

ANÁLISE GUARULHOS

Edição bimestral — nº 02 2010

Guarulhos tem se firmado na última década como um dos principais municípios do Brasil – devido ao seu alto grau de dinamismo econômico e social, aliado à sua posição estratégica – fatos que repercutem e o tornam um elemento de destaque dentro do atual período de desenvolvimento nacional.

Nesse contexto, de perenização do status de ser um dos principais portais do país, é evidente que para uma análise consistente de nosso município os grandes eventos mundiais têm grande relevância. Nesse sentido é essencial que organismos de inteligência trabalhem com uma visão de longo prazo, e a AGENDE começa a projetar o cenário para a próxima COPA que será realizada no Brasil. Assim, antecipa uma discussão sobre a questão Aeroportuária, tratando com especificidade do Aeroporto de Guarulhos, o maior e mais importante da América do Sul.

Em outra vertente, continuamos a abordar os elementos relacionados ao adensamento industrial e perfil tecnológico de Guarulhos, traçando um parâmetro do porte das empresas em relação ao perfil tecnológico e, sobretudo permitindo analisar como se encontra atualmente caracterizado o Parque Industrial de Guarulhos.

Daniele Pestelli

Presidente da AGENDE

Qual é o perfil das empresas instaladas na indústria de Guarulhos com base em seu porte, e como se apresenta a utilização de mão-de-obra especializada?

Não se discute o potencial industrial do Município de Guarulhos, em cujos contornos se situa a própria identificação da cidade. A questão em voga está relacionada a buscar subsídios que caracterizem essa indústria, buscando referências para a projeção do cenário futuro.

Em trabalho anterior, a AGENDE identificou que as atividades industriais desenvolvidas em segmentos com maior intensidade tecnológica possibilitam melhores condições de renda para os trabalhadores. Todavia, ficou em aberto o fato de como é a distribuição das indústrias em Guarulhos, ou seja, prevalecem

somente pequenas empresas? Existe um agrupamento de grandes empresas?

Para analisar esse fato, impõe-se a necessidade de caracterizar prioritariamente os critérios para definição do porte da empresa, existindo para tal duas formas clássicas: a primeira e mais usual utiliza como referência o faturamento das empresas, o qual serve como base para a tributação, sendo regido por leis específicas; como alternativa pode-se adotar o critério do IBGE, que trabalha principalmente em atividades industriais com a utilização do indicador de ocupação de mão-de-obra, representado pelo número de empregados.

No contexto desse trabalho, observa-se que a utilização do critério relacionado ao número de empregados (tabela 1) seja o mais propício, visto que será trabalhado em paralelo o nível de especialização da mão-de-obra e também será utilizada a base de dados do RAIS (Registro Anual de Informações Sociais).

Porte da Empresa	Número de funcionários
Microempresa	Até 19 funcionários
Pequena Empresa	De 20 a 99 funcionários
Média Empresa	De 100 a 499 funcionários
Grande Empresa	Acima de 500 funcionários

Tabela 1: Porte de Empresa por número de funcionários. Fonte: IBGE.

Para analisar o perfil da indústria de Guarulhos, observa-se que 62% correspondem a microempresas com até 19 empregados; adicionando-se o número de pequenas empresas, com até 99 funcionários, o percentual fica acima de 90% do número total de empresas industriais. Por outro lado, quando se destacam as empresas com alta intensidade tecnológica, esse agrupamento corresponde a 74% das empresas que desenvolvem atividades com esse perfil.

Em contrapartida, as grandes empresas respondem por 1,36 % do número total de indústrias de Guarulhos e por 6% das empresas com alta intensidade tecnológica. (figura1)

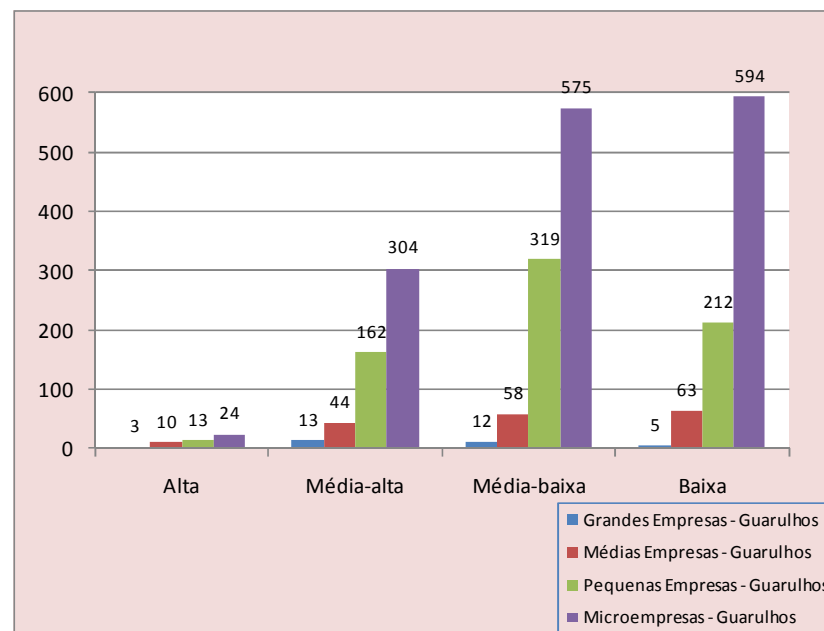


Figura 1: Empresas Industriais por intensidade tecnológica. Fonte: Agende 2010.

Na figura 2 é possível observar com maior clareza a diferença relativa nas empresas industriais pois, na medida em que o porte das empresas aumenta, a concentração de empresas de base tecnológica também cresce.

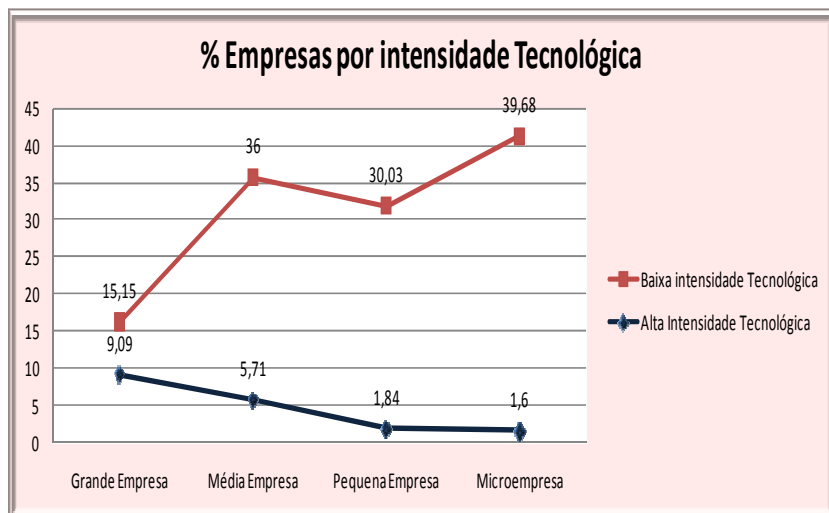


Figura 2: Intensidade Tecnológica e porte das empresas. Fonte: AGENDE, 2010.

Esse cenário traz consigo dois desafios para a cidade de Guarulhos nos próximos anos: o primeiro está relacionado à necessidade de qualificar tecnologicamente as suas empresas, sobretudo as micro e pequenas empresas, buscando agregar empresas que estejam em consonância com atividades que agreguem valor em termos de tecnologia.

O incentivo à criação de empresas iniciantes (start-ups) de base tecnológica deve ser dinamizado com o apoio à Incubadora de Empresas de base Tecnológica, buscando a disseminação de novas micro e pequenas empresas com um novo perfil.

O resultado evidencia que os esforços para adensar a cadeia de Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC) são tímidos, visto que as empresas nesta cadeia são notabilizadas pelo pequeno número de empregados e alta atividade tecnológica no tocante ao desenvolvimento.

O outro desafio que se impõe é a capacidade de atrair grandes empresas com perfil tecnológico. A análise da realidade atual exhibe a importância das empresas farmacêuticas para o município, criando empregos, qualificando a mão-de-obra e contribuindo socialmente.

Para superar os desafios, um tema comum será a definição do Parque Tecnológico que permitirá uma requalificação da mão-de-

obra em Guarulhos, permitindo o desenvolvimento de novas empresas por meio de novos profissionais e, ao mesmo tempo, a atração de empresas para a região, considerando as externalidades positivas de logística e mão-de-obra qualificada.

O primeiro desafio está relacionado à necessidade de qualificar tecnologicamente as suas empresas, sobretudo as micro e pequenas empresas, buscando agregar empresas que estejam em consonância com atividades que agreguem valor em termos de tecnologia.

Qual a estrutura atual e futura do Aeroporto de Guarulhos frente a um cenário de forte desenvolvimento?

O Aeroporto Internacional de Guarulhos é o principal Aeroporto do país, localizado no principal Estado e respondendo diretamente à demanda da Grande São Paulo, região de maior Renda, PIB e concentração populacional do Brasil.

Desde o momento da criação do Aeroporto era previsível a necessidade de ampliações futuras, imaginado o aumento da demanda. No Plano Diretor do Aeroporto é observado que a estrutura para atendimento de passageiros foi dividida em dois terminais (TPS1 e TPS2) com capacidade para 17 milhões/ano. Para enfrentar a necessidade futura, foi concebida a possibilidade de ampliação com a construção dos terminais (TPS3 e TPS4) com previsão de movimentação de 12 milhões de passageiros cada um.

Com a globalização o aumento de demanda no setor aéreo é facilmente entendido e, para objetivar algumas informações, convém examinar alguns dados que são apresentados na figura 1, na qual se observa o aumento da demanda no setor aéreo em todas as regiões do globo. Em países em desenvolvimento, os números são mais impactantes, podendo ser notado que a África e a Ásia apresentaram as maiores taxas de crescimento tomando como base o período entre os anos de noventa e seis e dois mil e oito.

Especificamente na América Latina e Caribe o contingente transportado dobrou, na verdade o crescimento foi superior ao dobro num período superior a pouco mais de uma década.

Na América do Norte, no qual estão inseridos os EUA, país que tem a supremacia em relação à viação aérea mundial, as taxas de crescimento foram menores, assim como na Europa, permitindo inferir que os países e regiões menos desenvolvidas e emergentes são potencialmente os locais com maior probabilidade de avanços.

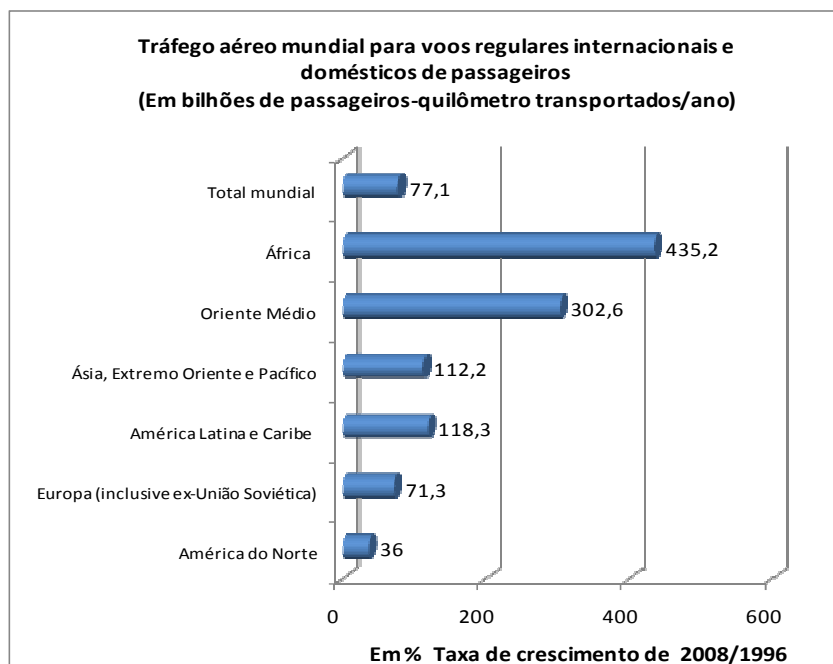


Figura 3: Tráfego Aéreo Mundial. Fonte: IPEA, 2010.

No caso do Brasil, o crescimento de 1978 a 2008 (figura 2), é robusto, saltando de um patamar de 11 bilhões de passageiros-quilômetros transportados (indicador que fornece uma melhor percepção da rentabilidade operacional das companhias) em 1978

para quase 70 bilhões em 2008, praticamente dobrou na última década.

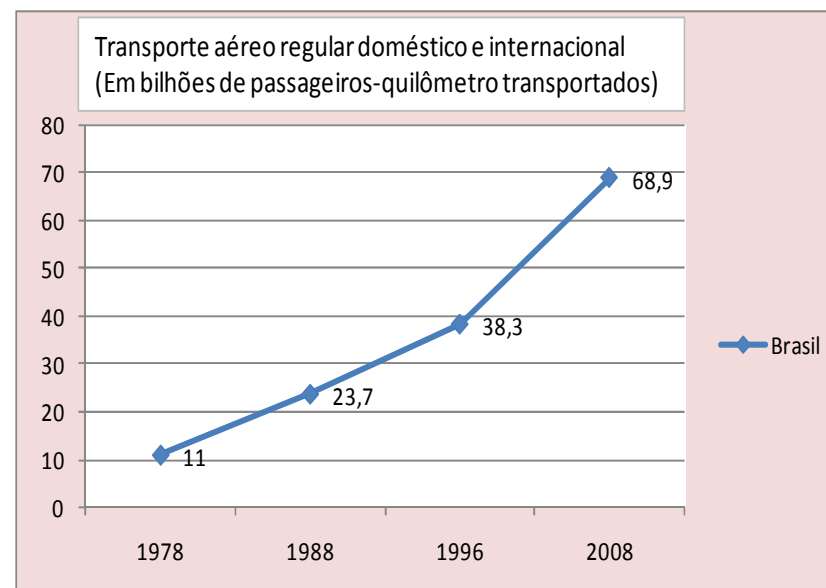


Figura 4: Transporte de passageiros no Brasil.

Num cenário econômico, com melhorias na distribuição e renda da população aliado as estratégias das empresas aéreas de penetrar em novas classes sociais, o cenário mais lógico pressupõe grande aumento de demanda.

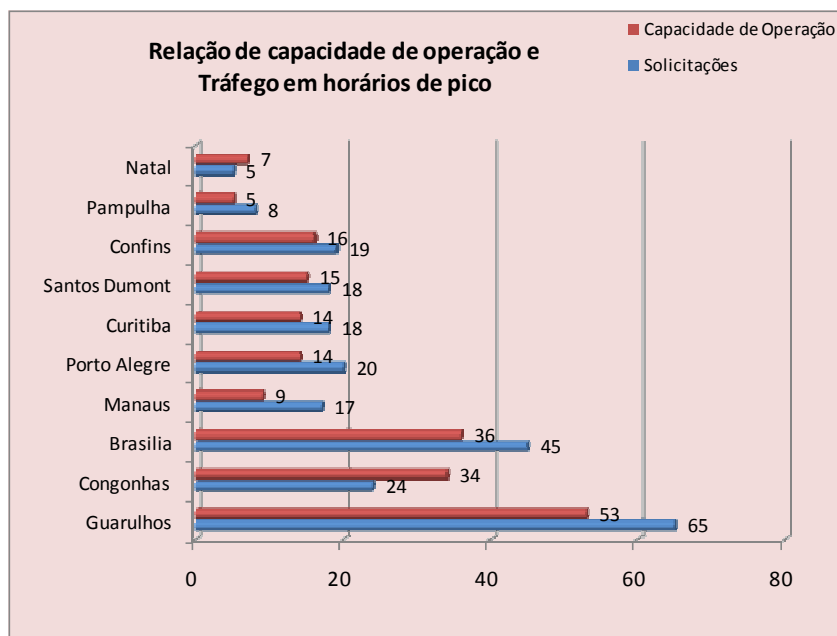


Figura 5: Relação de capacidade de operação e tráfego em horários de pico.

Fonte: IPEA 2010.

Todavia, a situação não é preocupante somente no futuro, visto que quando se analisa o tráfego nos principais aeroportos do país, observa-se que a relação entre capacidade de operação e número de solicitações é deficitária em todos eles. Em alguns a situação é mais complexa nos aeroportos mais solicitados como em Brasília e

Guarulhos, nos quais são atendidos somente 80% da demanda (figura3).

Em 2009 o Aeroporto de Cumbica chegou a transportar 21,6 milhões de passageiros e em janeiro/ fevereiro de 2010 bateu recordes históricos, projetando para o ano um resultado em torno de 26 milhões de passageiros, já bem acima de sua capacidade nominal.

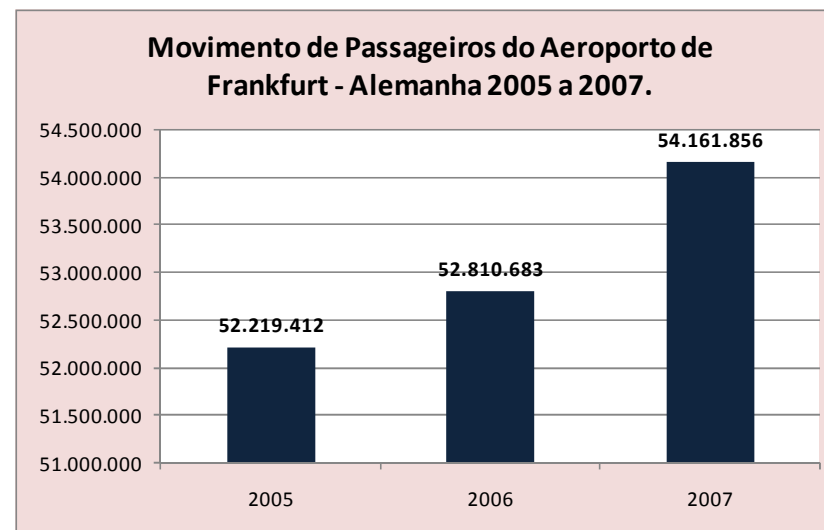


Figura 6: Movimento de passageiros no Aeroporto da Alemanha no período da Copa do Mundo. Fonte: AGENDE 2010.

Nas regiões que abrigam grandes eventos esportivos, o fluxo de passageiros nos modais de transporte é ampliado significativamente, para evidenciar esse aspecto e tomando como base o Aeroporto de Frankfurt durante a última Copa do Mundo, observa-se que ocorreu aumento de quase 600.000 passageiros. No Aeroporto de Tóquio na ocasião da Copa do Mundo de 2002, o aumento superou 2 milhões de passageiros, atingindo o número de 61 milhões, ante o total de 58,6 milhões de 2001.

No Brasil em 2014, a FIFA, Federação Internacional de Futebol, projetou os maiores públicos de todos os tempos, atingindo o público final superior a 4 milhões de espectadores, superando a projeção para a Copa da África do Sul (figura 5)

Num cenário econômico com melhorias na distribuição de renda, aliado às estratégias das empresas aéreas de penetrar em novas classes sociais, o cenário mais lógico pressupõe grande aumento de demanda

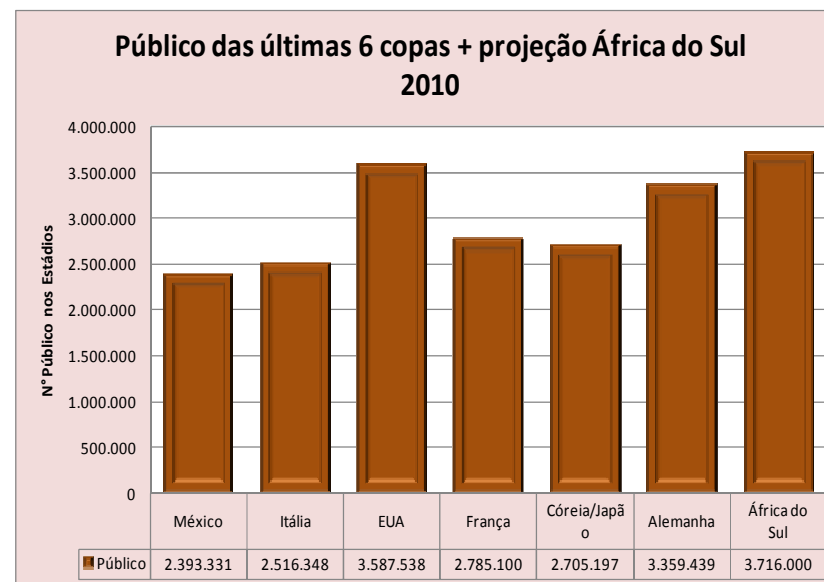


Figura 7: Público das Copas. Fonte: AGENDE 2010.

Para fazer frente a essa demanda, são necessários investimentos para dotar o país de infra-estrutura adequada, sendo que nosso Aeroporto, o principal do País, deve receber investimentos de quase 1 bilhão de reais para permitir adequar a sua operação ao aumento de demanda que é inexorável.

Os investimentos em Guarulhos (figura 6) devem permitir a construção de um novo terminal de passageiros possibilitando maior comodidade e conforto para os usuários. As soluções pontuais, como os módulos operacionais, devem ser limitadas às questões emergenciais e não à solução final do problema.

A dinâmica atual do Aeroporto de Guarulhos é a maior prova da viabilidade de ampliá-lo e otimizar todo o investimento público já feito historicamente nos últimos 30 anos. As idéias de construção de novos Aeroportos no Estado de São Paulo devem ser vistas com ressalvas, pois seguramente não são derivadas de análises técnicas e de estudos consistentes de viabilidade financeira, logística, social e ambiental.

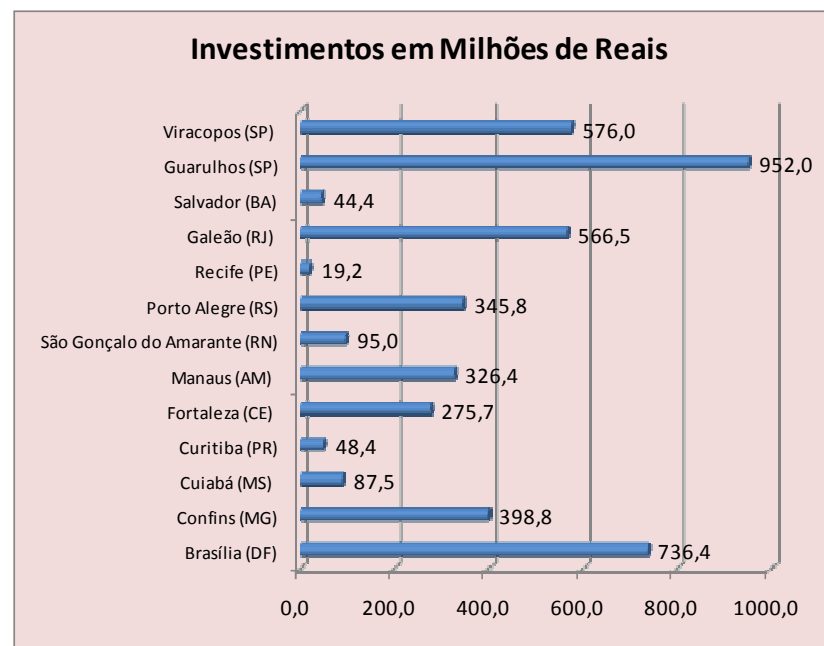


Figura 8: Investimentos previstos nos Aeroportos. Fonte: Infraero/2010.

AGENDE GUARULHOS

Presidente	- Daniele Pestelli
Vice-Presidente	- Jorge Alberto Taiar
Secretário-Geral	- Antônio Roberto Marchiori
Diretores	- Cristiane Aparecida Santos Rebelato - José Pereira dos Santos

ANÁLISE GUARULHOS

Edição e redação:

- Dr. Carlos Alberto, GRAÇA
- Dr. Devanildo DAMIÃO
- Marcelo CHUEIRI

Suporte técnico

- VALDIR Lira

Coordenação

- PAULO Gonçalves