Apesar do desaquecimento da economia, momento é favorável para a compra de imóveis

Especialistas temem que alterações na legislação urbana, com redução do coeficiente de aproveitamento dos terrenos em BH, limitem oferta de unidades, impactando os preços

Falta de terrenos disponíveis já tem impacto sobre o preço dos imóveis, sobretudo na Zona Sul. Mudança agravaria o problema

Quem sonha em comprar o imóvel próprio ou está pensando na possibilidade de adquirir um para investimento deve ficar atento. Segundo especialistas, apesar do desaquecimento da economia brasileira, o momento é favorável para a compra, tendo em vista que o metro quadrado dos imóveis em Belo Horizonte pode ficar até 50% mais caro se forem aprovadas as alterações no Plano Diretor e na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo da capital. A proposta prevê uma diminuição do coeficiente de aproveitamento básico (CA), que hoje pode chegar a 2,7 vezes a área do lote e pode passar a 1 para toda a cidade. Na prática, significa dizer que, enquanto se poderia construir até 2,7 mil metros quadrados num terreno de 1 mil m² onde o CA é 2,7, caso sejam aprovadas as mudança, só será possível erguer uma edificação de 1 mil m².

De acordo com Oscar Ferreira, proprietário do escritório Arquitetura Oscar Ferreira, a medida inviabiliza a construção de novos empreendimentos, principalmente na Região Centro-Sul que já é carente de imóveis, o que deve deixá-los ainda mais caros. "Se eles aprovarem esse coeficiente de aproveitamento básico como foi aprovado na Conferência de Planejamento da cidade, todos os imóveis na capital ficarão supervalorizados e os consumidores terão que desembolsar, pelo menos, 50% a mais do valor que já é cobrado hoje", explicou.

Segundo Ferreira, com a mudança na regra seriam necessários mais de um lote para construir um edifício, o que elevaria o custo do empreendimento. "Se, hoje, um terreno tem 20% de potencial de construção, dentro da lei que eles querem aprovar serão necessários pelo menos mais três terrenos para atingir o coeficiente que existia no local com a antiga lei. Como é que você quadruplica esse valor e não repassa para o consumidor final? A que preço esses novos apartamentos serão vendidos?", indaga Ferreira, que diz ainda: "Ainda na lei que vigora hoje, com CA de 2,7 em algumas áreas, negócios já foram inviabilizados porque não passavam na conta. Imagina com o coeficiente 1!"

Com expectativa de a proposta chegar ao Legislativo municipal ainda neste semestre e ser aprovada, as novas regras podem passar a vigorar até o final de 2015 e o consumidor que não quiser desembolsar ainda mais por um apartamento deve se apressar. Além da nova regra, que pode ser aprovada, a baixa disponibilidade de terrenos em áreas nobres também faz com que as áreas sejam até quatro vezes mais caras que o normal. A diferença é repassada no valor do imóvel ao consumidor.

Proprietário da Farkasvolgyi Arquiteura, Bernardo Farkasvolgyi afirma que essa escassez de terrenos na capital torna a lei ainda menos viável. “Preço de terreno é histórico, e não cai. Como existe mais demanda do que terrenos disponíveis na capital, os preços são altos e não vão baixar se a nova lei for aprovada. Pelo contrário, vão ficar ainda mais altos e encarecerão ainda mais os imóveis, o que será repassado para o consumidor final”, completou. Outro fator agravante é que a maioria dos terrenos onde são construídos os novos empreendimentos não são mais virgens e precisam de investimentos além da compra, como demolição de um imóvel já existente, para dar lugar ao novo projeto. O que gera mais custos, que também são incorporados no preço repassado ao consumidor.

GARAGEM

Se o projeto for aprovado como na conferência, as vagas de garagem também podem sofrer mudanças com a nova regra. A ideia, segundo a prefeitura, é desestimular o uso de transporte individual e priorizar o transporte público. Atualmente, de acordo com a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, a área destinada ao estacionamento pode ser igual à do lote, ou seja, num terreno de 1 mil m² é possível ter 1 mil m² de área construída e o mesmo espaço para as vagas. Acima desse limite o espaço para veículos começa a ser descontado da área permitida para a construção. A regra vale tanto para edificações residenciais quanto não residenciais. Pela proposta aprovada na conferência, o dono do lote terá 25m² de garagem para cada unidade habitacional, o que significa uma vaga livre ou duas presas, a depender do projeto. “É um projeto que deve estar aliado a um transporte público eficiente e de qualidade. Para Belo Horizonte, isso é interessante para o futuro, quando tivermos um metrô que funcione, por exemplo”, afirma Farkasvolgyi.

Já para Ferreira, a limitação aos estacionamentos e vagas de garagem acarretará na utilização em massa das vias públicas para estacionar esses veículos. “Ninguém vai deixar de comprar carro enquanto o transporte público não for melhorado. As pessoas que elaboraram essa lei não pensaram na aplicabilidade e funcionamento dela”, finalizou.