S.A., coordena a elaboração de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a implantação de

transporte ferroviário de passageiros entre Brasília e Luziânia, cuja configuração se assemelha mais a um trem regional do que a um VLT, dada a distância entre estações. A conclusão dos estudos de viabilidade está prevista para junho de 2025, com subsequente tramitação envolvendo audiência pública, aprovação do plano de outorga e licitação. A viabilidade jurídica do projeto está sendo avaliada com base em diferentes modelos, como concessão específica, compartilhamento com transporte de cargas ou adoção do COE. Os benefícios esperados incluem ganhos expressivos em mobilidade, segurança e desenvolvimento regional. Contudo, desafios estruturais e financeiros requerem soluções como parcerias público-privadas, exploração imobiliária nos moldes do Land Value Capture, e medidas complementares para garantir a atratividade do projeto a investidores privados.

4. Por fim, reafirmo que a equipe técnica desta Pasta permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Anexos: I - Ofício nº 245/2025/PARLAMENTAR - SE/SE (SEI nº 9872293);  
II - Ofício nº 581/2025/SNTF (SEI nº 9866640);e  
II - Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9656978).

Atenciosamente,

**JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO**  
Ministro de Estado dos Transportes



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 17/06/2025, às 08:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **9888862** e o código CRC **5FB4C56C**.



Referência: Processo nº 50000.016721/2025-76



SEI nº 9888862

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA - EXECUTIVA  
PARLAMENTAR DA SECRETARIA-EXECUTIVA DO MT

OFÍCIO Nº 245/2025/PARLAMENTAR - SE/SE

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

**DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA**

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

70044-902 - Brasília/DF

**e-mail:** aspar@transportes.gov.br

**Assunto: Análise do Requerimento de Informação nº 1210/2025, de autoria da Deputada Federal Lêda Borges (PSDB/GO.)**

Senhor Chefe,

1. Reporto-me ao Ofício nº 650/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9628140), dessa Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR, que solicita análise quanto ao Requerimento de Informação nº 1210/2025, de autoria da Deputada Federal Lêda Borges (PSDB/GO), que requer informações sobre as providências para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT Brasília - Valparaíso de Goiás - Luziânia (SEI nº 9628136).
2. Sobre o assunto, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, por meio do Ofício nº 581/2025/SNTF (SEI nº 9866640), encaminhou a Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9656978), contendo os subsídios necessários à formulação da resposta ao referido requerimento.
3. Ressalta-se que a SNTF informa que o governo está aprimorando o modelo de concessão ferroviária para garantir a viabilidade financeira e a atratividade para investidores privados, incluindo a possibilidade de exploração comercial de terrenos localizados nas estações ferroviárias e arredores. Essa medida está prevista no Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.273/2021), que regulamenta a implantação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas, contemplando o projeto urbanístico do entorno para minimizar impactos e otimizar o uso do solo. O marco legal prevê ainda a participação acionária dos proprietários de imóveis adjacentes, a constituição de sociedades de propósito específico para gerir projetos urbanísticos e a possibilidade de exploração comercial dos imóveis vinculados às ferrovias. Também é facultado aos entes federativos promover a exploração de bens imóveis para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias.
4. Por fim, a SNTF reafirma o compromisso deste Ministério dos Transportes e da Secretaria em promover o desenvolvimento ferroviário no Brasil, por meio da elaboração de estudos, projetos e parcerias com o setor privado, visando ampliar a malha ferroviária para cargas e passageiros em todo o país.
5. Diante do exposto, e ciente das manifestações técnicas apresentadas pela SNTF, **ratifico**.

Anexos: I - Ofício nº 581/2025/SNTF (SEI nº 9866640);e  
II - Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9656978).

Atenciosamente,

**GEORGE SANTORO**  
Secretário Executivo



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro**, **Secretário Executivo**, em 16/06/2025, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **9872293** e o código CRC **3E8A8674**.



**Referência:** Processo nº 50000.016721/2025-76



SEI nº 9872293

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: - [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OFÍCIO Nº 581/2025/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor  
**GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO**  
Secretário-Executivo  
Secretaria Executiva - SE  
Ministério dos Transportes - MT

**Assunto: Requerimento de Informação nº 1210/2025, de autoria da Deputada Federal Lêda Borges.**

Senhor Secretário-Executivo,

1. Refiro-me ao Ofício nº 650/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9628140), de 11 de abril de 2025, da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos, que encaminha para apreciação e manifestação o requerimento de Informação nº 1210/2025 (SEI nº 9628136), de autoria da Deputada Federal Lêda Borges (PSDB/GO), que requer informações sobre as providências para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT Brasília -Valparaíso de Goiás - Luziânia.

2. Sobre o assunto, encaminho a Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9656978) do Departamento de Obras e Projetos.

3. De acordo com a referida Nota, com o aperfeiçoamento progressivo do modelo, o governo busca assegurar, no futuro, que os projetos de ferrovias para passageiros sejam financeiramente viáveis e atrativos para investidores privados. Para isso, terrenos situados sobre as estações e em suas proximidades poderão ser incluídos nas concessões, visando sua exploração comercial. Essa medida já está prevista no **Marco Legal das Ferrovias**, permitindo, inclusive, a participação acionária dos proprietários de imóveis adjacentes às estações (grifo nosso):

Lei 14.273, de 2021

Art. 60. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 61. **O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno**, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º **O projeto urbanístico de que trata o caput deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária**, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo Município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

§ 2º **A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária por meio de sociedade de propósito específico, que pode:**

I - ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, à administração de ativos e ao recolhimento de tributos;

II - **ser aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital;**

III - promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio;

IV - **alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;**

V - receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a

obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.

§ 3º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no caput deste artigo pode receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.

Art. 62. **A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.**

4. Por fim, informamos que o Ministério dos Transportes e esta Secretaria têm como missão promover o desenvolvimento dos transportes sobre trilhos, empenhando-se em transformar esse compromisso em ações concretas. Dessa forma, continuamos dedicados à elaboração de estudos, projetos e à construção de infraestruturas, priorizando parcerias com o setor privado. Nosso objetivo é disponibilizar novos trechos ferroviários para cargas e passageiros em todo o Brasil, aproveitando e recuperando a malha ferroviária nacional, além de impulsionar os avanços no setor ferroviário.

5. Ante o exposto, encaminho o presente processo para conhecimento e continuidade do trâmite processual necessário.

Atenciosamente,

**LEONARDO CEZAR RIBEIRO**

Secretário Nacional de Transporte Ferroviário



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Cezar Ribeiro**, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, em 11/06/2025, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?)

[acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9866640** e o código CRC **823767E8**.



Referência: Processo nº 50000.016721/2025-76



SEI nº 9866640

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: - [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO  
DEPARTAMENTO DE OBRAS E PROJETOS

Nota Informativa nº 35/2025/CGOP-SNTF/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 22 de abril de 2025

## I. SUMÁRIO

1. O presente processo trata do Requerimento de Informações (9628136), apresentado pela Deputada Federal Lêda Borges, que solicita informações sobre a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conectando a Rodoferroviária de Brasília aos Municípios de Valparaíso de Goiás e Luziânia.

## II. OBJETIVO

2. Oferecer suporte ao Secretário Nacional de Transporte Ferroviário na elaboração de resposta ao Requerimento de Informações (9628136), da Deputada Federal Lêda Borges, que solicita informações sobre a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conectando a Rodoferroviária de Brasília aos Municípios de Valparaíso de Goiás e Luziânia.

## III. INFORMAÇÕES

3. A Deputada Federal Lêda Borges enviou ao Ministro dos Transportes, Sr. Renan Filho, um requerimento solicitando informações sobre a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conectando a Rodoferroviária de Brasília aos Municípios de Valparaíso de Goiás e Luziânia (9628136), *in verbis* (grifo nosso):

"1. **O status atual do processo** de planejamento e implementação do projeto do VLT Brasília–Valparaíso–Luziânia, incluindo a identificação dos órgãos e setores envolvidos no âmbito do Ministério dos Transportes.

2. **As medidas que estão sendo adotadas pelo Ministério dos Transportes para garantir a celebração célere do Contrato Operacional Específico - COE entre a CBTU e a VLI**, de forma a viabilizar o uso compartilhado da linha férrea e dar prosseguimento ao projeto do VLT.

3. **O cronograma estimado para as próximas etapas** necessárias à implementação do VLT, com a indicação de eventuais prazos previstos para cada fase, incluindo a conclusão da análise e aprovação do COE pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

4. Quaisquer **estudos técnicos, econômicos ou ambientais já realizados ou em andamento** que embasem a necessidade e a viabilidade do projeto do VLT e do Contrato Operacional Específico (COE).

5. **A previsão de participação do Ministério dos Transportes** nas fases subsequentes à assinatura do COE, como o acompanhamento da execução das obras e a fiscalização da operação do sistema VLT.

6. **Os benefícios esperados para a população** da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) com a implementação do VLT, em termos de mobilidade, qualidade de vida e desenvolvimento socioeconômico.

7. Quaisquer **desafios ou obstáculos** identificados até o momento para a implementação do projeto do VLT e as medidas que estão sendo consideradas para superá-los."

4. O referido documento (9628136) encerra-se com a seguinte justificativa:

"A apresentação destas informações é fundamental para que esta Casa Legislativa possa acompanhar de perto o desenvolvimento de um projeto de tamanha importância para a mobilidade urbana e o desenvolvimento regional, bem como para subsidiar a atuação parlamentar em defesa da sua concretização."

## IV. ANÁLISE E RESPOSTAS AOS QUESTIONAMENTOS

### 5. Esclarecimentos Iniciais

5.1. O presente documento, embora se tenha conhecimento de outros estudos já realizados por entes distintos, se restringe às informações inerentes aos processos em curso no Ministério dos Transportes e suas vinculadas para a implementação de transporte ferroviário de passageiros no trecho entre Brasília/DF e Luziânia/GO.

5.2. Nesse contexto, pode-se citar que o Ministério dos Transportes, por meio do Ofício Nº 533/2023/SNTF, de 4 de setembro de 2023, encaminhou diretriz à INFRA S.A. propondo o desenvolvimento de estudos de viabilidade para a implementação de seis empreendimentos envolvendo a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros, entre eles o que contempla o trecho entre Brasília/DF e Luziânia/GO.

5.3. A partir da diretriz expedida, a INFRAS.A. lançou o Edital nº 13/2025 ([Edital nº 013/2023 - INFRA S.A.](#)) e, após o respectivo processo licitatório, o estudo de viabilidade foi contratado. A situação atual do desenvolvimento dos estudos consta mais adiante na sequência deste documento.

5.4. Outro esclarecimento importante a se fazer é que, do ponto de vista conceitual, a rigor a solução para o transporte de passageiros em questão não se constituirá como um VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos. De acordo com definições usualmente adotadas, um VLT deve contemplar estações que distam entre si em até um quilômetro. No trecho em questão, devido a ocupação territorial ao longo do percurso e os estudos preliminares já efetuados, haverá estações contíguas muito mais espaçadas. Portanto, conceitualmente a solução que será adotada deverá ser caracterizada como trem regional.

5.5. Muito importante esclarecer também que, além do COE há outros instrumentos jurídicos para viabilização da operação de passageiros. Sob a ótica da política pública, aspectos como recursos necessário, segurança e conforto dos usuários, integração com o sistema de mobilidade urbana dos municípios envolvidos precisam ser avaliados para definição do instrumento mais adequado. Há opções como uma contratação de uma concessão específica para o transporte de passageiros, inclusão da obrigação do serviço de passageiros no contrato de concessão de transporte de carga e o próprio COE - contrato de operação específico.

## **6. Status atual do processo de planejamento e implementação do projeto, incluindo a identificação dos órgãos e setores envolvidos no âmbito do Ministério dos Transportes:**

6.1. Como ponto de partida para o planejamento e implementação do projeto, o Ministério dos Transportes optou pela elaboração de um estudo completo do empreendimento envolvendo a aferição e projeção da demanda inicial considerando aspectos de integração com os sistemas já existentes, a avaliação da via permanente e intervenções necessárias, o dimensionamento da frota e detalhamento dos aspectos operacionais, o posicionamento das estações, condicionantes ambientais e outros aspectos relevantes.

6.2. Tal estudo, como já dito, foi contratado pela INFRA S.A., a partir de diretriz do Ministério dos Transportes. Os resultados que advirão contemplarão a estimativas de todos os custos e receitas inerentes ao projeto e permitirão avaliar o modelo jurídico mais adequado para viabilização do empreendimento.

6.3. Embora, não se descarte outras opções, o planejamento das etapas se baseia em um processo de estruturação de uma nova concessão, ou seja, a opção mais abrangente do ponto de vista administrativo. Nesse contexto, o status atual e os órgãos e setores envolvidos no âmbito do Ministério dos Transportes são os seguintes:

Etapas do Processo de Estruturação	Órgão	Status
Diretriz para elaboração do estudo de viabilidade	Ministério dos Transportes	Concluído
Contratação e elaboração do estudo de viabilidade	INFRA S.A.	Em andamento
Análise do estudo de viabilidade e posteriores ajustes	INFRA S.A. , Ministério dos Transportes e ANTT	A realizar
Audiência Pública	ANTT	A realizar
Aprovação do Plano de Outorga	Ministério dos Transportes	A realizar
Protocolo no Tribunal de Contas da União	ANTT	A realizar
Licitação e contratação do empreendimento	ANTT	A realizar

6.4. Importante ressaltar que o planejamento acima se refere à estruturação de uma concessão para o transporte de passageiros dissociada dos contratos já existentes ou que venham a ser renovados, não sendo esta a única hipótese possível.

**7. Medidas que estão sendo elaboradas pelo Ministério dos Transportes para garantir a celebração célere do Contrato Operacional Específico - COE entre a CBTU e a VLI:**

7.1. Não se descarta um futuro COE, porém as demais alternativas jurídicas precisam ser avaliadas e para se obter os elementos técnicos necessários à tomada de decisão, o Ministério dos Transportes está concentrando seus esforços no processo de estruturação em curso, que trará informações qualificadas de demanda, investimentos necessários, dimensionamento dos aspectos operacionais, possibilidade de receitas acessórias e oriundas de projetos associados e viabilidade econômico-financeira do empreendimento.

7.2. Ao longo da elaboração dos estudos, um aspecto importante já observado se refere à condição da via permanente e algumas passagens em nível ao longo do percurso. Avalia-se que para prover a devida segurança aos usuários, intervenções de recuperação e manutenção na via deverão ser providenciadas antes do início da operação. Da mesma forma, dispositivos de sinalização e segurança deverão ser instalados nas passagens em nível, além de vedações em alguns segmentos do percurso.

7.3. Frisa-se que, concluídos os estudos e as ações necessárias, no momento oportuno, tanto a CBTU, quanto a VLI poderão ser parceiras na implementação do projeto.

**8. Cronograma estimado para as próximas etapas:**

8.1. O quadro a seguir mostra o cronograma estimado para as etapas pendentes, considerando o modelo jurídico de uma concessão independente:

Etapa	Prazo Estimado
Conclusão do estudo de viabilidade	junho/2025
Análise do estudo de viabilidade	julho/2025
Audiência Pública	setembro/2025
Aprovação do Plano de Outorga	novembro/2025
Protocolo no TCU	dezembro/2025
Licitação do empreendimento	setembro/2026

**9. Estudos técnicos, ambientais ou econômicos já realizados ou em andamento:**

9.1. Os estudos contratados, em desenvolvimento sob a condução da INFRA S.A. contemplam todos os aspectos técnicos, ambientais e econômicos envolvidos.

9.2. Pelo fato de ainda estarem inconclusos e ainda não aprovados pela administração pública, não é possível ainda a disponibilização dos produtos neste momento. Não obstante, na oportunidade da Audiência Pública, prevista para o segundo semestre deste ano, todos os elementos serão disponibilizados para consulta e estarão aptos a receber contribuições de quaisquer interessados.

**10. Atuação do Ministério dos Transportes:**

10.1. O Ministério dos Transportes atua como ente responsável pela formulação de políticas públicas para o setor ferroviário, conforme o inciso I do art. 47 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, que estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios. Nesse sentido, não apenas para o empreendimento em questão, mas para o transporte ferroviários de passageiros em geral, o Ministério dos Transportes vem trabalhando para consolidar uma política que contemple os princípios, diretrizes e objetivos para o setor, as dimensões social, ambiental, cultural, econômico-financeira e institucional envolvidas, o planejamento e as diretrizes para a regulação.

10.2. Também, de acordo com o inciso III do art. 47 da Lei nº 14.600, cabe ao Ministério dos Transportes a participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transporte ferroviário. Infere-se, portanto, que tanto a seleção do trecho em questão como empreendimento

prioritário entre diversas outras possibilidades para o transporte ferroviário de passageiros, quanto a identificação das fontes de recursos necessários para viabilizá-lo, são atribuições do Ministério dos Transportes.

10.3. Por fim, de acordo com o inciso IV da mesma Lei, cabe ao Ministério dos Transportes a aprovação do Plano de Outorga para o empreendimento em questão, ocasião na qual é verificado se as características do projeto são compatíveis com a respectiva política pública.

10.4. Cabe citar também a atribuição da Agência Nacional de Transportes Terrestres como ente regulador do transporte ferroviário, aplicável ao transporte de passageiros entre Brasília/DF e Luziânia/GO por se tratar de trecho de ferrovia federal que abrange mais de uma unidade da federação.

## 11. **Benefícios esperados pela população:**

11.1. No que diz respeito ao trecho mencionado, conforme projeto apresentado em audiência na Câmara dos Deputados em junho de 2024 ([VLT entre Luziânia e Brasília pode ter viagens experimentais ainda em 2024, diz governo – Notícias R7](#)), estima-se que o serviço ferroviário atenderá cerca de 25 mil pessoas por dia. Esses usuários se beneficiarão das múltiplas vantagens do transporte ferroviário de passageiros em comparação a outros modos de transporte. Por operar em vias exclusivas, o sistema elimina congestionamentos, reduz o tempo de viagem, diminui a ocorrência de acidentes e proporciona maior conforto. Adicionalmente, há benefícios coletivos significativos, como a redução dos custos de manutenção das rodovias, menor consumo de combustível, maior acessibilidade em relação ao transporte por automóvel e a mitigação de problemas ambientais devido à redução na emissão de gases poluentes

11.2. Além disso, a ferrovia é uma infraestrutura duradoura, cuja implantação simboliza um compromisso de longo prazo com a região, assegurando a continuidade do transporte por várias décadas. Ao promover o deslocamento de pessoas e estimular o comércio local, as ferrovias contribuem para o crescimento urbano e o desenvolvimento econômico das áreas atendidas. As cidades conectadas por ferrovias transformam-se em importantes polos de geração de oportunidades e atração de pessoas e negócios.

## 12. **Obstáculos e desafios:**

12.1. Um dos desafios já identificado para implementação do projeto se refere à condição da via permanente e algumas passagens em nível ao longo do percurso. Avalia-se que para prover a devida segurança aos usuários, intervenções de recuperação e manutenção na via deverão ser providenciadas antes do início da operação. Da mesma forma, dispositivos de sinalização e segurança deverão ser instalados nas passagens em nível, além de vedações em alguns segmentos do percurso.

12.2. Além disso, apesar de os trens de passageiros oferecerem inúmeras vantagens e gerarem um impacto social significativo, muitos deles enfrentam **desafios de rentabilidade econômica**. Em geral, não se sustentam apenas com as receitas tarifárias, dependendo frequentemente de subsídios. Os custos de capital, operação e manutenção são elevados, pressionando as finanças públicas. Por isso, governos, tanto no Brasil quanto em outros países, buscam soluções criativas para tornar esses projetos mais atrativos ao capital privado. Caso se conclua que as receitas tarifárias previstas sejam insuficientes para garantir o interesse de investidores privados, algumas alternativas podem ser consideradas:

- Utilização de recursos públicos, como aportes e contraprestações, em um modelo de parceria público-privada;
- Realização de obras públicas para implantação, adequação e modernização das vias existentes, de forma a adaptá-las para o transporte de passageiros, previamente à concessão do serviço de transporte;
- Inclusão da prestação do serviço de transporte de passageiros como obrigação contratual em uma concessão para transporte de cargas, com o compartilhamento das vias. Desta forma um eventual Valor Presente Líquido (VPL) negativo do transporte de passageiros poderia ser equilibrado por um VPL positivo decorrente do transporte de cargas. Isto já ocorre nas concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória a Minas

(EFVM);

- Delegação do serviço para outros entes federativos que tenham meios próprios para garantir a atratividade, ou
- Incremento de receitas não tarifárias, conforme descrito abaixo.

12.3. O diagnóstico apresentado reflete uma visão pragmática do cenário atual no país, onde o transporte de passageiros ainda não está consolidado no imaginário de potenciais usuários e investidores. Contudo, caso os projetos iniciais obtenham êxito, essa percepção poderá ser transformada, possibilitando a construção de novos cenários e, futuramente, a adoção de novos modelos, conforme ilustrado nos exemplos a seguir.

12.4. Em alguns países do Oriente e da Europa, **terrenos localizados nas proximidades das estações são incorporados às concessões ferroviárias, permitindo que as concessionárias construam, explorem e comercializem esses imóveis**. Essa prática tem o potencial de reverter a curva de lucratividade, gerando receitas adicionais substanciais para os projetos de transporte de passageiros por trilhos. Conhecido internacionalmente como *Land Value Capture (LVC)*, ou **Captura da Valorização do Solo**, esse mecanismo não é uma novidade e já é aplicado com sucesso em várias nações, especialmente em sistemas de metrô. Também apresenta viabilidade de adaptação para ferrovias regionais de passageiros.

12.5. De forma sucinta, a chegada de um trem de passageiros, além de proporcionar benefícios sociais e econômicos à população, impulsiona o desenvolvimento urbano e valoriza os imóveis no entorno das estações. Ao transferir parte dessa valorização para os operadores ferroviários, uma fração ou até a totalidade dos custos associados pode ser coberta, **dispensando a necessidade de subsídios governamentais**. Para exemplificar o uso do LVC, destacamos três casos de transporte metroferroviário economicamente sustentáveis: o metrô de Tóquio, o de Hong Kong e a operadora ferroviária alemã *Deutsche Bahn*.

12.6. **Tóquio** é um dos exemplos mais destacados na aplicação do modelo LVC. Ao incorporar imóveis nas proximidades das estações para exploração imobiliária ou prestação de serviços como parte das concessões, os governos facilitam a geração de uma significativa receita acessória para as empresas de transporte, viabilizando financeiramente os projetos. A Tokyu Corporation, principal operadora do metrô de Tóquio, é reconhecida há décadas por adotar essa prática. **Em 2013, 41% de sua receita líquida foram provenientes de tarifas dos serviços de transporte, enquanto os outros 59% tiveram origem em investimentos imobiliários e serviços relacionados**. Vale ressaltar que não há subsídios financeiros envolvidos, evidenciando a crescente relevância de associar múltiplos serviços aos investimentos metroferroviários.

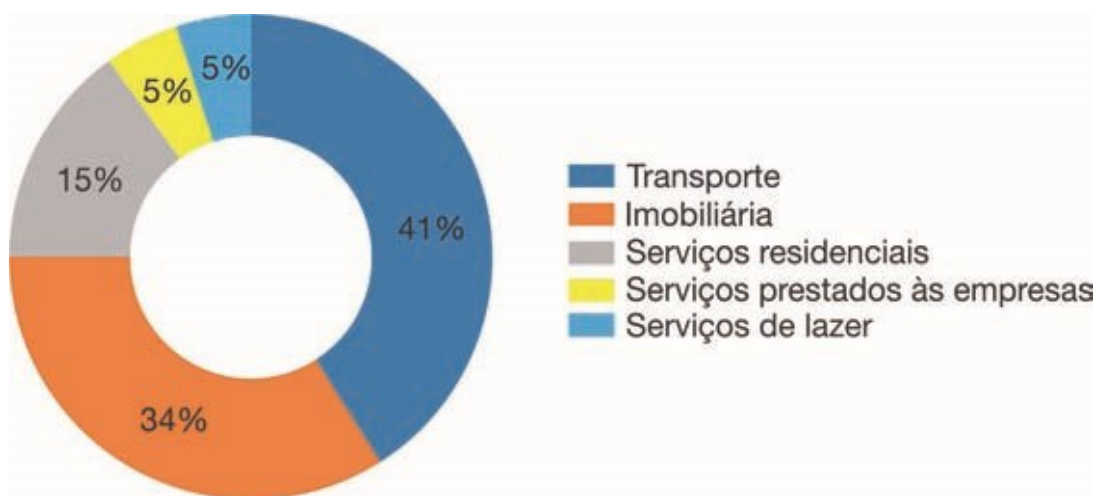


Figura 1: Receita líquida da Tokyo Corporation

Fonte: *Financing Transit-Oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries*. In World Bank Group (Issue 1). <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>

12.7. **Hong Kong** é reconhecida por sua integração bem-sucedida entre o transporte ferroviário e o desenvolvimento urbano. Para financiar suas infraestruturas, foi adotado o **programa de desenvolvimento "Rail + Property" (R+P), equivalente ao modelo de Captura**

**de Valorização do Solo (LVC)** utilizado em Tóquio. Por meio dessa estratégia, mais da metade das receitas dos operadores de metrô é originada do desenvolvimento imobiliário. A maioria dos projetos R+P é focada em habitações, embora todos também incluam algum nível de desenvolvimento comercial.

12.8. **O programa R+P é sustentado pela concessão do direito de desenvolvimento imobiliário.** A MTR Corporation (MTRC), responsável pela operação do maior serviço ferroviário da cidade, **não recebe subsídios financeiros do governo para construir a infraestrutura ferroviária.** Em vez disso, o apoio vem por meio da concessão de terrenos, garantindo à MTRC direitos exclusivos de desenvolvimento nas áreas sobrepostas e adjacentes às estações. Para gerar receita, a MTRC aproveita ao máximo o potencial imobiliário dessas localidades.

12.9. A MTRC não apenas se mantém financeiramente autossuficiente, como também opera com lucratividade. Sua principal fonte de receita é o desenvolvimento de propriedades e áreas urbanas, que cobre os custos de construção e melhorias, além de gerar lucro. Até o ano 2000, o governo era o único proprietário da MTRC, momento em que 23% de suas ações foram negociadas na bolsa de valores. Em 2014, a empresa registrou um lucro de \$1,5 bilhão, com uma tarifa média inferior a \$1, e pagou \$590 milhões em dividendos ao governo, que detém 74% de suas ações.

12.10. Seguindo um princípio similar, a *Deutsche Bahn* (DB), da **Alemanha**, é simultaneamente **a maior operadora metroferroviária da Europa e uma das principais gestoras de centros comerciais**, estrategicamente construídos sobre as estações ferroviárias. Em 2022, a rede ferroviária em operação pela DB abrangia cerca de 33.500 km. Com um portfólio que abrange aproximadamente 900.000 metros quadrados de espaço para locação, a *DB Station & Service AG*, subsidiária da DB, destaca-se como uma das maiores gestoras de propriedades comerciais da Alemanha. Entre suas propriedades estão centros comerciais localizados em estações ferroviárias, incluindo a *Berlin Hauptbahnhof*, a maior estação ferroviária de múltiplos níveis da Europa (figura 2). Assim como ocorre em Tóquio e Hong Kong, a DB também obtém a maior parte de sua receita por meio do mercado imobiliário.

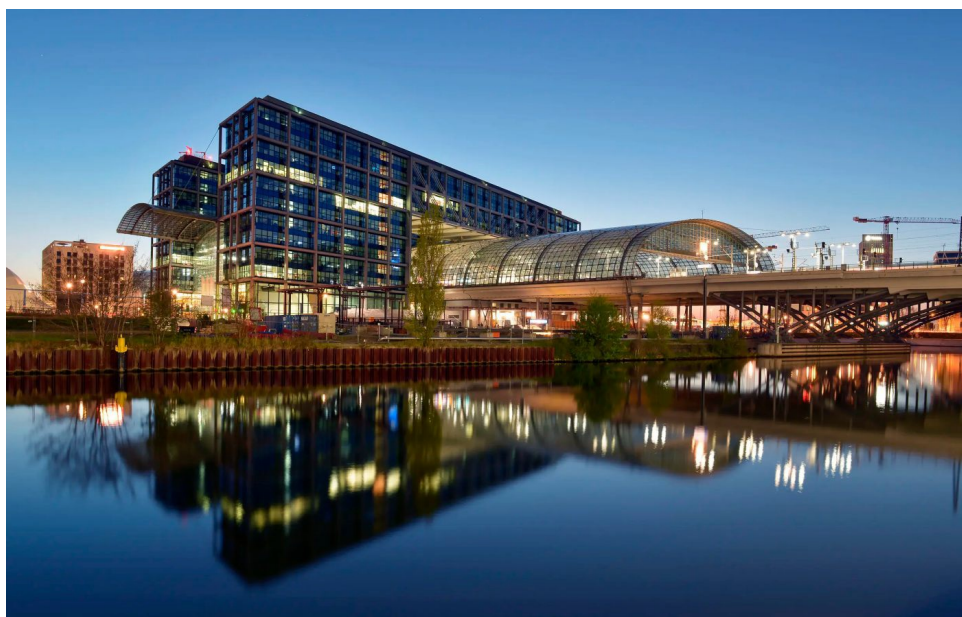


Figura 2: Estação central de trem de Berlin

Fonte: [Berlin Hauptbahnhof | visitBerlin.de](https://berlin.hauptbahnhof.de)

12.11. Dessa forma, com o aperfeiçoamento progressivo do modelo, o governo busca assegurar, no futuro, que os projetos de ferrovias para passageiros sejam financeiramente viáveis e atrativos para investidores privados. Para isso, terrenos situados sobre as estações e em suas proximidades poderão ser incluídos nas concessões, visando sua exploração comercial. Essa medida já está prevista no **Marco Legal das Ferrovias**, permitindo, inclusive, a participação acionária dos proprietários de imóveis adjacentes às estações (grifo nosso):

Lei 14.273, de 2021

Art. 60. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 61. **O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno**, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do

solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º **O projeto urbanístico de que trata o caput deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária**, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo Município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

§ 2º **A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária por meio de sociedade de propósito específico, que pode:**

I - ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, à administração de ativos e ao recolhimento de tributos;

II - **ser aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital;**

III - promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio;

IV - **alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;**

V - receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.

§ 3º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no caput deste artigo pode receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.

Art. 62. **A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.**

13. Por fim, informamos que o Ministério dos Transportes e sua Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários têm como missão promover o desenvolvimento dos transportes sobre trilhos, empenhando-se em transformar esse compromisso em ações concretas. Dessa forma, continuamos dedicados à elaboração de estudos, projetos e à construção de infraestruturas, priorizando parcerias com o setor privado. Nosso objetivo é disponibilizar novos trechos ferroviários para cargas e passageiros em todo o Brasil, aproveitando e recuperando a malha ferroviária nacional, além de impulsionar os avanços no setor ferroviário.

À consideração superior.

*(assinado eletronicamente)*

**Geraldo Freire Garcia**

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

*(assinado eletronicamente)*

**Henrique Oliveira Mendes**

Coordenador-Geral de Obras e Projetos

De acordo. Encaminhe-se o processo ao Gabinete da SNTF para compor a resposta à Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados.

*(assinado eletronicamente)*

**Maryane da Silva Figueiredo Araújo**

Diretora do Departamento de Obras e Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Diretora de Obras e Projetos**, em 10/06/2025, às 18:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Oliveira Mendes, Coordenador-Geral**, em 10/06/2025, às 18:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Geraldo Freire Garcia, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 11/06/2025, às 09:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **9656978** e o código CRC **A0E26004**.



**Referência:** Processo nº 50000.016721/2025-76



SEI nº 9656978

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: - [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)