

Geração de desenvolvimento na região metropolitana de Campinas-SP a partir do Aeroporto Internacional de Viracopos

Development in the Campinas Metropolitan Region, São Paulo State, due to the Viracopos International Airport

Josmar Cappa

Professor e pesquisador na Faculdade de Ciências
Econômicas da PUC Campinas, Brasil
josmarcappa@gmail.com

José Henrique Sousa

Professor e Pesquisador Centro de Engenharia, Modelagem e
Ciências Sociais Aplicadas (CECS) da Universidade
Federal do ABC – UFABC, Brasil.
josehenrique.souza@ufabc.edu.br

Amanda Oliveira

Discente do curso de Ciências Econômicas e bolsista
de Iniciação Científica da Faculdade de Ciências
Econômicas da PUC Campinas, Brasil
amanda.spranger@gmail.com

Artigo recebido para revisão em 19/09/2012 e aceito para publicação em 10/10/2012

RESUMO

O objetivo deste artigo é de analisar as ações de prefeitos da Região Metropolitana de Campinas para gerar desenvolvimento, a partir do potencial econômico do Aeroporto Internacional de Viracopos. O referencial da Economia Regional foi utilizado para recuperar a dinâmica da economia contemporânea, organizada em redes de inovação, produção e comercialização no mercado mundial. O Direito Administrativo serviu para compreender a formação de regiões metropolitanas no Brasil, porque as empresas que atuam no mercado mundial optam por municípios inseridos nesses espaços devido à oferta de bens, serviços e infraestruturas. Com esses referenciais foram analisados os Planos Diretores dos 19 municípios da RMC e o fluxo de comércio exterior das empresas filiadas ao Centro das Indústrias do Estado de São Paulo Regional Campinas. Verificou-se que a maioria dos municípios pretende, isoladamente, aproveitar o potencial de Viracopos. Conclui-se que é necessário um Plano Metropolitano para reordenar a dinâmica urbana da RMC, evitando-se deseconomias de aglomeração e perdas de qualidade de vida, além de estimular sinergias entre instituições públicas e empresas para eliminar obstáculos nas cadeias produtivas e intensificar o uso de infraestruturas de apoio às atividades econômicas, principalmente a de transportes devido às necessidades de reações rápidas e flexíveis no mercado mundial.

Palavras-chave: Políticas Públicas, Desenvolvimento Local e Regional, Transporte Aéreo e Aeroportos.

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze actions by mayors of the Campinas Metropolitan Region intended to generate development derived from the economic potentials offered by the Viracopos International Airport. The bibliographical references on the study of Regional Economics were used in reviewing the dynamics of contemporary economics organized into innovation, production and commercialization networks in the world market. Administrative law served to understand the formation of metropolitan regions in Brasil, as corporate firms which participate in the world market opt for municipalities inserted into these areas of metropolitan regions due to greater offer of goods, services and infrastructure. With these references the above mentioned directive plans from the 19 municipalities that comprise the Campinas Metropolitan Region were analyzed as well as the foreign trade flow of the corporate firms affiliated to the São Paulo state. Center for industries in the Campinas region, it was verified that a greater part of the municipalities seek to take individual advantage of the potentialities of the Viracopos International Airport. The article, thereby, conclude that there's need for a metropolitan collective plan to reorganize the Campinas Metropolitan Region urban dynamics, avoiding economics losses which could, otherwise have been obtained from industrial clustering, and avoiding loss in the quality of life; besides that a collective metropolitan plan would stimulate synergies between public institutions and private corporate firms in the region thereby eliminating obstacles in production chains as well as intensifying the use of support infrastructure to the economic activities, mainly that of transport due to the need for rapid and flexible reactions in the world market.

Keywords: Public Policies, Regional and Local Development, Air Transport and Airports

1. INTRODUÇÃO

O objetivo desse artigo foi de analisar a inserção econômica atual de Viracopos na Região Metropolitana de Campinas (RMC), por meio das ações dos prefeitos, somadas à condução de projetos estratégicos de desenvolvimento regional pelos governos do Estado de São Paulo e da União.

Na primeira parte, os referenciais teóricos da Economia Urbana e Regional e do Direito Administrativo foram utilizados para analisar a dinâmica da economia contemporânea e a constituição da RMC. Isto porque as grandes empresas atuam em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias no mercado mundial, e optam por municípios inseridos em regiões metropolitanas devido à maior capacidade de oferta de bens, serviços e o conjunto das

infraestruturas (energia, água, transporte, entre outras). Dependendo da gestão de políticas públicas, o conjunto de ofertas nesses municípios pode criar melhores condições para eliminar obstáculos ao aperfeiçoamento técnico de cadeias produtivas e à geração de valores na produção de bens e serviços.

Foi possível destacar a indefinição da forma de gestão pública compartilhada tanto na solução de problemas similares quanto de oportunidades comuns de desenvolvimento socioeconômico entre municípios integrantes da RMC.

Dificulta-se, desse modo, ações compartilhadas entre prefeitos, o governo do Estado e a União. Representa um paradoxo porque a instituição de regiões metropolitanas propicia, às cidades envolvidas, uma nova realidade de planejamento para solucionar problemas comuns e

tratar projetos estratégicos de desenvolvimento regional, ancorados, por um lado, em Lei Complementar à Constituição Federal de 1988 e ao Estatuto da Cidade de 2001. E, por outro, na própria dinâmica da economia contemporânea, que exige do setor privado sinergias com o setor público na eliminação de obstáculos ao desenvolvimento de cadeias produtivas, além de uma infraestrutura de transporte e logística eficazes diante da necessidade de reações rápidas e flexíveis no mercado mundial.

Na segunda parte, procurou-se analisar as ações de prefeitos para gerar desenvolvimento aproveitando-se da proximidade com Viracopos. Para tanto, foi feita uma pesquisa empírica nos Planos Diretores dos 19 municípios que integram a RMC e visitas técnicas às respectivas secretarias de planejamento. E para analisar a importância estratégica de Viracopos para as empresas instaladas na Região de Campinas foram analisados dados empíricos de 2006 a 2010 sobre o fluxo de comércio exterior das empresas filiadas ao Centro das Indústrias do Estado de São Paulo Regional Campinas, doravante Ciesp – RC. Esta análise contou também com informações importantes obtidas com a realização de uma reunião técnica com os membros do Conselho de Infraestrutura e Logística do Ciesp – RC.

A análise desenvolvida nas duas partes serviu para fundamentar a tese de que é preciso instituir um Plano Diretor Metropolitano na RMC. O objetivo é de integrar projetos estratégicos de desenvolvimento nessa região, a partir de Viracopos como novo indutor do desenvol-

vimento no século XXI e das características da economia contemporânea organizada em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias no mercado mundial. Assim, é possível constituir uma visão sistêmica do transporte como atividade econômica que agregue valor às mercadorias e induza o desenvolvimento regional, amenizando-se futuros problemas com desconomias de aglomeração e impactos ambientais gerados pelo aumento significativo dos fluxos de mercadorias e circulação de pessoas na RMC.

2. DINÂMICA DA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA: redes mundiais de inovação, produção e comercialização de mercadorias

Historicamente, o desenvolvimento capitalista de produção é caracterizado por um processo de expansão contínuo que alcançou nível internacional, na medida em que envolveu diferentes países. Não obstante, foi somente a partir do final do século XX que, na argumentação de Castells (1999), a economia mundial tornou-se global a partir do surgimento da infraestrutura propiciada pelas telecomunicações e pela informática. A diferença substancial para este autor é que se trata de uma economia que desenvolveu infraestrutura para funcionar em tempo real numa escala planetária.

A economia contemporânea está organizada em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias entre países no comércio internacional. O conceito de redes utilizado, entre outros, por Chesnais (1996), Castells (1999) e Porter (1986) serve para compreender

a dinâmica de funcionamento da economia contemporânea numa dimensão mundial ou global, propiciada, especialmente, pelas telecomunicações e pela informática. Ambas permitem, em tempo real, relações econômicas entre agentes no mercado mundial; ou seja localizados em distâncias com características continentais ou nacionais e menos regionais ou locais.

Essas novas tecnologias criaram condições para integrar a gestão de numerosas relações entre empresas e formar alianças estratégicas entre grandes grupos industriais, especialmente os oligopólios internacionais, sem, no entanto, implicar absorção de empresa, mas com redução de custos operacionais e de trâmites burocráticos e jurídicos. Essa é a essência da economia em rede, segundo Castells (1999), que caracteriza a atuação dos oligopólios internacionais para Chesnais (1996) ou da indústria global na formulação de Porter (1986).

De todo modo, os oligopólios internacionais fazem alianças estratégicas por meio de acordos de cooperação relativos, principalmente ao desenvolvimento de inovações tecnológicas. As alianças estratégicas constituem verdadeiras redes que organizam as atividades econômicas através de uma trama de relações contratuais entre seus membros pelo mercado mundial.

Os termos mercado mundial ou economia global não se referem ao espaço geográfico ou geopolítico. São utilizados no sentido de espaço como meio ideal ou abstrato delimitado pelas próprias relações econômicas. Para Chesnais (1996, p.120-123) o mercado mundial pode ser

caracterizado por dois fatores principais. Primeiro, é que a mundialização da economia contemporânea não abarca todos os processos econômicos do planeta. Embora seus efeitos alcancem todo o planeta, sua operação e estrutura reais dizem respeito só a segmentos de estruturas econômicas, países e regiões que variam conforme a posição particular de um país ou região na divisão internacional do trabalho.

O segundo é que os oligopólios internacionais representam os principais agentes econômicos que atuam no mercado mundial porque constituem

estruturas de oferta muito concentradas para a maior parte das indústrias de alta intensidade de P&D ou alta tecnologia [...]. As maiores exceções são os setores onde as estruturas de oferta são ainda mais concentradas: é o caso dos lançamentos espaciais, aviões civis de longo curso ou produtos especializados da indústria militar (CHESNAIS, 1996, p.94).

A importância da inovação tecnológica para o desenvolvimento histórico da economia foi originalmente enfatizada por Schumpeter (1984). Considera que o impulso fundamental da dinâmica da economia

procede dos novos bens de consumo, dos novos métodos de produção ou transporte, dos novos mercados e das novas formas de organização industrial criadas pela empresa capitalista. [Trata-se de uma] mutação industrial que revoluciona incessantemente a estrutura econômica a partir de dentro, destruindo incessantemente o antigo e criando elementos novos [denominada pelo autor de destruição criativa que modifica, de forma evolutiva, a economia, a política e a sociedade] (SCHUMPETER, 1984, p.105-106).

Assim, compreende-se como foi possível, no final do século XXI, desenvolver infraestruturas,

como as telecomunicações e a informática, que permitem organizar relações econômicas em tempo real, por meio de redes de inovação, produção e comercialização no mercado mundial.

Para atender as necessidades de atuação dos oligopólios internacionais em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias no mercado mundial, a partir de relações econômicas em tempo real, as atividades básicas de logística industrial (transporte, armazenagem e manuseio) precisam estar integradas entre si para permitir eficácia na coordenação do atendimento das demandas. Para tanto, também são utilizadas tecnologias de informação para reunir, em tempo real, todos os processos da cadeia de suprimentos como elaboração de projetos, transportes de insumos e matérias-primas, estoques mínimos, embalagens, fluxo de informações sobre vendas, legislação e atendimento aos clientes (DORNIER, 2000; PEDROSO, *et.al.*, 2007).

As necessidades de integrar as atividades de logística industrial envolvem o fluxo de informações de todo o processo produtivo, do ponto de origem ao destino final da mercadoria, incluindo o estoque mínimo das empresas em trânsito, a infraestrutura de transporte, a armazenagem, a distribuição de mercadorias e o marketing. Essas operações são compreendidas pelo conceito de *supply chain management* (gerenciamento da cadeia de suprimentos). Envolve: I) a coordenação de processos e gerenciamento de parcerias dentro da empresa e na cadeia produtiva, implicando distâncias com características continentais ou nacionais e menos regionais; e

II) a necessidade de agilidade porque é preciso adaptar a cadeia de suprimentos às oscilações de demanda ou adaptações de produtos e processos produtivos (CLM,1995 ; BALLOU, 2004).

A troca de mercadorias envolve, portanto, maiores distâncias e necessita de rapidez, segurança e confiabilidade nas entregas dos produtos. Por isso, o desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte seguro, rápido e que facilite a integração entre os modais de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo e hidroviário) torna-se imprescindível para um país ou região que se pretende desenvolvida. As inovações tecnológicas e a obsolescência de produtos se difundem rapidamente, por meio de conexões entre países ou regiões situadas entre distâncias mais continentais do que nacionais. Assim, as empresas focadas no comércio local perdem competitividade, em termos de capacidade de crescimento e diversificação de produtos, para empresas que estabelecem alianças e acordos internacionais entre indústrias localizadas em distintos países no comércio internacional.

A economia contemporânea organizada por redes é impulsionada pelas inovações tecnológicas concentradas entre os oligopólios internacionais, e integra empresas e fornecedores localizados em distintos países por meio de alianças estratégicas e de operações de logística industrial também integrada. Motivo pelo qual, os grandes aeroportos passaram a ter importância estratégica como infraestrutura de logística industrial para os oligopólios internacionais, somado ao ambiente de concorrência intenso for-

mado pelo mencionado processo de destruição criativa, pela inovação, produção e comercialização de mercadorias fragmentadas pelo mercado mundial e pelas finanças internacionais com maior circulação de capitais voláteis.

Nesse ambiente competitivo os oligopólios internacionais utilizam o transporte aéreo e os centros cargueiros aeroportuários como logística integrada às operações industriais e como parte de suas estratégias corporativas para ampliar a comercialização de mercadorias entre nações, blocos econômicos e intra empresas. Isto porque o modal aéreo possibilita o transporte de qualquer tipo de mercadorias com rapidez e segurança nas entregas, além de resolver problemas relacionados à sazonalidade de produção e atender mercados que apresentam dificuldades de acessibilidade (CAPPA, 2008).

A dinâmica econômica baseada em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias originou o que Meyer-Stamer (2005) definiu como competitividade sistêmica dos negócios. Ou seja, as novas exigências dos mercados em termos de inovação, qualidade, atendimento e resultados ambientais transcendem, para além das decisões empresariais, a capacidade de promover competitividade sistêmica dos negócios.

Com a competitividade sistêmica as economias locais e regionais ganharam importância na promoção do desenvolvimento. Para obter eficiência, melhoria constante da inovação e sustentabilidade econômica, social e ambiental, as empresas precisam ampliar suas relações com os

poderes públicos (instituições de pesquisa, ensino, treinamento, bancos e fornecedores), e otimizar o uso das infraestruturas de apoio às atividades econômicas disponíveis nas economias regionais.

A competitividade sistêmica, na interpretação de Mugnol (2006) e Casarotto Filho, *et al.*, (2006), exige nas empresas (nível micro), investimentos em pesquisa, desenvolvimento, engenharia e inovação, logística, qualificação dos recursos humanos e gestão (da qualidade, do relacionamento com clientes, fornecedores e parceiros, de serviços, ambiental e econômico-financeiro).

No nível “meta”, a competitividade sistêmica depende de valores culturais e sociais, da propensão ao empreendedorismo, à cooperação entre agentes econômicos e à geração de sinergia pelo trabalho conjunto dos integrantes das cadeias produtivas, além da velocidade de aprendizagem coletiva, do padrão de vida e da coesão social.

O nível “meso” refere-se às condições tecnológicas da região, à disponibilidade de financiamento e centros de ensino superior e pesquisa, à infraestrutura de apoio às exportações e às operações das cadeias produtivas, à mão de obra disponível, e a certificação de produtos e materiais.

No nível “macro”, a competitividade sistêmica depende da estabilidade política e macroeconômica do país. A primeira decorre do respeito aos princípios republicanos e do aperfeiçoamento das democracias representativa e partici-

pativa. A segunda decorre de políticas econômicas eficientes, como cambial, monetária, fiscal, tributária, comércio exterior e de rendas.

Nessa concepção, as cadeias produtivas das indústrias precisam de um ambiente institucional favorável para se desenvolver. Para isso, os instrumentos de apoio público devem estar presentes para fomentar e apoiar diferentes atividades econômicas, cuja síntese aparece nas políticas públicas para atender demandas institucionais. Trata-se de atrair investimentos externos, fortalecer empresas locais e apoiar o surgimento de novas empresas e atividades de comércio e serviços (KRUGMAN, 1998; BEZZI, 2004).

A dinâmica da economia contemporânea gerou novas competências relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico das cidades e alterou as relações entre os governos federal, estadual e municipal quanto ao atendimento de novas demandas que necessitam de soluções cooperadas para problemas similares entre municípios integrantes de regiões metropolitanas ou conurbadas, especialmente sobre as funções públicas de interesses comuns especificadas na Constituição Federal de 1988.

Exigem uma cultura metropolitana baseada, principalmente, na solução de novas demandas por infraestrutura urbana e em gestões compartilhadas entre prefeitos, Estado e União, que estimule o planejamento de ações integradas na prestação de serviços públicos como, por exemplo, a maior necessidade de deslocamentos diários diante da nova dinâmica econômica e ur-

ba, além de outras competências relacionadas ao desenvolvimento socioeconômico. Inclusive porque,

a responsabilidade pela gestão metropolitana compete, juridicamente, ao Estado Federado. Mas, no exercício dessa responsabilidade, ele [o Estado] depende da cooperação dos municípios, sempre que a decisão envolver ações na área de competência destes (CADAVAL; GOMIDE, 2002, p.185).

Para as grandes empresas é preciso ampliar as relações com os poderes públicos, com intuito de eliminar obstáculos nas diferentes cadeias produtivas e intensificar o uso de infraestruturas de apoio às atividades econômicas, principalmente a de transportes diante da necessidade de reações rápidas e flexíveis no mercado mundial.

Constituem, desse modo, novas possibilidades para promover desenvolvimento socioeconômico local e regional. Como a produção das grandes empresas está fragmentada no mercado mundial, ganham importância municípios inseridos em regiões metropolitanas, devido à oferta de bens e serviços diversos entre espaços urbanos integrados pela conurbação. Isto porque para promover desenvolvimento no Século XXI é preciso ampliar a capacidade endógena de oferta do conjunto dos municípios de uma região, envolvendo comércio e serviços diversificados dos setores públicos e privados, mão de obra qualificada, centros de pesquisa e de ensino e as infraestruturas (transporte, energia, telecomunicações, saneamento ambiental, entre outras).

Nesse caso, além do atendimento de questões sociais básicas (saúde, educação, segu-

rança, habitação, entre outras), a promoção do desenvolvimento regional ocorre a partir da capacidade local/regional de atender demandas externas por produtos e serviços locais demandados pelas grandes empresas. Mas também torna-se mais importante valorizar recursos regionais disponíveis e eliminar obstáculos na cadeia produtiva (capacidade de oferta) do que compensar déficits, em geral, por meio de disputas entre municípios com evasão fiscal e tributária sem contrapartidas efetivas quanto à geração de emprego e renda duradouros.

A valorização de recursos regionais e a eliminação de obstáculos nas diferentes cadeias produtivas necessitam de convergência de ações institucionais, entre os governos federal, estadual e municipal, para solucionar problemas comuns e valorizar os espaços local e regional (problemas comuns x escala espacial). Estimula-se a articulação horizontal entre os atores institucionais de uma região (prefeitos e sociedade civil organizada) e sua integração a nível vertical com as instâncias políticas de decisões (estadual e federal), viabilizando planejamento regional realizado de forma negociada e integrada.

Os novos papéis das cidades e a necessidade de gestões compartilhadas entre prefeitos, Estado e União para estimular a capacidade endógena de oferta do conjunto dos municípios de uma região e eliminar obstáculos na cadeia produtiva, como forma de promover desenvolvimento socioeconômico local e regional, está relacionada à dimensão estratégica que a logística industrial adquiriu para as grandes empresas que

atuam no mercado mundial.

A logística industrial, pelas razões mencionadas, representa um diferencial de competitividade sistêmica, e países ou regiões que não possuem infraestrutura de transporte adequada à dinâmica de reprodução da economia contemporânea contribuem para elevar custos operacionais na cadeia de suprimentos, limitando a extensão do mercado consumidor aos locais de produção (MEYER-STAMER, 2005). E a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária eficiente torna-se necessária para alcançar distintos mercados, com rapidez e segurança, e permitir a realização da produção e comercialização de mercadorias, com estoques mínimos orientados pela demanda, numa escala internacional, e não apenas local ou regional.

O setor de transporte aéreo e os centros aeroportuários (*hubs airports*) vêm, portanto, ganhando relevância na reprodução da dinâmica da economia contemporânea, com impactos positivos para o país e para as economias regionais. Integram circuitos comerciais e processos produtivos, de diversas cadeias industriais e redes de inovação, que conectam fornecedores de insumos, usuários de tecnologias e clientes finais no comércio internacional.

Desse modo, os centros aeroportuários integram o desenvolvimento de cadeias produtivas que necessitam intercambiar mercadorias, insumos, máquinas, equipamentos, tecnologias, partes e componentes diversos. Ajudam a promover desenvolvimento nacional, regional e local, na medida em que atraem empresas e ex-

pandem atividades industriais, comerciais e de serviços, além da geração de tributos (federais, estaduais e municipais), emprego e renda, como sinaliza a literatura internacional conforme ACI (2002), MEMPHIS (2005), UNCTAD (2008), BUTTON *et al.* (2009); LIPOVICH (2009).

3. NOVOS DESAFIOS SOBRE GESTÃO PÚBLICA EM REGIÕES METROPOLITANAS: O CASO DA RMC

Por meio da Constituição de 1967 foram editadas as Leis Complementares 14/1973 e 20/1974, que criaram regiões metropolitanas nas principais aglomerações urbanas do país, naquele período, e que também tinham a função de capitais de seus respectivos estados. Foram criadas as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Fortaleza e Belém (Lei Complementar 14/1973) e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Lei Complementar 20/1974).

A gestão compartilhada de interesse comum foi instituída pelo artigo 25, § 3º da Constituição de 1988. A Lei Maior determina que cabe aos Estados, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum e regular, consequentemente, sobre a forma de gestão e administração dos interesses metropolitanos.

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 2001, art. 4º) aponta a importância de ações in-

tegradas entre os municípios inseridos em regiões metropolitanas. As regiões metropolitanas são compostas por vários municípios, mantendo-se, porém, a autonomia municipal. Então, a região metropolitana representa uma instância de planejamento, dele derivando a execução de funções públicas de interesse.

Os pressupostos, portanto, da formação de uma região metropolitana no Brasil são os seguintes: I) lei complementar estadual; II) agrupamento de municípios limítrofes; e III) integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Do ponto de vista jurídico, a constituição da RMC está fundamentada nos pressupostos acima por meio da Lei Complementar Estadual 870, de 19 de junho de 2000, sendo composta por 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

Esses municípios constituem uma estrutura econômica e social importante no país, na medida em que compõem um território de aproximadamente 3.673 km² onde vivem mais de 2,8 milhões de habitantes (1,5% do Brasil ou 6,8% do Estado de São Paulo). Constituiu um PIB estimado em US\$ 34 bilhões em 2010, o que representa 9,8 % do PIB do Estado de São Paulo e 3,6% do PIB nacional. Observa-se que a evolução do PIB da RMC, de 2000 a 2010,

melhorou em relação ao Estado de São Paulo e manteve-se estável em relação ao PIB do país (Tabela 1).

A maior parte da população da RMC (38,6%) encontra-se em Campinas, que possui pouco mais de um milhão de habitantes. Predomina, portanto, a existência de municípios de

tamanho médio, com destaque para Sumaré, Americana, Santa Bárbara D'Oeste e Hortolândia. Entre as cidades com 50 e 500 mil habitantes encontram-se sete municípios, que apresentam uma taxa de urbanização de 98,43%, próxima à de Campinas, que é de 96,94%.

Tabela 1 - Evolução do PIB da RMC e de Campinas em relação ao Brasil e ao Estado de São Paulo

	1985		1996		2000		2005		2010	
	PIB %		PIB %		PIB %		PIB %		PIB %	
	RMC	Cps	RMC	Cps	RMC	Cps	RMC	Cps	RMC	Cps
Brasil	---	0,9	---	1,2	3,3	1,1	3,5	1,1	3,6	1,0
São Paulo	---	2,7	---	3,5	8,2	3,0	8,1	3,1	9,8	2,9

Fonte: IBGE – Contas nacionais. Elaboração dos autores.

RMC = Região Metropolitana de Campinas

Cps = Campinas

Apenas Santo Antonio de Posse, Engenheiro Coelho e Holambra possuem menos de 20 mil habitantes.

A Lei Complementar 870 estabelece, também, a estrutura de gestão pública da RMC, fundamentada: I) no Conselho de Desenvolvimento Econômico; II) no Conselho Consultivo; III) na criação de uma agência de desenvolvimento; e IV) na constituição do Fundo de Desenvolvimento da RMC.

O Conselho de Desenvolvimento Econômico tem caráter normativo e deliberativo. É composto por 19 prefeitos das cidades que integram a RMC e por 12 membros indicados pelo Poder Executivo do Estado; todos nomeados pelo Governador do Estado de São Paulo por meio do Decreto sem número de 29 de junho de 2001.

A Lei Complementar 870 assegura paridade de 50% entre os votos dos prefeitos e dos membros do Estado no Conselho de Desenvolvimento Econômico da RMC. Por isso, nas votações de qualquer matéria, pode-se ter as seguintes situações: I) os membros do Poder Executivo Estadual, que sempre votam em conjunto, fazem prevalecer a sua decisão se tiverem o apoio de apenas um prefeito de qualquer partido político; ou II) teremos empate, no caso dos prefeitos votarem juntos.

A legislação que institui a RMC reforça, portanto, a centralização política e administrativa no âmbito do Estado de São Paulo em detrimento das Prefeituras. Assim, dificulta uma descentralização regional que desse maior autonomia aos municípios por meio da instituição de regiões metropolitanas, melhorando as condições para obter financiamentos, internos e externos, e para reivindicar junto a entidades públicas e governamentais melhorias econômicas e sociais por meio de projetos ou ações específicas.

O Conselho Consultivo da RMC é composto por representantes dos Poderes Legislativo, Estadual e Municipal, escolhidos entre seus pares e representantes da sociedade civil organizada. Pode elaborar propostas para serem deliberadas pelo Conselho de Desenvolvimento, bem como propor a instituição de câmaras temáticas para discutir assuntos de interesse público e sugerir projetos para solucionar problemas comuns à própria região como, por exemplo, a Câmara Temática do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A agência de desenvolvimento tem a função de integrar a organização, o planejamento e a execução das citadas funções públicas de interesse comum da

RMC, sendo responsável ainda pela gestão do Fundo de Desenvolvimento da RMC, supervisionado por um Conselho de Orientação composto por seis membros: quatro do Conselho de Desenvolvimento e dois diretores da autarquia.

A RMC ainda está por ser consolidada do ponto de vista político e socioeconômico, inclusive porque a Lei Complementar 870, de 19/6/2000, que a criou, não contempla os novos papéis das grandes cidades em regiões conurbadas e interdependentes, diante das atuais demandas geradas pelas grandes empresas que atuam no comércio internacional por meio de uma produção fragmentada e dispersa entre países e blocos econômicos. Historicamente, a organização das metrópoles baseada na concepção corporativa, que tem no setor industrial e nas grandes cidades o centro polarizador e irradiador do desenvolvimento econômico, também não foi suficiente para resolver problemas semelhantes aos vividos hoje na RMC (ROCHEFORT, 1998).

Trata-se de um processo complexo que exige articulação política suprapartidária e ações integradas entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo para viabilizar as melhores alternativas técnicas e políticas aos problemas comuns da metrópole, considerando-se as qualidades e as assimetrias de cada município. Essas soluções devem ser compar-

tilhadas entre municípios e o Estado, admitindo-se que, embora cada município tenha seus principais problemas, alguns são comuns entre eles e podem ser solucionados por meio de ações integradas no âmbito da metrópole (LAROCHELLE, 2002; INDA, 2002).

A Constituição Federal de 1988 contempla a gestão integrada das funções públicas de interesse comum (planejamento e uso do solo, transporte e sistema viário regional, habitação, saneamento básico, meio ambiente, desenvolvimento econômico, saúde e educação), especialmente entre Estados e Municípios integrantes de regiões metropolitanas. Contudo,

a cooperação intermunicipal precisa ir além dos programas de investimentos e avançar na direção da gestão operacional compartilhada dos serviços de transporte e das demais funções [de interesse comum], por maiores que sejam os obstáculos políticos e culturais a esse tipo de cooperação (CADAVAL; GOMIDE, 2002, p.191-193).

4. ANÁLISE DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

A Constituição Federal de 1988 (art. 182, §1º), o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, art. 41) e a Constituição Estadual do Estado de São Paulo (art. 181, §1º) tornam o Plano Diretor obrigatório para os municípios integrantes de regiões metropolitanas. E o

Estatuto da Cidade, em seu artigo 41, reafirma o que determina a Constituição Federal de 1988, quanto à necessidade de formalizar o plano diretor para as cidades: I) com mais de vinte mil habitantes; II) integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; III) pretendam utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; IV) integrantes de áreas de especial interesse turístico; e V) inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

Esse referencial jurídico e o campo de estudos da Economia Regional serviram para analisar os dados da pesquisa empírica sobre os planos diretores dos 19 municípios integrantes da RMC. O objetivo foi de verificar se as referidas leis de planejamento urbano foram compatibilizadas no planejamento local pelos municípios da RMC levando-se em consideração o contexto metropolitano. Orientam também a visita técnica junto às secretarias de planejamento desses municípios para compreender como pretendem estabelecer relações econômicas com Viracopos, considerando seus impactos para a RMC.

A pesquisa empírica junto aos 19 municípios da RMC, sistematizada no Quadro 1 (Anexo), mostrou que Indaiatuba, Monte-Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa

Bárbara D'Oeste, Cosmópolis, Engenheiro Coelho e Holambra não incluíram a RMC e Viracopos em seus planos diretores, totalizando nove municípios. Oito municípios contemplaram apenas a RMC em seus planos diretores, sem, contudo, mencionarem Viracopos, como Americana, Artur Nogueira, Itatiba, Jaguariúna, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Hortolândia. Apenas dois municípios (Campinas e Vinhedo) incluíram a RMC e Viracopos em seus planos diretores.

Com a visita técnica junto às secretarias de planejamento das 19 cidades da RMC, constatou-se que a maioria de seus municípios desenvolve projetos isolados para atrair empresas devido à proximidade com Viracopos. Monte-Mor, que não incluiu a RMC e Viracopos em seu Plano Diretor, constituiu seu primeiro Distrito Industrial a 12 quilômetros de Viracopos. Trata-se do Loteamento Empresarial Bandeirantes, formado por 96 lotes de 2500m² cada um, que atraiu empresários do ABC Paulista, da Grande São Paulo e também de Campinas.

Indaiatuba, que também não incluiu a RMC e Viracopos em seu Plano Diretor, planeja construir um terminal intermodal regional para contêineres ao lado de Viracopos e do ramal férreo que permite acesso ao Porto de Santos. Trata-se de uma área de 1,2 milhão/m² declarados pela prefeitura como utili-

dade pública, além de conceder incentivos fiscais nas áreas situadas ao longo da Rodovia dos Bandeirantes, que permite acesso a Viracopos.

Valinhos, que incluiu apenas a RMC em seu Plano Diretor, pretende construir um centro logístico de distribuição de mercadorias no bairro Capivari, situado nas imediações da Rodovia dos Bandeirantes. Trata-se de uma área de 50 mil/m² onde serão construídos galpões para armazenagem, estocagem e distribuição de mercadorias diversas.

Hortolândia, que também incluiu apenas a RMC em seu Plano Diretor, tem oferecido incentivos fiscais e terraplenagem para atrair empresários na cidade, por meio do Programa de Incentivo Empresarial, anunciando que está a 14 km de Viracopos. As vantagens são isenção total para alvarás de funcionamento e impostos municipais (IPTU, ITBI e ISS), este último por dez anos.

Outros dois municípios, Engenheiro Coelho e Nova Odessa, que também não fizeram menções sobre a RMC e o Aeroporto Internacional de Viracopos em seus respectivos planos diretores, criaram os seus primeiros distritos industriais.

Engenheiro Coelho desapropriou uma área de 60 mil m² para a construção de seu Distrito Industrial a um custo de R\$ 250 mil. A área, com lotes a partir de 1000 m², está

localizada às margens da Rodovia Prof. Zeferrino Vaz e foi escolhida pela proximidade com universidades e centros de pesquisas como Unicamp, PUC Campinas e Laboratório Síncroton.

O município de Nova Odessa criou o Loteamento Industrial fechado denominado Jardim Dona Esther com lotes a partir de 1000 m². Oferece toda a infraestrutura urbana, além de IPTU reduzido e avenidas de 20 metros de largura, que facilitam o acesso ao centro da cidade e às rodovias que permitem acesso a Campinas e Viracopos.

Campinas, que incluiu a RMC em seu Plano Diretor de 2006 e considerou o entorno de Viracopos como Área de Influência Aeroportuária, pretende alavancar R\$ 20,6 bilhões na construção de um complexo comercial no entorno das estações do Trem de Alta Velocidade (TAV), no centro de Campinas e em Viracopos, com redes de hotéis, postos de armazenagem de cargas, shopping centers, área residencial e setor logístico, envolvendo 23,6 milhões de m². Com esse projeto, a prefeitura indicou aos futuros construtores e operadores do TAV os locais onde poderão investir e qual o valor geral da venda dessas áreas.

A Prefeitura de Americana fez referencia apenas à RMC, mas acredita que o crescimento do transporte aéreo, de

mercadorias e pessoas, em Viracopos pode gerar demanda derivada para os aeroportos regionais como oficinas de manutenção de aeronaves, testes e vôos complementares ao de Viracopos por meio de aeronaves menores. Por isto, faz gestões junto ao governo estadual para impulsionar seu aeroporto municipal. A estratégia é investir no local para criar um polo de empresas aeronáuticas e oferecer uma alternativa na região para pousos e decolagens de pequenas aeronaves. O governo pretende expandir a área que hoje é de 214 mil metros quadrados para 260 mil metros quadrados. A pista deverá passar de 1.100 metros de comprimento e 18 metros de largura para 1.350 de comprimento e 30 metros de largura. O aeroporto recebe 900 voos mensais da aviação geral, sendo táxi aéreo, aviação executiva, aviação militar, helicópteros. Atende também a montadora de aeronaves Flyer, que utiliza esse aeroporto para finalizar a produção de aviões de até 4 lugares e para manutenção de aeronaves. O custo desses aviões varia, em média, de US\$ 100 mil a US\$ 300 mil.

As ações isoladas de prefeitos da RMC para aproveitarem os benefícios da ampliação de Viracopos expressam o paradoxo da Constituição Federal de 1988, que promoveu a descentralização

administrativa por meio da autonomia aos municípios, mas não equacionou a forma de gestão pública entre regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Delegou para Estados e municípios a gestão de problemas comuns sem, contudo, assegurar a participação da União.

Motivo pelo qual, a pesquisa junto aos planos diretores dos municípios da RMC e a visita técnica junto às respectivas secretarias de planejamento mostraram que, de forma espontânea, não teremos ações integradas na promoção do desenvolvimento econômico regional, como forma de eliminar obstáculos nas cadeias produtivas e internalizar habilidades técnicas desenvolvidas pelas grandes empresas por meio de redes de produção no mercado mundial.

Trata-se de outra contradição porque na RMC estão localizadas filiais de empresas transnacionais que utilizam Viracopos como infraestrutura de logística industrial para complementar suas atividades econômicas como, por exemplo, Robert Bosch, IBM, Toyota, Valeo, Gevisa, Honda, Motorola, Tetra Pak, Rhodia, Eaton, Texas Instrumentos, 3M, Magnetti Marelli, Lucent Technologies, Unilever e Pirelli.

Para compreender as relações econômicas dessas empresas com Viracopos, foram analisados dados empíricos, disponíveis para

o período 2006 a 2010, sobre o fluxo de comércio exterior das empresas filiadas ao Ciesp-RC. Constata-se a persistência de déficits comerciais em quase todos os anos pesquisados (Tabela 2) - Anexo.

A contração de demanda provocada pela crise econômica mundial de 2008, cujos efeitos ainda manifestam-se, de maneiras diferentes, entre os países no mercado mundial, representa o principal fator. A relação desses déficits com Viracopos é explicada pelas empresas filiadas ao Ciesp-RC que o utilizam, especialmente, para importar grandes quantidades de mercadorias por meio de voos cargueiros noturnos regulares.

No aeroporto de Guarulhos predomina a maior oferta de voos internacionais regulares onde as exportações de mercadorias são realizadas nos porões das aeronaves. Por isso, em Guarulhos temos mais exportações do que importações de mercadorias, enquanto em Viracopos ocorre o contrário.

As importações de matérias primas, insumos, peças, partes e componentes diversos para produzir mercadorias manufaturadas, sobretudo de tecnologia sofisticada como eletrônico e comunicação sinalizam a utilização de Viracopos como infraestrutura de logística estratégica para as empresas filiadas ao Ciesp-RC. Essas empresas mantêm estoques mínimos para reduzir custos operacio-

nais e obter vantagens competitivas em diversos países ou regiões, diante da reprodução, comercialização e inovação em redes mundiais (Tabela 2).

Sinais nessa direção estão dados pelo fato de que, segundo o Ciesp-RC¹, as importações são de origem dos EUA, China e países da Europa e Ásia. Trata-se de mercados que concentram a geração e a difusão de inovação tecnológica no mercado mundial, como assinalaram (CHESNAIS, 1996; PORTER, 1989; CASTELLS, 1999). Além disso, utilizam, parcialmente, Viracopos para exportar essas mercadorias manufaturadas, sobretudo para países da América Latina como Argentina, Bolívia, Chile, Equador, Paraguai, Venezuela e América Central. Trata-se de países receptores das inovações tecnológicas geradas pelos países desenvolvidos. Então, os oligopólios internacionais utilizam a infraestrutura disponível na RMC como estratégia de ocupação do mercado latino americano.

Observa-se ainda crescente utilização de Viracopos frente ao Aeroporto Internacional de Guarulhos e Congonhas. Apesar da maior oferta de voos internacionais regulares disponíveis no Aeroporto de Guarulhos, o desempenho de Viracopos vem acentuando-se nos últimos cinco anos, para o transporte de mercadorias, e, desde 2009, para o trans-

porte de passageiros, principalmente devido às operações da empresa Azul Linhas Aéreas. Em 2003, a demanda por passageiros em VCP era de 655 mil. Com as operações da Azul, desde 2008, chegou a 7,5 milhões de passageiros em 2011. Quanto à movimentação de mercadorias, VCP ocupava, em 1996, a 6ª posição nacional em importações (US\$ 2,6 bilhões) e a 15ª posição em exportações (US\$ 560 milhões). Em 2010, passou para a 2ª posição nacional em importações (US\$ 13,5 bilhões), e a 14ª posição em exportações (US\$ 3,3 bilhões). Em igual período, o Aeroporto de Guarulhos passou da 3ª para a 4ª posição nas importações, e da 7ª para a 9ª posição nas exportações (CAPPA, 2010)².

O que chama a atenção, nos dados das empresas ligadas ao Ciesp-RC, é a maior utilização do Porto de Santos, que supera os aeroportos de Viracopos e Guarulhos, nas importações e exportações de mercadorias. A maior utilização do Porto de Santos, tanto para importar quanto para exportar, bem como a predominância dos mencionados déficits na balança comercial das empresas filiadas ao Ciesp RC, podem ser melhor compreendidos

quando analisa-se o desempenho das exportações e importações por setores econômicos do conjunto dessas empresas disponíveis desde 2004.

Nota-se o predomínio de setores de baixo conteúdo tecnológico ou considerados tradicionais porque estão vinculados ao padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial, especialmente metalúrgico, químico, vestuário, borracha, papel, papelão e celulose. A única exceção fica para o setor eletrônico e comunicação (Tabela 3) - Anexo. Os setores tradicionais (metalúrgico, papel, celulose e papelão e vestuário) utilizam o Porto de Santos para exportar e importar mercadorias, devido às características técnicas e físicas de seus produtos e também porque o frete marítimo é inferior ao do transporte aéreo.

Os setores tradicionais registraram superávits comerciais na maioria do período 2004-2010, conforme segue: I) metalúrgico e papel, celulose e papelão registraram déficits comerciais somente em 2007; e II) o setor vestuário registrou superávits comerciais em todos os anos. Em geral porque os países desenvolvidos optam por importar produtos e matérias primas poluentes ou de baixo conteúdo tecnológico de países subdesenvolvidos, devido às maiores exigências ambientais em seus países (Tabela 3).

¹ Reunião técnica realizada com o Conselho de Infraestrutura e Logística do Ciesp RC em 19-9-2011.

² Os aeroportos de Guarulhos e Viracopos, juntos, respondem por 65% do total de mercadorias exportadas no país e por 62% das mercadorias importadas. O aeroporto de Congonhas não é classificado como terminal logístico pela Infraero; por isso não movimenta mercadorias. Para detalhes, ver (CAPPA, 2010).

Os demais setores econômicos registraram sucessivos déficits comerciais entre 2004 e 2010. O setor elétrico, eletrônico e comunicação registrou déficits médios de US\$ 700 milhões, e superávit somente em 2007; químico com déficits médios de US\$ 200 milhões; veterinário com déficits médios de US\$ 22 milhões. Os setores compostos pelo item “outros” mantiveram um déficit médio de US\$ 50 milhões, puxados pelos setores farmacêutico e de borracha. Todos esses setores necessitam importar matérias primas e insumos diversos compostos por conteúdos tecnológicos (Tabela 3).

A ampliação de Viracopos, ao invés de desencadear ações isoladas de prefeituras da RMC, como detalhado, poderia servir como estímulo para a implementação de políticas públicas que elevassem a capacidade endógena, local e regional, de oferta de bens e serviços nas diferentes cadeias produtivas de setores econômicos presentes na Região de Campinas, como sinaliza a análise da evolução da balança comercial das empresas filiadas ao Ciesp RC.

O intuito é de ampliar exportações e reduzir importações para gerar superávits comerciais ou, pelo menos, reduzir os déficits registrados pela atuação das empresas filiadas ao Ciesp RC.

Desse modo, é possível gerar maiores efeitos multiplicadores do emprego, da renda e dos tributos na Região de Campinas, como forma de integrar os espaços local e regional, por meio da convergência de ações entre os poderes municipal, estadual e nacional.

A síntese das políticas públicas que elevem a capacidade endógena, local e regional, de oferta de bens e serviços diversificados pode ser elaborada por um Plano de Desenvolvimento Metropolitano. Assim é possível abordar a ampliação de Viracopos a partir de uma visão sistêmica do setor de transporte como infraestrutura de logística industrial integrada à atuação das empresas no mercado mundial. Ou seja, tratar o setor de transporte como atividade econômica que agrega valor às mercadorias, ao responder pelo estoque mínimo em trânsito no mercado mundial. Desse modo, induz o desenvolvimento regional, reduz parte do custo operacional das empresas que passam a operar com estoques reduzidos e acelera a circulação de mercadorias no mercado mundial a rede de produção, comercialização e inovação comandada pela grande empresa.

Ademais, por meio de um PDM é possível reordenar a dinâmica urbana e a geração de atividades econômicas dos municípios envolvidos para evitar

deseconomias de aglomeração geradas pelo fluxo de passageiros e de mercadorias em Viracopos, como perdas de qualidade de vida e impactos negativos na atração de investimentos produtivos para as empresas que utilizam o transporte aéreo como parte de seus processos produtivos e de comercialização de mercadorias no mercado mundial.

5. CONCLUSÃO

Este trabalho recuperou as características principais da nova dinâmica da economia contemporânea para analisar as relações econômicas das empresas que atuam no mercado mundial com municípios inseridos em regiões metropolitanas, bem como as perspectivas de gestão de políticas públicas diante das novas realidades e necessidades de desenvolvimento.

Para tanto, os referenciais teóricos da Economia Urbana e Regional e do Direito Administrativo foram utilizados para analisar a constituição da RMC por meio da Lei Complementar 870 de 19/6/2000, bem como para interpretar as informações extraídas dos Planos Diretores dos seus 19 municípios sobre suas relações com a região e com Viracopos. Serviram também para orientar as visitas técnicas realizadas junto às respectivas secretarias de planejamento desses municípios para

compreender seus projetos estratégicos de desenvolvimento relacionados à ampliação de Viracopos.

A economia contemporânea está organizada em redes de inovação, produção e comercialização de mercadorias no mercado mundial. Nessa economia, as grandes empresas optam por municípios integrantes de regiões metropolitanas, principalmente devido à maior oferta de bens, serviços e ao conjunto das infraestruturas. Essas qualidades, somadas a gestão de políticas públicas eficazes e compatíveis com a dinâmica da economia contemporânea, podem criar melhores condições para eliminar obstáculos ao desenvolvimento de cadeias produtivas das empresas que atuam no mercado mundial.

Não obstante, foi destacado o predomínio de ações e projetos isolados entre os prefeitos da RMC para se beneficiarem dos potenciais econômicos de Viracopos. Além disso, não existe integração entre os projetos de transportes do governo do Estado de São Paulo e da União. Há, portanto, dificuldades para instituir uma gestão pública compartilhada entre prefeitos, governo estadual e União tanto para solucionar problemas comuns quanto para gerar oportunidades comuns de desenvolvimento socioeconômico na RMC como, por exemplo, a eliminação de obstáculos nas cadeias produtivas de empresas que

atuam no mercado mundial. E isto apesar da condução de projetos estratégicos de transportes como a ampliação de Viracopos, a implantação do TAV, o Corredor Noroeste e o Anel Viário.

A mencionada fundamentação teórica desse debate permitiu analisar os planos diretores dos municípios da RMC e suas relações com Viracopos diante da nova dinâmica da economia mundial. Serviu também para defender a tese de que é necessária a elaboração de um Plano Diretor Metropolitano, considerando-se, especialmente, o fluxo de comércio exterior das empresas instaladas nessa região, que evidencia a utilização de Viracopos como infraestrutura de logística para complementar processos produtivos no mercado mundial.

REFERÊNCIAS

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL
ACI **The economic impact of U.S. Airports.**
Canadá: ACI, 2002.

BALLOU, R. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos:** planejamento, organização e logística empresarial. São Paulo: Bookman, 2004.

BEZZI, M. A região como uma resposta local aos processos capitalistas. **Revista geografia – associação de geografia teórica**, Ageteo, Rio Claro, v. 29, n.1, jan-abr, 2004.

BUTTON, K. ; YUAN, J. ; DOH, S. The role of small airports on economic development: a case study. VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. **Anais...** São

Paulo: SBTA, 2009.

CADAVAL, M. ; GOMIDE, A. Mobilidade urbana em regiões metropolitanas. FONSECA, R. ; DAVANZO, A. ; NEGREIROS, R. In: **Livro verde:** desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: Unicamp, 2002, cap.8.

CAPPA, J. Análise econômica do Aeroporto Internacional de Viracopos como instrumento de logística de operações industriais. VII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO. **Anais...** Rio de Janeiro: SBTA, 2008.

_____. O Aeroporto Internacional de Viracopos como fator de desenvolvimento para a região de Campinas e competitividade internacional para empresas. **Econômica**, Rio de Janeiro, UFF, v. 12, n.1, jun, 2010.

CASAROTTO FILHO, N. ; MINUZZI, J. ; SANTOS, P. Competitividade sistêmica de distritos Industriais no desenvolvimento regional: uma comparação. **Revista FAE**, Curitiba, v. 9, n.2, jul-dez., 2006.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.

COUNCIL OF LOGISTICS MANAGEMENT (CLM) **World class logistics:** the challenge of managing continuous change. Oak Brooks, 111, 1995. Disponível em: www.clm.org. Acesso em 20-3-2001.

DORNIER, P. **Logística e operações globais:** texto e casos. São Paulo: Atlas, 2000.

KRUGMAN, P. Wath's new about the new economic geography? **Review of economic policy**, Oxford, v. 14, n.2, 1998.

LIPOVICH, G. La calidad de los hubs de América Latina. VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE AÉREO. **Anais...** São

Paulo: SBTA, 2009.

MEMPHIS-SHELBY COUNTY AIRPORT

. **The economic impact of**

Memphis International Airport. Memphis: Center for Manpower Studies The University of Memphis, 2005.

MEYER-STAMER. J. The hexagon of local economic development. **Mesopartner working paper 03/04.** Berlin Mesopartner, 2005. Disponível em:

http://www.mesopartner.co/publications/mpw3_eon. Acesso em: 20 dez. 2008.

MUGNOL, R. Competitividade sistêmica das micro, pequenas e médias empresa da cadeia produtiva de autopeças da Região Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul e desenvolvimento regional. **Perspectiva econômica**, São Leopoldo, v. 2, n, 2, 56-74, jul-dez, 2006. Disponível em:

<http://www.perspectivaeconomica.unisino.br/pdfs/9.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2008.

PEDROSO, M. ; NAKANO, D. Knowledge and information flows in supply chains: a study on pharmaceutical companies and medical diagnostic service providers. X SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS. **Anais...** Rio de Janeiro, 2007.

PORTER, M. **Competition in global industries.** Boston: Harvard Business School Press, 1986.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Constituição Federal de 1967. Brasília: Senado Federal, 1967.

_____ **Constituição Federal de 1988.** Brasília: Senado Federal, 1988.

_____ **Lei Complementar nº 14/1973.** Brasília: Senado Federal, 1973.

_____ **Lei Complementar nº 20/1974.** Brasília: Senado Federal, 1974.

_____ **Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257.**

Brasília: Senado Federal, 2001.

ROCHEFORT, M. **Rede e sistemas:** ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

SCHUMPETER, J. **Capitalismo, socialismo e democracia.** Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

Portais visitados

www.antt.org.br

www.stm.sp.org.br

www.infraero.gov.br

www.agemcamp.org.br

Município	População	Referência à RMC	Referência a Viracopos	Município	População	Referência à RMC	Referência a Viracopos
Americana	207.988	SIM	NÃO	Campinas	1.083.642	SIM	SIM
DL 4.597/2008 - Art. 8º A integração regional se realiza pela incorporação, nos planos programas e projetos municipais das diretrizes, consultivas ou deliberativas, de caráter intermunicipal ou metropolitano, envolvendo os interesses de Americana.				PD LC 15/2006 - Art. 2º - São objetivos da política de desenvolvimento do Município: (...) IX – planejamento articulado com as demais cidades da RMC, contribuindo para a gestão integrada e a sustentabilidade ambiental da região.			
Artur Nogueira	44.059	SIM	NÃO	Referência a Viracopos			
PD LC 441/2007 - Art. 11. São diretrizes da Política de Desenvolvimento Econômico e Social: (...) XIII. Orientar as ações econômicas municipais a partir de uma articulação metropolitana para a mediação e resolução dos problemas de natureza supra municipal.				Art. 21 - (...) VII – MACROZONA 7 – Área de Influência da Operação Aeroportuária, localizada ao sul do Município, representa área onde se destaca a presença estruturadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, que representa grande barreira física e condiciona as atividades e a ocupação da região.			
Indaiatuba	193.081	NÃO	NÃO	Valinhos	105.728	SIM	NÃO
PD Lei 4.067/2001				PD Lei 3.841/2004 - Artigo 13 – (...) I - definir uma Política de Atração de Investimentos para o Município, integrada à Política de Desenvolvimento da RMC, que leve em conta as potencialidades locais e regionais, e que viabilize a expansão das atividades da Indústria, Comércio, Serviços e Agricultura.			
Itatiba	100.678	SIM	NÃO	Vinhedo	62.387	SIM	SIM
PD LC 3.759/2004 - Art. 2º. (...) VII - a busca da compatibilização do desenvolvimento local com o dos municípios vizinhos, visando à efetiva integração com a RMC.				PD LC 66/2007 = Art. 1º Parágrafo único. Serão considerados como ordenadores regulares da política de desenvolvimento urbano e instrumentos de planejamento: (...) X - Planejamento da RMC.			
Jaguariúna	40.787	SIM	NÃO	Referência a Viracopos			
PD LC 96/2004 - Art. 3º - O Plano Diretor do Município de Jaguariúna tem como objetivos: (...) VII - fortalecer a posição do Município como pólo da RMC				Art. 41. A Zona de Ocupação Controlada corresponde a área situada entre a Rodovia Miguel Melhado Campos e o Rio Capivari, caracterizando-se por uma ocupação prioritariamente no trecho lindeiro à Rodovia Anhanguera e ao Bairro da Capela, por galpões industriais, com trechos preservados junto ao Rio Capivari, cuja pressão de ocupação se dá em virtude da acessibilidade facilitada ao Aeroporto de Viracopos.			
Monte Mor	47.661	NÃO	NÃO	Santa B. D'oeste	190.769	NÃO	NÃO
PD Não disponível				Santo A.de Posse			
Nova Odessa	47.893	NÃO	NÃO	22.425			
PD Lei Complementar 10/2006				SIM			
Paulínia	82.392	NÃO	NÃO	NÃO			
PD Lei 2.852/2006				PD LC 17/2006 - Artigo 4º - É objeto do plano diretor visualizar e direcionar: (...) XIII – o planejamento e a estrutura local: industrial, turístico e ambiental, integrados com os municípios vizinhos, e a RMC.			
Pedreira	41.955	NÃO	NÃO	Cosmópolis	57.957	NÃO	NÃO
PD Lei 442/2009				Eng. Coelho			
Sumaré	239.314	SIM	NÃO	14.282			
PD Lei 4.240/2006 - Art. 166 - O Município de Sumaré no que couber, compatibilizará seus planos e programas às diretrizes do planejamento da RMC				NÃO			
Hortolândia	205.391	SIM	NÃO	10.017			
Lei nº 2.092/2008				NÃO			
Art. 105. A gestão do Plano Diretor participativo de Hortolândia e a implantação de um processo de planejamento permanente deverá considerar: (...) II - Estabelecimento de práticas de planejamento e intervenção conjunta com os municípios da RMC na busca de soluções para problemas comuns ou no desenvolvimento de potencialidades socioeconômicas e ambientais.				LC nº 183/2007			

Quadro 1 – Planos diretores municipais e as relações com a Região Metropolitana de Campinas e Viracopos

Fonte: Pesquisa empírica nos Planos Diretores de março a junho de 2010. Elaboração dos Autores.

PD = Plano Diretor ; DL = Decreto Lei ; LC = Lei Complementar.

Tabela 2 – Balança comercial das empresas filiadas ao CIESP Regional Campinas (milhões US\$)

2006					2007					2008						
Período	Exportação	Importação	Saldo	Comércio	Exportação	Δ%	Importação	Δ%	Saldo	Comércio	Exportação	Δ%	Importação	Δ%	Saldo	Comércio
Brasil	137.807	91.351	46.456	229.158	160.649	14%	120.610	24%	40.039	281.259	197.951	19%	173.174	30%	24.777	371.125
São Paulo	45.935	37.056	8.879	82.991	51.731	5%	48.406	23%	3.325	100.137	57.695	10%	66.344	27%	-8.649	124.039
Campinas	3.963	3.855	108	7.818	3.873	-2%	4.148	7%	-275	8.021	4.256	9%	4.502	8%	-246	8.758

2009							2.010					
Período	Exportação	Δ%	Importação	Δ%	Saldo	Comércio	Exportação	Δ%	Importação	Δ%	Saldo	Comércio
Brasil	152.995	-23%	127.603	-26%	25.392	280.598	201.915	24,00%	181.649	30,00%	20.266	383.564
São Paulo	42.459	-26%	50.476	-24%	-8.017	92.935	52.293	19,00%	67.775	25,50%	-15.482	120.068
Campinas	2.176	-52%	2.441	-46%	-265	4.617	2.864	24,00%	2.973	18,00%	-109	5.837

Fonte: CIESP CAMPINAS – Elaboração dos autores.

*Dados das principais empresas importadores e exportadores de Campina

Tabela 3- Balança comercial das empresas filiadas ao CIESP Regional Campinas por setores econômicos (valores em milhões US\$)

Milhões US\$	2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010		
	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo
Metalúrgico	1.077,3	655,0	422,3	1.794,5	1.175,8	618,7	2.013,5	1.121,2	892,3	1.900,6	2.211,9	(311,2)	2.257,5	1.617,5	640,1	929,1	762,7	166,4	1.599,3	1.386,5	212,8
Elétrico / Eletrônico / Comunicação	529,4	1.346,3	(816,8)	1.185,8	1.733,6	(547,8)	1.590,5	2.262,6	(672,1)	1.342,7	1.249,0	93,7	1.387,4	2.236,2	(848,9)	623,1	1.082,4	(459,3)	340,5	945,7	(605,2)
Papel / Celulose / Papelão	105,2	2,4	102,8	135,4	3,8	131,6	121,8	14,5	107,3	203,1	398,9	(195,8)	325,1	9,8	315,3	388,7	8,8	379,9	597,0	5,0	592,0
Químico	137,1	233,8	(96,7)	124,2	242,8	(118,6)	119,8	309,5	(189,8)	195,9	116,0	79,9	138,9	419,2	(280,2)	93,0	388,5	(295,5)	117,8	409,5	(291,7)
Veterinário	10,5	32,6	(22,1)	21,9	44,0	(22,1)	31,2	52,1	(21,0)	132,9	71,1	61,8	60,3	87,6	(27,3)	59,1	84,8	(25,7)	139,2	100,1	39,1
Outros¹	101,6	45,8	55,8	66,9	62,6	4,3	83,0	93,7	(10,7)	95,9	102,2	(6,3)	91,7	136,6	(44,9)	68,2	133,0	(64,7)	70,1	95,7	(25,6)
Vestuário	1,5	0,8	0,6	1,5	0,9	0,7	3,4	1,7	1,7	2,0	0,3	1,7	0,9	0,6	0,3	0,8	0,3	0,6	309,1	301,3	7,8
Total	1.962,6	2.316,7	(354,1)	3.330,3	3.263,5	66,8	3.963,2	3.855,4	107,8	3.873,1	4.149,3	(276,2)	4.261,9	4.507,6	(245,6)	2.162,1	2.460,4	(298,4)	3.173,0	3.243,8	(70,8)

Fonte: CIESP CAMPINAS – Elaboração dos autores.

Outros = Borracha, Mecânica, Produtos de Minerais (Cerâmica), Alimentos, Farmacêutico, Têxtil.