

ANÁLISE SWOT DO AEROPORTO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP

Leonardo Saraiva¹, Fabio Ricci², Moacir José dos Santos³, Monica Franchi Carniello⁴, Edson Aparecida de Araújo Querido Oliveira⁵

^{1,2,3,4,5} Universidade de Taubaté/Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional, Rua Expedicionário Ernesto Pereira, 225, Taubaté, SP, Brasil, leosaraivabrasil@yahoo.com.br

Resumo- Neste artigo é estudado o ambiente interno e externo que permeia o aeroporto de São José dos Campos a fim de realizar uma análise dos pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças (análise SWOT) ao seu desenvolvimento e conseqüentemente ao desenvolvimento regional. Quanto aos objetivos a pesquisa foi do tipo exploratória, quanto à abordagem do problema do tipo qualitativa e quanto ao delineamento fonte de papel – bibliográfica e documental onde foram visitados e coletados dados dos sites da INFRAERO e da fundação SEADE. Os resultados apontam a necessidade de um envolvimento coletivo (sociedade, poder público e privado) para que o aeroporto de São José dos Campos desenvolva a sua máxima eficiência conforme o seu elevado potencial de crescimento e contribua para o desenvolvimento regional mediante políticas de expansão sistêmicas e integradas ao seu entorno.

Palavras-chave: Aeroporto, desenvolvimento regional; análise SWOT

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas - Administração

Introdução

Para a formulação de alternativas estratégicas de uma organização faz mister realizar uma análise do ambiente interno e externo através da metodologia de análise SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities and Threatness) que significa identificar os pontos fortes e os pontos fracos da organização, oportunidades e ameaças ambientais. A análise do ambiente interno deve atentar para os pontos fortes e pontos fracos, recursos disponíveis, habilidades e competências. Da análise do ambiente externo devem-se extrair as condições externas, oportunidades, ameaças, desafios e restrições.

Neste artigo foram analisadas as características das instalações físicas, os recursos sócio-produtivos, o ambiente político, econômico e geográfico do aeroporto de São José dos Campos. Os resultados são importantes para a formulação de alternativas estratégicas compatíveis com as políticas de desenvolvimento regional maximizando e potencializando a capacidade sinérgica do aeroporto, inserindo-o de forma integrada e sistêmica neste contexto de desenvolvimento. Neste íterim é extremamente importante entender conceitos básicos de tendências mundiais em termos de aeroportos conceitos e entender os papéis que um aeroporto pode assumir no contexto de desenvolvimento regional.

Metodologia

Os instrumentos de pesquisa constituem o conjunto de procedimentos adequados para o levantamento das informações pertinentes ao

problema de pesquisa. A avaliação do aeroporto de São José dos Campos é estratégica para torná-lo um recurso efetivo para a integração e o desenvolvimento regional.

A definição das estratégias de expansão do aeroporto de São José dos Campos depende da qualidade das informações sobre o seu potencial. Portanto a pesquisa foi delineada considerando os objetivos e a abordagem pertinente ao problema. Quanto aos objetivos à pesquisa foi do tipo exploratório, quanto à abordagem do problema foi qualitativa e quanto ao delineamento fonte de papel – bibliográfica e documental onde foram visitados e coletados dados dos sites da INFRAERO e da fundação SEADE.

Resultados

Segundo Cappa (2007) a região de São José dos Campos, composta por 43 municípios, envolvendo desde a cidade de Santa Isabel até Bananal e cerca de 830 empresas, também merece destaque por duas razões principais. A primeira é que na atração de investimentos produtivos no Estado de São Paulo, entre 1996 e 2005, ocupou a terceira posição com 12,13%, ficando atrás da capital e de Campinas, de acordo com a Fundação Seade. E, segundo o IBGE, na produção industrial do Brasil sua participação passou de 4,5% para 5,9%, entre 1996 e 2000, ficando próxima de Campinas, em terceiro lugar, mas superando capitais importantes como Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Curitiba, Manaus e Salvador.

Segundo a Fundação Seade a região administrativa de São José dos Campos, no ano

de 2008 o valor das exportações representou 18% em comparação com o Estado de São Paulo e o PIB (em milhões de reais correntes) em 2007 representou 5.15% do Estado de São Paulo. Portanto em valores percentuais a região administrativa desta cidade representa um alto valor de suas exportações se comparado à sua produção interna bruta.

Economia	Ano	Município	Reg. Adm.	Estado
Valor das Exportações (US\$ FOB)	2008	6.965.878.872	11.283.811.422	65.001.018.323
Valor Adicionado da Agropecuária (Em milhões de reais correntes)	2007	21,30	285,68	14.956,57
Valor Adicionado na Indústria (Em milhões de reais correntes)	2007	7.969,24	17.305,66	225.125,05
Valor Adicionado dos Serviços (Em milhões de reais correntes)	2007	7.567,68	21.335,05	519.980,79
PIB (Em milhões de reais correntes)	2007	17.964,67	46.496,03	902.784,27
PIB per Capita (Em reais correntes)	2007	30.195,36	21.571,03	22.667,25
Valor das Importações (US\$ FOB)	2008	4.860.587.833	15.743.530.562	66.383.134.309

Tabela 1: Informações econômicas município de São José dos Campos Fonte: fundação Seade

Economia	Ano	Município	Reg. Adm.	Estado
Valor das Exportações (US\$ FOB)	2008	1.237.541.918	12.158.029.688	65.001.018.323
Valor Adicionado da Agropecuária (Em milhões de reais correntes)	2007	53,19	3.102,74	14.956,57
Valor Adicionado na Indústria (Em milhões de reais correntes)	2007	5.328,06	44.737,90	225.125,05
Valor Adicionado dos Serviços (Em milhões de reais correntes)	2007	14.880,10	71.391,77	519.980,79
PIB (Em milhões de reais correntes)	2007	27.160,08	141.764,42	902.784,27
PIB per Capita (Em reais correntes)	2007	26.133,13	23.992,00	22.667,25
Valor das Importações (US\$ FOB)	2008	2.526.145.210	16.235.772.565	66.383.134.309

Tabela 2: informações econômicas do município de Campinas Fonte: fundação Seade

Observando as tabelas acima e comparando os municípios de São José dos Campos e de Campinas pode-se observar que o primeiro possui o valor das exportações quase seis vezes maior que o segundo mas, quase se equiparam quando se fala em região administrativa e que o PIB da região administrativa de Campinas é aproximadamente três vezes maior que o da cidade de São José dos Campos. Destaca-se da análise das tabelas acima que apesar de São José ter um PIB 3 vezes menor que o de Campinas, consegue exportar quase o mesmo valor em termos de região administrativa.

Segundo Gonçalves (2005) a cidade de São José dos Campos e o Vale do Paraíba são contemplados ainda, com um projeto de reestruturação da malha ferroviária paulista que está prevista no plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes – PDDT, da Secretaria de Transportes do Estado, no nível federal e tem foco na inter-modalidade destaca ainda que a implantação do ferroanel associado ao rodanel, cuja integração se fará por meio dos centros

logísticos integrados. No Vale do Paraíba está previsto a reativação do sistema de circulação ferroviária com a implantação do sistema metropolitano de transportes ferroviários, fazendo a ligação entre as cidades de São José dos Campos e São Paulo.

O aeroporto de São José dos Campos pode representar importante papel no desenvolvimento da região da mesma forma que o aeroporto de Viracopos em Campinas representa para a sua região. Segundo a Infraero o aeroporto foi construído na década de 50 para atender basicamente ao Centro Técnico Aeroespacial (CTA), o Aeroporto de São José dos Campos possuía originalmente pista de terra. Nos anos 70, com a criação da Embraer, a pista foi asfaltada e ampliada para 3.000 m de comprimento. Atualmente, a pista é adequada também para pousos por instrumentos.

Segundo Gonçalves (2005) o sítio aeroportuário apresenta condições topográficas favoráveis, não possuindo obstáculos naturais (tais como elevações ou morros no seu entorno) nem implantados, possui área com condições de expansão no sentido de atender s novas demandas do transporte de carga que a INFRAERO propõem para o aeroporto. A infraestrutura do aeroporto é compartilhada pela Aviação Civil, pela Embraer, pelo Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) e pelo aeroclube local, o que é importante para a realização de vôos de ensaio e de produção de novas aeronaves.

Dentre suas infra-estruturas operacionais destaca-se a sua pista de pouso, conta com equipamento ILS – instrumental landing system, sistema de auxílio para aterrissagem, o que permite pousos e decolagens por instrumentos. O aeroporto está habilitado pelo Comando da Aeronáutica para a realização de vôos cargueiros internacionais desde março de 2000, mas não está habilitado ao tráfego internacional de passageiros. Segundo a Infraero encontra-se em tramitação o processo de zoneamento civil/militar, delimitando o terreno para a implantação da nova área terminal, para os lados da Rodovia dos Tamoios. Em seguida será elaborado o Plano Diretor do Aeroporto, os projetos executivos e as obras de implantação da nova plataforma aeroportuária.

O aeroporto de São José dos Campos conta com a localização geográfica estratégica do município de São José dos Campos, que se encontra a 84 km de São Paulo; 163 km de Campinas; 160 km de Santos; 84 km de Atibaia, 93 km de Campos do Jordão e 84 km de Caraguatatuba. Segundo Cappa (2007) o aeroporto de São José dos Campos apresenta capacidade para exercer duas funções distintas: a

cargueira, porque, ao realizar a movimentação de produtos importados e exportados, integra o processo produtivo das grandes empresas que se localizam no denominado Cone Leste Paulista; e a turística porque está localizado nas proximidades da Rodovia Presidente Dutra, permitindo conexão, entre outros, com os Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, e com rodovias paulistas como Anchieta, Imigrantes e Airton Senna, facilitando o acesso aos municípios da Serra da Mantiqueira, a estância de Campos do Jordão, Aparecida do Norte, e ao litoral de São Paulo que inclui Ilha Bela, Caraguatatuba, Ubatuba e São Sebastião. Para Cappa (2007) as empresas mais importantes da região de São José dos Campos são Embraer, General Motors, Ericson, Avibrás e Kodak, que exportam acima de US\$ 15 milhões por ano, em sua grande maioria, a partir do apoio logístico oferecido pelo Aeroporto Internacional de São José dos Campos, envolvendo produtos manufaturados como peças e partes de veículos automotores, peças e componentes de aviões e componentes eletrônicos em geral.

A tabela 3 faz uma comparação entre os aeroportos de Campinas e de São José dos Campos e traz os dados totais de movimentos de aeronaves, passageiros, carga aérea e mala postal em kilos para o ano de 2008. Da tabela pode-se observar que o movimento e carga aérea no aeroporto de São José dos Campos é extremamente pequeno comparando-se com o de Campinas, bem como o número de passageiros.

Tabela 3: movimento operacional acumulado no aeroporto de Campinas e São José dos Campos – ano de 2008.

Dependência	Aeronaves	Passageiros	Carga aérea Kg	Mala postal Kg
Campinas	32.399	1.083.878	233.699.86 9	1.333
São José dos Campos	14.079	48.169	90.842	1

Fonte: Infraero, 2009.

Para Cappa (2007) o apoio logístico de transporte oferecido pelos aeroportos de Viracopos e de São José dos Campos sinaliza novas funções exercidas pelos centros cargueiros aeroportuários na dinâmica da economia contemporânea, pois passaram a fazer parte do processo produtivo de grandes empresas que atuam no mercado mundial. Criaram condições para encurtar distâncias entre países, permitindo importar e exportar mercadorias devido à rapidez e eficiência alcançada pelo transporte aéreo no mercado mundial.

Segundo Salgado (2008) a demanda por transporte aéreo cresceu de forma singular nos últimos anos. Em 2005, o crescimento foi recorde, da ordem de 26,7%. Em 2006, por sua vez, com a crise da Varig, a taxa de crescimento reduziu-se

para 12,3%. Individualmente, as companhias dominantes galgaram resultados ainda mais espetaculares, a saber: A GOL elevou sua proporção de passageiros por quilômetro transportado em 47% e a TAM em 30%. Desde então, devido a este aumento da demanda, a aviação civil vem passando por inúmeras críticas, devido, principalmente a atrasos de vôos nos aeroportos e aos baixos investimentos em infraestrutura para mitigar o problema.

Os anos de 2006 e 2007 ficaram marcados na história da aviação civil brasileira devido à ocorrência dos maiores acidentes aeronáuticos brasileiros. A partir de então, aliando o aumento da demanda, o baixíssimo investimento em infra-estrutura aeroportuária aos atrasos e à iminência de restrição dos vôos em Congonhas a aviação civil entrou em crise que foi denominada “apagão aéreo”. Segundo Salgado (2008) a queda da qualidade do serviço aéreo, a concentração de vôos nos grandes aeroportos e as falhas de infraestrutura foram provocados pelos efeitos da ausência de regulação. Salgado (2008) sugere, para os pontos levantados, a revisão do atual desenho administrativo dos aeroportos que para a autora são administrados de forma burocrática e não como centros de negócios autônomos. Implicando, dentre outras distorções, total descolamento entre a estrutura de tarifas aeroportuárias e as demandas por aeroportos centrais e horários de pico.

Esse contexto reforça as escolhas das companhias aéreas pela utilização de infraestrutura nessas condições, em que podem exercer de forma mais efetiva seu poder de mercado. Na ausência de concorrência e regulação adequada, ao aumento da demanda por transporte aéreo, as companhias dominantes no mercado têm respondido ao mercado unicamente com queda na qualidade do serviço prestado. Para Salgado (2008) Para que o setor aéreo não se torne um obstáculo intransponível ao crescimento da economia brasileira é fundamental rever o regime de operação e controle dos aeroportos brasileiros. Frisa ainda que setor ainda carece de mais clareza de regras e de estabilidade, de modo que crie um ambiente propício e direcione o cálculo empresarial à realização de investimentos favoráveis ao interesse público em longo prazo. Assim, permanece imprescindível a definição de um marco regulatório para o setor.

Os aeroportos de São José dos Campos e Viracopos vêm sofrendo com o descolamento de objetivos entre as esferas de governo que tem provocado problemas que redundam em longa demora nas ampliações necessárias.

O maior problema, porém, localiza-se em São José dos Campos. Em meio ao mercado tecnológico de alto valor agregado, sua

localização e envolvimento estratégico, o aeroporto não consegue se viabilizar, numa sequência de disputas e desistências, ora por ser considerado inviável para uma concessão, ora por ser considerado estratégico para fins militares. Quem perde é a competitividade nacional.

A seguir serão levantados os pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças relacionadas ao aeroporto de São José dos Campos.

PONTOS FORTES:

- Excelente localização geográfica;
- Pista de pouso de grande comprimento e com equipamento de que permitem o pouso de precisão por instrumentos, permitindo operações de aeronaves de grande porte.
- Recursos sócio-produtivos do entorno de caráter tecnológico e de alto valor agregado.
- Relativo valor de PIB, o que demonstra o alto potencial de produção local.
- Aeroporto está homologado internacional para aeronaves de carga.
- Aeroporto servido pelas Rodovias Tamoios, Presidente Dutra, Ayrton Senna e Dom Pedro I, o que atende ao conceito de inter-modalidade.
- Condições topográficas favoráveis às operações de aeronaves de grande porte por não possuir obstáculos artificiais e ou naturais em seu entorno.

Quadro 1 – Pontos fortes. Fonte: Elaborado pelos autores, 2009.

PONTOS FRACOS

- Pequeno terminal de passageiros
- Apenas uma pista de pouso
- Apesar do alto valor do PIB tem-se ainda, uma baixa movimentação de carga no aeroporto.
- Aeroporto não homologado internacional para transporte de passageiros.
- utilização e desenvolvimento do aeroporto apenas com o conceito de aeroporto-indústria e aeroshopping e não com o conceito mais amplo de aeroporto-cidade o que promoveria um maior desenvolvimento para a região.
- Atraso nas propostas de implementação do aeroporto indústria por parte da Infraero.
- Baixo investimento por não ser o aeroporto com maior prioridade por parte da Infraero.
- Baixa capacidade de a sociedade local canalizar forças para alavancar o desenvolvimento do aeroporto, principalmente pelo paradigma histórico que o aeroporto foi criado para atender ao CTA.
- Administração do aeroporto de São José dos Campos sob concessão pública (Infraero) que não dá uma visão de negócios ao aeroporto e tem pouca capacidade de investimento e é resistente às mudanças estratégicas.

Quadro 2 – Pontos fracos. Fonte: Elaborado pelos autores, 2009.

OPORTUNIDADES

- Espaço para expansão do lado oposto da pista.
- Projeto do “trem bala” com uma estação prevista para São José dos Campos o que promoveria a integração com as cidades e aeroportos de São Paulo, Campinas,

Guarulhos e Rio de Janeiro, podendo ainda “desafogar” o tráfego destes aeroportos já em nível limite.

- Projeto de extração de petróleo no litoral norte paulista (pré-sal) o que poderia alavancar a aviação executiva, regional e regular.
- Elevado valor das exportações e baixa movimentação de cargas no aeroporto de São José dos Campos, o que caracteriza uma oportunidade para aumentar o movimento de cargas neste aeroporto.
- Vocação turística, executiva, e cargueira devido ao seu entorno.
- Efetivação do projeto de inter-modalidade ferroanel e rodoanel e a efetivação dos centros logísticos integrados.

Quadro 3 – Oportunidades. Fonte: Elaborado pelos autores, 2009.

AMEAÇAS

- Compartilhamento do aeroporto pela Embraer, aeroclube e do grupo de ensaios em voo da Força Aérea Brasileira, utilizando a mesma pista de pouso o que pode impedir o crescimento do aeroporto por questões de disputas operacionais, políticas locais e estratégicas militares.
- Existem conceitos de aeroportos mais ousados e a INFRAERO adotou o conceito de aeroporto indústria, o que não utiliza toda a capacidade e potencialidade e não promove o pleno desenvolvimento do aeroporto e do entorno.
- Interesses políticos ao priorizar uma região em detrimento de outra.
- Regulação em discussão constante e influenciada por interesse político e econômico o que não proporciona o ambiente adequado ao investimento pelo setor privado no longo prazo.
- Domínio do mercado de aviação regular por apenas 2 empresas o que pode influenciar a regulação e políticas conforme seus interesses.
- Modelo de administração de aeroportos no Brasil não condizente à nova demanda e tendência do mercado.
- A pista de número 15 é a mais usada no aeroporto e faz com que as aeronaves se aproximem à baixa altura em relação à cidade, agravando o impacto ambiental inerente à atividade aeronáutica que é o excesso de ruído o que pode acarretar em restrição nos horários da operação.

Quadro 4 – Ameaças. Fonte: Elaborado pelos autores, 2009.

Discussão

A globalização e a internacionalização das cidades impulsionaram a pesquisa sobre a logística de transportes. A premissa de qualquer forma de transporte contemporânea é o aperfeiçoamento e a utilização de forma sistêmica, integrada ou não com os outros modais, busca alcançar o cliente final com maior rapidez e menor custo possível. Para tanto, o aeroporto cresce de importância por alçar fronteiras intercontinentais de maneira mais rápida dentre todos os outros modais existentes.

Segundo Vasconcelos (2007) a infraestrutura aeroportuária tem um papel muito importante no conjunto das atividades políticas, econômicas e sociais de um Estado, quer seja desenvolvido, quer em desenvolvimento. Concentra boa parte do tráfego de pessoas entre países, cargas de alto valor agregado, é área de segurança nacional (no caso do Brasil), importante recolhedor de taxas e tributos e, em sua versão mais moderna, fator de desenvolvimento para os lugares. Ainda segundo Vasconcelos (2007) também é inegável a importância dos aeroportos como peças-chave no comércio internacional, à medida que as economias nacionais tornam-se cada vez mais abertas e inter-relacionadas, a despeito de ainda haver correntes políticas que defendem barreiras comerciais como supostas salvaguardas para os empregos locais.

Recentemente surgiu um novo conceito de aeroporto da era pós-moderna. Para Vasconcelos (2007) esse novo aeroporto depende fundamentalmente de uma estrutura física eficiente e confortável, em que o usuário sinta-se convidado a percorrê-la e utilizar os serviços ali instalados, que obrigatoriamente deverão atender às novas demandas de um fluxo de passageiros que cresce em número, em diversidade (de renda, cultural, profissional, etc.) e exigência. Se antes a arquitetura aeroportuária tinha como parâmetro o menor tempo de permanência possível do passageiro, hoje se volta para que permaneça o maior tempo possível antes do embarque e após o desembarque em suas instalações e até à atração daqueles que não utilizarão o transporte aéreo.

Para Vasconcelos (2007) quando se trata do planejamento da expansão de um aeroporto, da mudança de sua vocação ou da construção de um completamente novo. Todos esses conceitos consideram uma nova realidade econômica mundial, em que as regiões competem entre si para capturar a maior parcela possível do capital circulante global e os aeroportos são atores desse processo em suas respectivas regiões. Segundo Vasconcelos (2007) os novos conceitos são identificados na literatura recente internacional e nacional sobre aeroportos de forma semelhante, sendo possível enumerar três principais abordagens sobre as características e funções de um complexo aeroportuário: o aeroporto industrial; o aeroporto-firma; a cidade-aeroporto.

As três definições guardam mais semelhanças do que diferenças entre si; estas restritas ao aspecto do aeroporto que cada uma contempla – forma de administração, características físicas e funcionais do complexo e papel do aeroporto na economia regional. As semelhanças residem basicamente no fato de os três conceitos considerarem que o aeroporto não representa mais uma infra-estrutura de transportes

apenas essencial, oferecendo abrigo do tempo aos passageiros e acompanhantes. Consideram que passa a ser um centro industrial e de serviços, onde não só os usuários e trabalhadores da aviação circulam, mas também a população da região atendida pelo aeroporto, trabalha, realiza negócios, diverte-se, consome e entra na rede de transporte urbano, visto que normalmente ali se encontram estações de trem e diversas linhas de ônibus. VASCONCELOS (2007, p. 41). Segundo Vasconcelos (2007) as diferenças, como ressaltado anteriormente, consistem na abordagem que cada conceito representa sobre um aspecto específico do aeroporto. O Aeroporto Industrial consolida ações governamentais de renúncia fiscal e estímulo às exportações com o objetivo de propiciar a instalação de plantas industriais dentro do complexo aeroportuário, acelerando os processos produtivos e as etapas logísticas de importação de insumos e exportação de produtos acabados. É, portanto, uma alteração na estrutura de tratamento da carga aérea, sem reflexos diretos sobre a área de passageiros.

O conceito de Aeroporto-Firma carrega em si algo de subjetivo, visto que representa uma mudança filosófica sobre a administração aeroportuária. É a transformação do foco, dos objetivos e dos métodos de gerir um (ou mais de um) complexo aeronáutico, absorvendo práticas próprias do setor privado, no que tange à transparência, à prestação de contas e à captação de recursos para novos investimentos. Não necessariamente o administrador aeroportuário torna-se privado, mas o objeto administrado torna-se um negócio, capaz de gerar e sustentar outros negócios conexos e não-conexos. VASCONCELOS (2007, pag. 41)

Cidade-Aeroporto é um termo que sintetiza o novo perfil de um aeroporto e seu administrador no século XXI. É a materialização das ações no sentido de administrá-lo como um negócio, e da intenção de que o aeroporto sirva ao desenvolvimento socioeconômico da região onde está instalado. Exemplos dessa transformação são as estações ferroviárias, os hotéis, os centros de convenções, as aglomerações industriais especializadas, os bairros tecnológicos, os relatórios de administração de padrão corporativo, as ações oferecidas ao público em bolsas de valores, entre outros equipamentos e ações existentes no interior ou no exterior dos complexos aeroportuários. VASCONCELOS (2007, pag. 41). Portanto, nota-se que o conceito de cidade-aeroporto é o mais transformador e inovador e o conceito de aeroporto indústria é o menos transformador e inovador.

Segundo Cappa (2007) O transporte aéreo necessita de interfaces com outros modais de transporte como o rodoviário, ferroviário e fluvial,

estimulando a intermodalidade nos transportes que facilita a mobilidade nas grandes cidades e reduz tempos com deslocamentos provocados por congestionamentos.

A INFRAERO é uma empresa pública nacional vinculada ao Ministério da Defesa que administra a maioria dos aeroportos Brasileiros.

A Infraero adotou o conceito de aeroporto indústria e faz gestões para implantação deste no cenário nacional. Segundo a Infraero a instalação de indústrias voltadas para a exportação em sítios aeroportuários traz grandes benefícios para empresários. Reduz custos com armazenagem, transporte, impostos e segurança. Além disso, não exige a manutenção de grandes estoques.

O projeto Aeroporto Industrial foi criado pela Infraero com o objetivo de oferecer estas vantagens a investidores brasileiros e estrangeiros. Inicialmente, o Aeroporto Industrial está sendo implantado no Galeão, no Rio de Janeiro, Tancredo Neves, em Minas Gerais, São José dos Campos, em São Paulo, e Petrolina.

Moraes (2003) comprovou a hipótese que o aeroporto proporciona desenvolvimento econômico, social, e urbano à região onde está localizado, bem como àquela sob sua influência através da análise social, urbana e econômica dos períodos anterior e posterior à implantação do aeroporto de Guarulhos. Assim, constatou-se uma evolução significativa de todos os setores mencionados e uma alteração no panorama econômico, social e urbano compatível com a operação de um aeroporto de grande porte.

Conclusão

Segundo Cappa (2007) os municípios de Campinas e de São José dos Campos mostraram a importância de políticas públicas que promovam a multimodalidade nos transportes, pois contam com importantes rodovias paulistas que complementam os serviços logísticos oferecidos pelos aeroportos citados. Para Haddad (2001) muitos analistas dos problemas de regiões que acumularam um grande atraso econômico ou que perderam seu dinamismo, estão convencidos que o desenvolvimento não se limita à expansão da capacidade produtiva (mais investimentos em projetos de infra-estrutura econômica ou em projetos diretamente produtivos). Celso Furtado afirma que “o verdadeiro desenvolvimento é, principalmente, um processo de ativação e canalização de forças sociais, de melhoria da capacidade associativa, de exercício da iniciativa e da criatividade. Haddad (2007) afirma que Sergio Boisier tem insistido que o desenvolvimento de uma região, no longo prazo, depende profundamente da capacidade da organização social e política da região para modelar o seu

próprio futuro (processo de desenvolvimento endógeno).

O aeroporto de São José dos Campos possui elevado potencial para o crescimento de suas operações o que implicaria em desenvolvimento de toda a região sob sua influência. No entanto o Estado ainda não vislumbrou esta capacidade não só na região de São José dos Campos, mas em todo o país e não adota políticas inovadoras para os aeroportos por estar enraizado em um sistema de administração ultrapassado. Portanto para que o aeroporto de São José dos Campos adotasse uma postura mais voltada aos novos conceitos de aeroportos teria que ocorrer uma quebra de paradigma a nível nacional fato este que dificulta ainda mais a ocorrência deste evento.

Referências

- ANDRADE, F. A. R.. **Aeroporto Indústria: desenvolvimento regional**. 2004. 94 f. Monografia (Especialização – MBA em Gerência Empresarial) - Departamento de Economia, Ciências Contábeis e Administração - ECA, Universidade de Taubaté, Taubaté.
- CAPPA, J.. **Os aeroportos de Viracopos e de São José dos Campos e as estratégias empresariais no mercado mundial**. PESQUISA & DEBATE, SP, volume 18, número 1 (31) pp. 67-82, 2007.
- GONÇALVES, B. F.. **O projeto da INFRAERO para o Aeroporto de São José dos Campos e suas implicações no contexto do desenvolvimento urbano regional do Vale do Paraíba: uma análise crítica**. Dissertação de mestrado. UNIVAP. 171 p. 2005.
- HADDAD, P. R.. **Clusters e desenvolvimento Regional no Brasil**. Revista brasileira de competitividade. Ano 1, nº 2, agosto/novembro 2001.
- MORAES, A. L. C.. **Metodologia para análise de impacto econômico da implantação de aeroportos no desenvolvimento de uma região**. Dissertação de mestrado. Departamento de engenharia civil. Universidade de Brasília, DF 266 p. 2003.
- SALGADO, L. H.. **Caos aéreo e tragédia dos comuns: falhas de mercado e de governo**. Texto para discussão nº 1388. Produzido no programa de trabalho de 2008. Instituto de pesquisas econômicas aplicadas. IPEA. Brasília-DF. 2009.
- VASCONCELOS, L. F. S.. **O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação TDM – 008A/2007, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF 149 p. 2007.
- FUNDAÇÃO SEADE. Disponível em: www.seade.gov.br. Acesso em: 01 abr. 2010.
- INFRAERO. Disponível em: www.infraero.gov.br, Acesso em: 01 abr. 2010.