

Burocracia emperra 100 obras

Existem hoje no Distrito Federal mais de 100 empreendimentos imobiliários parados pela burocracia e pela falta de estrutura do governo. Empresários e entidades de classe da construção civil reclamam da demora na análise e liberação do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), uma exigência para obter o alvará de construção. Sem isso, nenhuma empresa pode dar início a qualquer obra, o que gera prejuízos ao comércio e tem relação direta com a geração ou não de empregos.

O setor acusa o governo de ter imposto "extremo rigor" na exigência do RIT desde o começo do ano passado sem, contudo, oferecer a estrutura necessária para atender a demanda. "Enquanto o governo federal traça estratégias para movimentar a economia, com redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e planos de financiamento para aquisição de carros, no DF enfrentamos entraves para gerar emprego e renda", reclama o vice-presidente da Associação de Empresas do Mercado Imobiliário do Distrito Federal (Ademi-DF), Rodrigo Nogueira.

O executivo destaca que, no último ano, o mercado imobiliário candango registrou queda de 25%. "Enquanto o Rio de Janeiro faturou R\$ 9 bilhões, nós ficamos em R\$ 4,4 bilhões. Não somos empresa de obras públicas. Somos nós quem movimentamos a economia brasileira, e o atraso na liberação dos projetos reflete na queda do faturamento do comércio e na geração de empregos. Não faz sentido essa demora", critica. Os atrasos na análise do RIT, segundo Nogueira, é um problema enfrentado por todas as empresas do ramo. A espera tem levado de quatro a seis meses, quando o ideal é que não ultrapassasse 10 dias.

Diretor de empreendimentos do Grupo Paulo Octávio, Ricardo Cerqueira destaca que sem o RIT é impossível obter o alvará de construção, e nem sempre o relatório é liberado na primeira análise. "Não sei de nenhum caso que tenha obtido aprovação de primeira. O Detran faz uma lista de exigências e o projeto vai para

o fim da fila. Sem falar nas outras autorizações necessárias que acabam atrasando o lançamento do empreendimento em mais de um ano. Quando ocorre, o projeto já está defasado", afirma.

Atualmente, a Paulo Octávio tem quatro projetos em análise e outros quatro que, de acordo com Cerqueira, nem sequer começaram a ser avaliados. "O Código de Obras é antigo, existe desde 2006. Mas o RIT não era exigido por desconhecimento. Agora, as pessoas estão se dando conta de que o trânsito está ficando mais denso e passaram a exigir, mas o governo não tem estrutura para atender a demanda", lamenta Cerqueira.

Crítérios

O longo prazo para a análise do

RIT não é o único problema apontado pelo setor da construção civil. "Em relação aos decretos existentes, existe ainda a interpretação do Detran e da Sedhab (Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação). E, na nossa avaliação, há equívocos nas duas. Hoje, exige-se RIT para qualquer obra. E nem tudo gera tráfego", critica Julio Cesar Peres, presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil do DF (Sinduscon-DF).

Para ele, grandes shoppings, conjuntos habitacionais maiores (com mais de 300 apartamentos) e escolas são exemplos de empreendimentos geradores de tráfego.

"Em São Paulo, não se fala nem em unidade habitacional. Lá, o RIT é exigido para empreendimentos com mais de 500 vagas. No DF é muito restritivo."

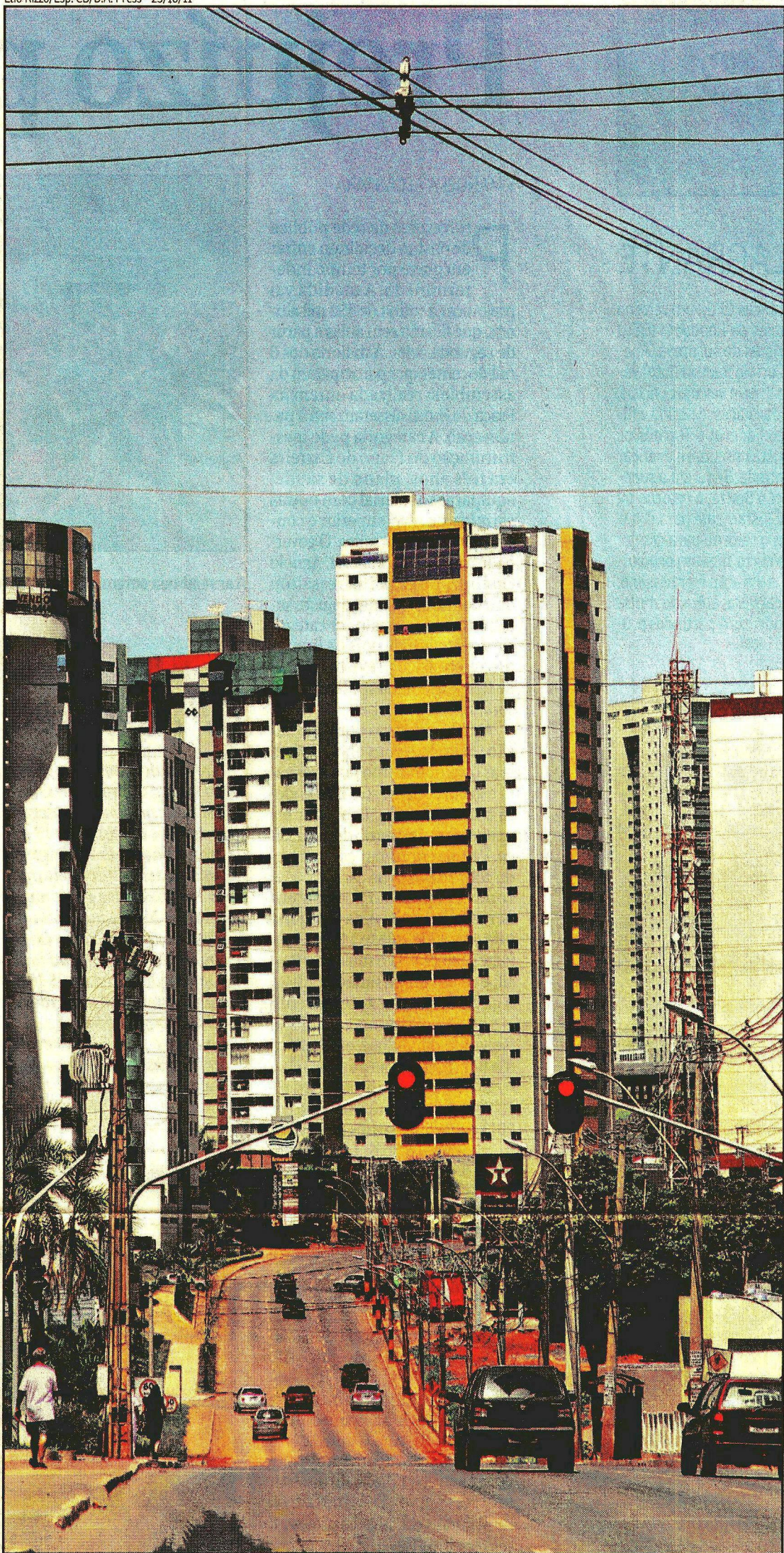
Outra polêmica envolvendo o tema é a responsabilidade pela elaboração do relatório. O Sinduscon defende que a obrigação pelo RIT deve ser da Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap), e não de quem compra o terreno do governo. "No caso do Noroeste, por exemplo, antes de comercializar a área a Terracap deveria ter feito este estudo. Quando ela vendeu, sabia de que forma se daria a ocupação. Todas as intervenções viárias necessárias para receber a população deveriam ter sido pensadas antes", defende Peres.

José Varella/CB/D.A. Press - 19/3/09



Enquanto o governo federal traça estratégias para movimentar a economia, no DF enfrentamos entraves para gerar emprego e renda"

Rodrigo Nogueira,
vice-presidente da
Ademi-DF



Prédios em Águas Claras, um dos principais canteiros de obras do DF: lentidão afeta construção civil

>>> O que diz a lei

Por lei, qualquer tipo de construção que se transforme em polo atrativo de trânsito só pode ser iniciada após o empreendedor ter aprovado o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT). Com base nas características do prédio — residencial, comercial, shopping ou rodoviária, por exemplo —, o estudo pode apontar a necessidade de alargamento de vias, de construção de estacionamentos

públicos, com a definição do número de vagas, de abertura ou fechamento de acessos, entre outros. O laudo é, então, submetido aos órgãos de trânsito.

A exigência do RIT está no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as regras para o DF estão regulamentadas por meio do Decreto nº 19.915/98 (Código de Edificações) e do Decreto nº 26.048/05, que trata das normas viárias gerais e dos projetos

urbanísticos. O relatório é uma ferramenta que assegura ao governo o planejamento para evitar o caos no trânsito. Quando é feito conforme a lei, antes de o empreendimento ficar pronto, quem arca com os custos das adequações da via é quem constrói o prédio. Do contrário, se o poder público só se dá conta dos transtornos no futuro, as obras são custeadas pelo próprio governo.