

TCU define distribuição da Cide

O Tribunal de Contas da União definiu a participação dos estados e do Distrito Federal no montante arrecadado com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. A contribuição, conhecida como Cide-combustíveis, é paga por importação ou comercialização de combustíveis e cabe às unidades da federação 29% do que for arrecadado pela União.

O valor referente a esse percentual é distribuído segundo cálculo de participação feito pelo TCU anualmente. Os estados e o DF recebem 10% do total destinado em partes iguais. O restante é dividido entre as unidades da federação com base na extensão de rodovias federais e estaduais pavimentadas, no consumo de combustíveis e na população do estado. Essas informações são fornecidas ao TCU pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte (DNIT), pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) e pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

De acordo com a Constituição Federal, cabe aos municípios 25% do que o estado receber com a contribuição. São Paulo e Minas Gerais são as unidades da federação com maior participação individual no percentual da Cide que a União entregará aos estados em 2008.

Para o ministro Aroldo Cedraz, relator da matéria, a Cide-combustíveis é paga por consumidores de petróleo, gás e álcool combustível para que os governos restitua a contribuição em benefícios diretos. O dinheiro deve ser investido em subsídios de combustíveis, em projetos para recuperar o meio ambiente danificado com sua produção e em infraestrutura de transportes.

Os percentuais individuais de participação dos estados e do Distrito Federal na distribuição dos recursos pode ser consultada na Decisão Normativa 89/2008, do TCU.

TCU fará auditoria em portos

O Tribunal de Contas da União fará auditoria operacional para avaliar a situação dos portos marítimos e fluviais em todo o País. A medida foi proposta pelo ministro Marcos Vilaça e aprovada por unanimidade pelo Plenário do TCU.

Segundo o ministro, estudos de diversos centros de análise apontam a possibilidade real de ocorrer um apagão portuário no País. Isso porque a realidade dos portos brasileiros é de um anacronismo que afeta a economia nacional. Ele destacou, entre outros problemas, as relações trabalhistas singulares, o despreparo dos estivadores protegidos por sindicatos paternalistas, a mecanização desprovida de tecnologias atuais, os elevados custos de operação, além das burocracias alfandegárias e sanitárias.

Marcos Vilaça lembrou, ainda, que a histórica carência de investimentos no setor reflete-se, principalmente, em falta de infra-estrutura rodoviária adequada nas proximidades dos portos, causando engarrafamentos de caminhões e vagões, calado insuficiente nos portos, que dificulta a aproximação de embarcações maiores, e saturação do movimento de cargas.

O ministro informou que os estudos revelam que a expansão do investimento privado no setor é inibida pela insegurança jurídica, decorrente de constantes alterações nas normas editadas pelo poder regulador. “A Antaq, por exemplo, emitiu resoluções modificando as regras de arrendamento, exploração e ampliação dos terminais de uso privativo. O prazo de concessão, que era de 25 anos, renováveis por mais 25, foi substituído por autorizações precárias anuais, revogáveis a qualquer instante”, observou.