ENSAIO SOBRE A IMPORTÂNCIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS PARA A ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS – SP

Josmar Cappa
Email: josmarcappa@gmail.com

Sofia Ribeiro
Email: sofia.ribeiro@puc-campinas.edu.br

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Faculdade de Ciências Econômicas
Rod. D. Pedro I, Km 136 - Parque das Univesidades - Campinas – SP – CEP 13086-900

RESUMO

O objetivo deste artigo foi de analisar a importância do Aeroporto Internacional de Viracopos para a arrecadação tributária do município de Campinas-SP, por meio de análise econômica do Imposto Sobre Serviços que se tornou o principal tributo para Campinas. Para tanto, a evolução histórica da arrecadação do ISS foi recuperada entre 1995 e 2013 a partir de informações da Secretaria Municipal de Finanças. Concluiu-se que Viracopos foi importante no desempenho do ISS, apesar de não ser exclusivo, e que estamos diante de nova tendência na arrecadação tributária, tornando-se importante a instituição de políticas públicas de gestão aeroportuária.

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

ESSAYS ON THE IMPORTANCE OF INTERNATIONAL AIRPORT VIRACOPOS FOR THE TAX COLLECTION OF CAMPINAS-SP

ABSTRACT

The purpose of this paper was to analyze the importance of Viracopos International Airport for the tax collection of Campinas-SP, through economic analysis of the Tax Service which became the main tax for Campinas. Therefore, the historical evolution of the collection of the ISS was restored between 1995 and 2013 based on information from the Municipal Finance. It was concluded that Viracopos was important in the performance of the ISS, although not exclusive, and that we are facing new trend in tax collection, making it important to the institution of public policies for airport management.

Keywords: Public Policy, Local Development, Air Transport and Airports.

1. INTRODUÇÃO

Nesse ensaio pretendeu-se analisar a importância do Aeroporto Internacional de Viracopos para a arrecadação tributária do município de Campinas – SP, por meio da evolução do Imposto Sobre Serviços (ISS), um tributo municipal. A motivação inicial foi o processo de concessão da administração de Viracopos que passou da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) para a iniciativa privada desde o segundo semestre de 2012, quando a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A assumiu a direção administrativa desse aeroporto.

Admite-se que a importância econômica de Viracopos para Campinas não pode ser compreendida somente pela evolução do ISS. É necessário avaliar também a movimentação de passageiros e de mercadorias em Viracopos, que tem relação com a economia de Campinas e região.

Por isso, a primeira parte deste ensaio recupera o potencial de desenvolvimento de Campinas e a influencia que exerce junto aos municípios da região, considerando-se a dinâmica da economia contemporânea, organizada pelas grandes empresas em redes mundiais de inovação, produção e comercialização de mercadorias.

Tendo como base esses elementos, na segunda parte deste estudo foi possível analisar a evolução histórica da arrecadação tributária de Campinas, entre 1995 e 2013, com intuito de compreender o papel de Viracopos no desempenho do ISS.

2. OBJETIVO

Para analisar a evolução da arrecadação tributária do município de Campinas, contamos com informações contábeis sobre a evolução da arrecadação tributária em Campinas, disponíveis publicamente no portal dessa prefeitura desde 1995.

Ademais, para completar a análise sobre os papéis de Viracopos na economia contemporânea e sua importância para Campinas e região, utilizamos dados empíricos sobre os fluxos de passageiros e de mercadorias importadas e exportadas em Viracopos, a partir de informações estatísticas disponíveis, respectivamente, pela Infraero e pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

3. JUSTIFICATIVA

Até o final do primeiro semestre de 2012 o Aeroporto Internacional de Viracopos não contribuía para a evolução da arrecadação tributária do município de Campinas – SP porque era administrado pela Infraero. A legislação aeroportuária brasileira considera os sítios aeroportuários como áreas alfandegadas, e, portanto, estão isentas de contribuição tributária para os municípios onde estão localizados.

Essa situação mudou com o processo de concessão da administração de Viracopos para a empresa privada Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A. Esta empresa venceu o leilão de concessão desse aeroporto e, depois de um período de seis meses marcado pela administração em conjunto com a Infraero, a referida concessionária assumiu integralmente as decisões administrativas sobre Viracopos.

Motivo pelo qual, Viracopos passou a contribuir para a arrecadação tributária do município de Campinas com cerca de R$ 60 milhões, em 2013, por meio do pagamento mensal do Imposto Sobre Serviços (ISS), segundo a Secretaria de Finanças de Campinas. Com isso, pela primeira vez na série histórica organizada pela mencionada secretaria, desde 1995, o ISS superou os repasses do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) por parte do governo do Estado de São Paulo. Foram arrecadados R$ 670,2 milhões com ISS e R$ 659,2 milhões com ICMS (Tabela 4). Trata-se dos dois impostos mais importantes para a arrecadação tributária de Campinas, conforme detalhes adiante.

4. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Considerando-se a justificativa acima, pretende-se analisar a evolução da arrecadação tributária do município de Campinas – SP, com intuito de compreender a participação do Aeroporto Internacional de Viracopos no aumento da arrecadação do ISS frente aos repasses do ICMS observado em 2013. O intuito é de verificar se essa inversão na arrecadação tributária de Campinas configura uma nova tendência, diante dos papéis exercidos por Viracopos na economia contemporânea, ou se a mencionada inversão tributária representa apenas um efeito temporário gerado pelas obras de ampliação desse aeroporto, caracterizadas, entre 2012 e 2014, pela construção de um novo terminal de passageiros com capacidade para receber 14 milhões de passageiros por ano.

Esse ensaio representa, portanto, uma contribuição para o debate econômico sobre os efeitos multiplicadores do emprego, da renda e da tributação gerados, especialmente, por grandes aeroportos na economia contemporânea. Esses efeitos são sinalizados pela atração de investimentos produtivos, expansão de negócios e de empregos. Trata-se de um tema propalado por especialistas em aeroportos e transporte aéreo, mas, devido à indisponibilidade de informações empíricas, por vezes, apontadas como estratégicas pelas empresas, torna-se difícil de ser mensurado respeitando-se o rigor acadêmico (Oliveira, 2009 ; Palhares, 2001).

5. METODOLOGIA DO ESTUDO

Primeiro, optou-se por recuperar a importância de Campinas e o papel que exerce junto aos demais municípios da Região de Campinas, com intuito de compreender suas relações econômicas com o Aeroporto Internacional de Viracopos. Trata-se de relação dialética, e, portanto, de mútua interação entre ambos, que se influenciam permanentemente.

Essa parte do estudo contou com uma breve análise histórica sobre as influências de Campinas junto aos demais municípios da região, justificando-se, inclusive, a presença de Viracopos. A importância de Viracopos para Campinas e região foi analisada a partir de dados empíricos sobre o transporte de passageiros entre os principais aeroportos paulistas (Guarulhos, Congonhas e Viracopos), para destacar o aumento do fluxo em Viracopos a partir das operações da empresa aérea Azul, em 2008, que escolheu esse aeroporto como centro de suas operações.

Adicionalmente, contou-se com dados empíricos sobre a movimentação de mercadorias entre os aeroportos de Guarulhos e Viracopos, a partir do sistema Alice Web do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e do Comércio Exterior (MDIC). Esses dois aeroportos centralizam a maior parte dos fluxos de exportações e importações no país pelo modal aéreo.

Segundo, para analisar a evolução da arrecadação do ISS em Campinas, contou-se com informações contábeis disponíveis pela Secretaria de Finanças de Campinas desde 1995, que foram analisadas, inicialmente, a partir de uma breve contextualização sobre a legislação tributária brasileira. Ênfase foi dada ao ISS, devido aos objetivos previamente delimitados nesse estudo.

Depois, utilizamos informações empíricas sobre os investimentos produtivos anunciados em Campinas e região, que tem relação, direta ou indireta, com Viracopos. Isto porque os investimentos relacionados à prestação de serviços como hotéis, shopping-center, centros logísticos, dentre outros, também influenciam no aumento da arrecadação do ISS e, no caso de Campinas, tem relação com Viracopos. Essa parte da análise contou com um trabalho publicado na reunião do SBTA realizada em Brasília (Cappa, 2012).

6. ANÁLISE DOS RESULTADOS

6.1. AS RELAÇÕES ECONÔMICAS ENTRE CAMPINAS E O AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS

A importância do município de Campinas para o Aeroporto Internacional de Viracopos pode ser analisada pela sua dinâmica econômica, que sempre esteve relacionada à sua localização geográfica estratégica, e pela influência que exerce na própria Região Metropolitana de Campinas (RMC), enquanto sede e principal cidade de uma metrópole classificada, pelo IBGE (2007), como nacional devido aos serviços que oferece à população.

Campinas ficou conhecida como "Vale do Silício". Trata-se de uma referência à região do Estado da Califórnia (EUA) pelo seu elevado nível de renda, por concentrar indústrias de alta tecnologia (informática, telecomunicações, química fina e biologia molecular) e pelos seus centros de ensino e pesquisa como: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp); Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC Campinas); Centro de Pesquisa de Desenvolvimento em Telecomunicações (CPqD; Companhia de Desenvolvimento Tecnológico (Codetec); Instituto Agronômico de Campinas (IAC); Instituto Tecnológico para Alimentos (ITAL); Coordenadoria de Assistência Técnica Integrada (CATI); Instituto de Zootecnia (IZ); Instituto Biológico (IB); Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa); Centro Tecnológico de Informática Renato Archer (CTI); Laboratório Nacional de Luz Síncroton (LNLS); Observatório Capricórnio e a Fundação Tropical de Pesquisa e Tecnologia "André Tosello".

Campinas conta ainda com uma estrutura econômica integrada e diversificada, composta pelos setores agrícola, agroindustrial e industrial, com uma infraestrutura complexa (rodovias, ferrovias, os aeroportos de Viracopos e dos Amarais, saneamento ambiental, energia elétrica, gás natural, fibras ópticas) e a mencionada rede de comércio e de serviços diversificados (Cano e Brandão, 2002).

Não menos importante é a rede de pequenas e médias empresas instalada em Campinas e região. Permite sinergias com a grande empresa e gera benefícios intangíveis decorrentes das economias de aglomeração, por meio de parcerias ou terceirizações que facilitam processos de reestruturações produtivas e de gestão da força de trabalho, diante das novas tecnologias introduzidas no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial.

O dinamismo atual de Campinas fica evidenciado pela sua capacidade de atrair investimentos produtivos diversificados, especialmente os de maior complexidade tecnológica como da indústria aeronáutica, telecomunicações, equipamentos médicos, automobilística, petroquímica, informática e eletrônica. Entre as razões manifestadas pelas empresas que se instalam em Campinas estão a existência de infraestrutura integrada, sistema multimodal de transporte, com destaque para o Aeroporto Internacional de Viracopos e proximidade geográfica com o Porto de Santos, além de instituições de ciência e tecnologia e mão-de-obra qualificada disponível.

A RMC é composta por 20 municípios (Lei 870 de 2000), que constituem uma estrutura econômica e social importante no país, na medida em que compõem um território de aproximadamente 3.673 km^2 onde vivem cerca de 2,8 milhões de habitantes (1,46% do Brasil ou 6,8% do Estado de São Paulo). Constituiu um PIB estimado em US$ 49 bilhões em 2009, o que representa 7,9% do PIB do Estado de São Paulo e 2,7% do PIB nacional.

A maior parte da população da RMC (38,6%) encontra-se em Campinas, que possui pouco mais de um milhão de habitantes, além de um PIB de US$ 18,1 bilhões em 2009.. Predomina, portanto, a existência de municípios de tamanho médio, entre 100 mil e 250 mil habitantes, com destaque para Sumaré, Americana, Indaiatuba, Hortolândia, Santa Barbara D'Oeste, Valinhos e Itatiba. Entre as cidades com 50 e 500 mil habitantes encontram-se onze municípios, que

apresentam uma taxa de urbanização acima de 95%, próxima à de Campinas, que é de 98%. Apenas os municípios de Engenheiro Coelho e Holambra possuem menos de 20 mil habitantes.

O município de Campinas tornou-se sede e o principal da RMC porque apresenta características econômicas de estado e em algumas atividades oferece serviços de amplitude internacional e nacional como a presença do Aeroporto de Viracopos (classificado como internacional pela Portaria Ministerial nº 756 de 19/10/1960), dos hospitais da Unicamp e da PUC Campinas, da rede de comércio e serviços instalada no entorno da Rodovia D. Pedro I com grandes shoppings centers (Galeria, Iguatemi, D. Pedro), hipermercados, escritórios de comércio exterior, empresas de transporte e logística e centros de inovação tecnológica. Essa rede de comércio e de serviços fornece apoio às atividades produtivas como armazenamento, transportes, comercialização, exportação, importação, finanças, comunicações, propaganda, publicidade e consultorias diversas**,** que atrai significativo fluxo de pessoas, mercadorias e movimentação financeira (Cappa, 2004).

Nos próximos trinta anos, desde junho de 2012, a administração de Viracopos está sob a responsabilidade da Concessionária Aeroportos Brasil S/A, formada pelos grupos Triunfo Participações e Investimentos S.A. (participação de 45%), UTC Participações S.A. (participação de 45%) e pela operadora francesa de aeroportos Egis Airport Operation (participação de 10%). O cumprimento do contrato de concessão implica investimentos de R$ 8,4 bilhões, de acordo com a evolução da demanda por passageiros, podendo ter capacidade para transportar 80 milhões de passageiros e pouco mais de 1 milhão de toneladas em 2038.

O potencial de demanda reprimida por transporte de passageiros em Viracopos foi evidenciado pelo s*pill* de tráfego em direção a Viracopos oriundo do Aeroporto de Congonhas, devido às restrições às suas operações desde 2007, com o acidente da empresa TAM. Foi importante também a redução da oferta de *slots* (espaços para aeronaves) nos principais aeroportos brasileiros motivada, em parte, pelas dificuldades de ampliação da infraestrutura aeroportuária no país. Foi decisivo, contudo, a empresa Azul Linhas Aéreas que escolheu Viracopos com centro de suas operações desde o final de 2008.

Motivos pelos quais, em 2003 a demanda por passageiros em Viracopos era de 655 mil. Com as operações da Azul, essa demanda chegou a 9.294.446 em 2013. Com as atividades da Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos terá capacidade para receber 14 milhões de passageiros em 2014. Congonhas manteve-se relativamente estável ao passar de 12.069.575, em 2003, para 17.119. 530 em 2013. Entre 2003 e 2013, o Aeroporto de Guarulhos passou de 11.581.034 para 36.055.063 passageiros, mantendo-se em primeiro lugar no país porque é o que mais oferece rotas aéreas internacionais regulares (Tabela 1, anexa).

Além de receber parte expressiva da movimentação de passageiros no país, Viracopos exerce funções de logística industrial para empresas que atuam em redes no mercado mundial. Assim, agrega valor às mercadorias na medida em que organiza os fluxos do estoque mínimo da grande empresa, ampliando a geração, direta e indireta, de emprego, renda e tributos (Cappa, 2009 ; Campos ; Tadeu, 2010).

A movimentação aérea de mercadorias no Brasil está distribuída em 32 terminais de cargas da Infraero, porém, segundo dados do MDIC (2013), concentrada em apenas seis localizados nos aeroportos de Viracopos, Guarulhos, Manaus, Galeão, Curitiba e Confins para importações. As exportações estão concentradas em cinco terminais de cargas da Infraero localizados nos aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Galeão, Confins e Curitiba. Não se trata de particularidade do Brasil. As empresas de transporte aéreo organizam a distribuição de mercadorias a partir de centros aeroportuários para reduzirem custos operacionais. São exemplos, o Aeroporto de Memphis, para a Federal Express; Loiusville, para UPS; Los Angeles, para Atlas Air y Astar Air Cargo; Wilmington, para ABX; e Maiami, para

Capital Cargo e Amerijet. Na Europa, destaca-se Luxemburgo, para Cargo Lux; Amsterdam, para KLM e Martin Air; e Frankfurt, para Lufthansa. No México, em 2008, 99,5% dos fluxos de mercadorias foram concentrados em apenas três aeroportos (Guadalajara, Monterrey e Mérida) (Galeana, 2009).

O destaque na movimentação de mercadorias ficou para os aeroportos de Guarulhos e Viracopos, ambos localizados no Estado de São Paulo. O primeiro porque dispõe de maior número de rotas aéreas internacionais, e Viracopos porque se constituiu como centro cargueiro para empresas aéreas. Porém, o desempenho histórico entre esses dois aeroportos aponta para melhor evolução de Viracopos nas importações e exportações de mercadorias.

Considerando-se os valores em Dólares gerados pela movimentação de mercadorias importadas no país, Viracopos ocupava a sexta posição, em 1996, e estabilizou-se na segunda posição desde 1998, estando atrás somente do Porto de Santos. A participação absoluta de Viracopos quintuplicou ao passar de US$ 2,6 bilhões (4,9%), em 1996, para US$ 14,5 bilhões em 2012 (6,52%), mantendo, desde 2007, valores superiores a US$ 10 bilhões. Guarulhos oscilou entre a terceira e a quarta posição, com crescimento absoluto de US$ 4,3 bilhões para US$ 10,9 bilhões (4,91%) em 2012 (Tabela 2, anexa).

O melhor desempenho de Viracopos, nas importações, está relacionado ao s*pill* de tráfego em direção a esse aeroporto, especialmente de voos cargueiros regulares semanais, porque, para essa demanda, a distância em torno de 100 km da Capital do Estado de São Paulo, como é o caso de Viracopos, não constitui obstáculo importante. Ademais, Viracopos recebeu investimentos para ampliar e modernizar seu terminal de exportação (1995-2003) e o de importação (1996-2004), além da instalação do terminal de carga expressa (2003-2004) e do sistema de transelevador (2001-2004) para armazenar mercadorias em 513 posições (verticais e horizontais) por meio de automação e código de barras, garantindo rapidez, segurança e confiabilidade no trâmite de liberação de mercadorias (Visita Técnica ao Aeroporto de Viracopos realizada em 30 de setembro de 2013).

Além de automatizado, o Terminal de Importação tem 40.000 m² e o de Exportação tem 10.200 m², possibilitando maior competitividade de Viracopos frente aos demais terminais de cargas no país e aeroportos inseridos em regiões industrializadas como, por exemplo, o de São José dos Campos. Este aeroporto, que está a 120 km da capital paulista, não consegue expandir suas operações cargueiras, apesar de ter sido classificado como internacional pelo DAC, desde 4/1/2000, e de servir de apoio às atividades da Embraer, a 4ª na indústria aeronáutica mundial e líder na fabricação de jatos regionais.

Para exportações de mercadorias no Brasil, também avaliadas pela geração de Dólares, Viracopos ocupa a segunda posição entre os aeroportos desde 2003. Perde apenas para Guarulhos que lidera a oferta de voos internacionais para passageiros no país, e são utilizados para transporte de mercadorias de volumes menores. Entre 1996 e 2012 tanto o Aeroporto de Guarulhos, quanto o de Viracopos, praticamente, mantiveram suas posições no ranking nacional sobre movimentação de mercadorias exportadas. Guarulhos que ocupava a 7ª posição (US$ 2,3 bilhões), em 1996, oscilou entre a 8ª e a 10ª posição desde 2004 e gerou, em 2012, US$ 8,1 bilhões.

Entre 1996 e 2012, Viracopos aumentou em seis vezes a geração de valores em Dólares com exportações, ao passar de US$ 560 milhões (15ª posição) para cerca de US$ 3 bilhões, mantendo-se entre a 13ª e 14ª posição, mas caindo para a 18ª em 2012 devido à contração de demanda gerada pela crise econômica internacional de 2008 (Tabela 3, anexa).

6.2. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DA ARRECADAÇÃO DO ISS EM CAMPINAS

A estrutura tributária brasileira está determinada pela Constituição Federal de

1988, que dispõe sobre os princípios gerais, as limitações do poder de tributar, as competências e a repartição das receitas tributárias. Por meio da legislação brasileira adotou-se o princípio de autonomia político-administrativa, ao conceder a cada esfera de governo a possibilidade de instituir impostos e taxas (em razão do poder de polícia ou pela utilização de serviços públicos) e contribuições para melhorias (decorrentes de obras públicas). As contribuições sociais, no entanto, em sua maioria, somente podem ser instituídas pelo Governo Federal (Tristão, 2003).

Quanto à tributação municipal, o artigo 156 da Constituição Federal de 1988 determina aos municípios a competência para instituir o Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial (IPTU), o Imposto sobre Transmissão de Bens e Imóveis (ITBI), o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), popularmente conhecido por ISS, e o Imposto de Renda que fica para o município em função de atividades realizadas no próprio município que geram incidência de retenção na fonte (art. 158 da mencionada constituição).

O ISS, foco de nossa análise, representa uma importante fonte de arrecadação dos municípios, e faz parte do grupo de receitas tributárias denominadas, em Finanças Públicas, de Fonte (00) ou (01), Recursos Próprios ou "caixa único". O fato gerador é a prestação de serviços, descritos na Lei Complementar nº 116 de 31 de julho de 2003, exercidos por empresas ou profissionais autônomos. A alíquota é variável entre o mínimo de 2% e o máximo de 5% com base no preço do serviço prestado. No caso de Campinas, a alíquota do ISS é variável de 2% a 5%, conforme as características dos serviços, mas existem municípios que fixam alíquotas únicas entre o mínimo e o máximo estabelecido por lei.

Por meio da tabela 4 (anexa) observa-se que o ISS e o ICMS são os impostos mais representativos para a Prefeitura de Campinas. O IPTU foi o segundo imposto mais importante para Campinas entre 1995 e 2004, sendo superado pelo ISS desde então. Durante 18 anos, entre 1995 e 2012, o ICMS liderou o ranking da arrecadação tributária em Campinas com uma diferença em relação ao ISS, em termos de valores, que oscilou de R$ 85 a R$ 100 milhões até 2009. Desde então essa diferença foi reduzida passando para R$ 60 milhões em 2010, R$ 38 milhões em 2011 e R$ 24 milhões em 2012. E em 2013, pela primeira vez, o ISS liderou o ranking da arrecadação tributária em Campinas, enquanto o ICMS passou para a segunda posição e o IPTU para o terceiro lugar.

O crescimento da receita do ISS decorre, certamente, do bom desempenho da economia local, concretização de projetos imobiliários e maior demanda por serviços, com destaque para as obras de construção do novo terminal de passageiros em Viracopos (para 14 milhões de passageiros), na medida em que, devido ao ISS, houve a incidência mensal do pagamento de cerca de R$ 5 milhões (R$ 60 milhões no ano), segundo a Secretaria de Finanças de Campinas. Porém, Campinas vem aumentando a participação dos setores de comércio e serviços na constituição de seu PIB: desde 2005 o ISS passou a superar o IPTU em termos de arrecadação tributária (Tabela 4, anexa). É um sinal de que Campinas acompanha a tendência internacional gerada pela dinâmica da economia contemporânea. Nessa economia, ganham importância atividades de logística integrada às operações industriais, bem como uma nova dinâmica de organização das atividades de comércio e serviços.

Pelas razões abaixo, amparadas na análise dos investimentos anunciados em Campinas e região (Cappa, 2012), nos próximos anos há uma tendência de manutenção do crescimento da arrecadação do ISS frente ao ICMS, considerando-se, inclusive, que no final de 2013, tivemos US$ 478,47 milhões de investimentos anunciados no setor de serviços para os próximos três anos.

Essa análise está amparada na dinâmica econômica de Campinas, que acompanha a mencionada tendência internacional, bem como nos papéis dos grandes aeroportos na economia do século XXI como infraestrutura que impulsiona, direta e indiretamente, atividades na indústria, comércio e serviços,

caracterizando as relações econômicas entre Campinas e Viracopos como discutido por meio dos dados empíricos sobre fluxos de passageiros e transporte de mercadorias exportadas e importadas (Tabelas 1, 2 e 3, anexas).

Porém, o crescimento do ISS em Campinas não deve ser atribuído, exclusivamente, a Viracopos, apesar de que esse aeroporto vem aumentando suas influências na dinâmica econômica e urbana de Campinas e região.

Primeiro, porque teremos outras obras em Viracopos como, por exemplo, a construção de mais três pistas de pouso e decolagem em uma área que passará dos atuais 8,34 km² para 25,99 km². A ampliação de Viracopos será realizada em cinco etapas, de acordo com o crescimento da demanda: I) 14 milhões de passageiros previstos para 2014; II) 22 milhões de passageiros para 2018; III) 45 milhões de passageiros para 2024; IV) 65 milhões de passageiros para 2033; e V) 80 milhões de passageiros para 2038.

Segundo, porque, devido, em grande parte, a Viracopos, Campinas e região tem recebido investimentos produtivos no setor de serviços com destaque para condomínios industriais, centros logísticos, hotéis e shopping center, conforme segue respectivamente: I) US$ 133,15 milhões na construção do Centro Logístico Brasil – Campinas às margens das rodovias Anhanguera e Bandeirantes; RS 170 milhões da Celistics, empresa espanhola que responde por cerca de 60% da logística de celulares produzidos no Brasil, na construção de um centro de armazenagem de 30 mil/m²; GR Campinas 2 (US$ 36,95 milhões); Parque Empresarial Campinas (US$ 24,64 milhões) e o Centro Empresarial Bandeirantes (US$ 11,64 milhões); II) o Grupo The Royal Palm Plaza, que fica a cerca de 10 quilômetros de Viracopos, investiu R$ 400 milhões na construção de um centro de convenções para 10 mil pessoas, dois hotéis, um mal com 30 lojas e um prédio de escritórios, implantação de Universidade Hotel (US$ 29,10 milhões) e dos Hotéis Deville (US$ 19,95 milhões); e III) a construção do Parque das Bandeiras Shopping com 320 mil m² e R$ 450 milhões na Região do Campo Grande que se localiza no entorno de Viracopos.

Terceiro, porque a Secretaria de Finanças de Campinas aumentou a fiscalização do fato gerador do ISS por meio da Nota Fiscal de Serviços Eletrônica (NFS-e) que substituiu a nota fiscal impressa. Os investimentos em tecnologia da informação permitiram melhor controle e fiscalização, modernização e eficiência da máquina fazendária. Com isso, houve agilidade no processo de apuração do ISS e também aumento do número de emissões de notas fiscais de serviços, porque a Prefeitura de Campinas passou a conceder premiações mensais por meio de sorteios para os cidadãos que solicitam nota fiscal de serviços.

7. CONCLUSÃO

Com este estudo procurou-se analisar as razões principais pelas quais o ISS, pela primeira vez na história das finanças de Campinas, liderou o ranking da arrecadação tributária em 2013. O intuito foi de compreender se estamos diante de um resultado atípico ou diante de uma nova tendência na arrecadação tributária de Campinas.

A motivação inicial foi a concessão para a iniciativa privada da administração do Aeroporto Internacional de Viracopos, quando a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A ganhou o leilão de concessão a partir de junho de 2012. Devido às obrigações contratuais, a mencionada concessionária iniciou as obras de construção de um novo terminal para 14 milhões de passageiros até 2014. Com isso, segundo a Secretaria de Finanças de Campinas, a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos pagou, em 2013, R$ 50 milhões com obrigações geradas pelo ISS e superou o ICMS, líder na arrecadação tributária de Campinas entre 1995 e 2012.

Por meio de análise econômica, e também a partir de estudo sobre os investimentos anunciados em Campinas e região, relacionados, direta ou indiretamente, a Viracopos, a evolução da arrecadação

tributária desse município foi recuperada, entre 1995 e 2013. Com isso, foi possível afirmar que, apesar de Viracopos ser importante para atrair investimentos, contribuir para expansão de negócios, emprego e renda, não se pode atribuir a liderança do ISS na arrecadação tributária de Campinas, exclusivamente, a esse aeroporto.

Campinas acompanha tendência internacional gerada pela dinâmica da economia contemporânea. Nessa economia, ganham importância, especialmente, atividades de logística integrada às operações industriais, bem como uma nova dinâmica de organização das atividades de comércio e serviços. Sinais nessa direção é que, desde 2005, o ISS passou a superar o IPTU em termos de arrecadação tributária, e, desde 2010, passou a diminuir a diferença, em termos de valores, em relação ao ICMS: R$ 60 milhões em 2010, R$ 38 milhões em 2011 e R$ 24 milhões em 2012.

Diante das considerações acima é possível afirmar que nos próximos anos há uma tendência de manutenção do crescimento da arrecadação do ISS frente ao ICMS. Para o Poder Público Municipal torna-se importante organizar políticas públicas de gestão aeroportuária, na medida em que a dinâmica econômica e urbana de Campinas e região tende a, cada vez mais, ser influenciada pelo o que ocorrer com Viracopos. O intuito, por um lado, é de ordenar a dinâmica urbana e econômica para evitar deseconomias de aglomeração geradas pelo intenso fluxo de passageiros e de mercadorias em direção a Viracopos, como perdas de qualidade de vida e impactos negativos na atração e expansão de investimentos produtivos que utilizam o transporte aéreo como parte de suas estratégias de inovação, produção e comercialização de produtos no mercado mundial. Por outro, elaborar políticas e ações que multipliquem os efeitos do emprego, da renda e dos tributos relacionados à Viracopos e às atividades das empresas aéreas que atuam no aeroporto.

Desse modo, é possível ao Poder Executivo Municipal coordenar e integrar ações entre seus órgãos, a Concessionária Aeroportos Brasil S/A e os poderes estadual e federal para evitar futuros obstáculos à mobilidade urbana e à movimentação dos fluxos de mercadorias e pessoas em direção a Viracopos.

8. REFERÊNCIAS

CAMPOS, P. ; TADEU, H. (Org). Logística aeroportuária: análises setoriais e o modelo cidades-aeroportos. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

CANO, W. ; BRANDÃO, C. A. (Coord.) A RMC: urbanização, economia, finanças e meio ambiente. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

CAPPA, J. Análise do Aeroporto Internacional de Viracopos como indutor do desenvolvimento econômico regional. In: XII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO Anais... Brasília: SBTA, 2012.

_____ Análise de Viracopos como fator de desenvolvimento para a região de Campinas e competitividade internacional para empresas. In: VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO e II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EM TRANSPORTE AÉREO – RIDITA Anais... São Paulo, 2009.

_____ A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos como estratégia de desenvolvimento local para Campinas. In: I SEMINÁRIO INTERNACIONAL O DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS. Rio Claro – SP, UNESP, 2004.

GALEANA, O. Evolución y tendencias del transporte aéreo de carga internacional en México. In: VIII SIMPÓSIO DE TRANSPORTE AÉREO / II RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGACIÓN EN TRANSPORTE. Anais... São Paulo: SBTA, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Regiões de influências das cidades. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Disponível em: www.ibge.org.br. Acesso: 20 jul 2008.

OLIVEIRA, A. Transporte aéreo: economia e políticas públicas. São Paulo: Pezco Editora, 2009.

PALHARES, G. Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico. São Paulo: Aleph, 2001.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL Constituição Federal de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar 870 de 19 de junho de 2000: Cria a Região Metropolitana de Campinas. São Paulo-SP: Assembléia Legislativa, 2009.

TRISTÃO, J. A. M. A administração tributária dos municípios brasileiros: uma avaliação do desempenho da arrecadação.
São Paulo, (Tese, Pós Graduação FGV/EAESP), 2003.

Portais visitados
www.mdic.gov.br
www.ibge.gov.br
www.viracopos.com
www.gru.com
www.campinas.sp.gov.br

9. ANEXOS

Tabela 1: Movimento de passageiros nos aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Viracopos – 2003-2013

Aeroporto	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Guarulhos	11.581.034	12.940.193	15.834.797	15.759.181	18.795.596	20.400.304	21.727.649	26.849.185	30.003.428	32.777.330	36.055.063
Congonhas	12.069.575	13.611.227	17.147.628	18.459.191	15.265.433	13.672.301	13.699.657	15.499.462	16.756.452	16.775.770	17.119.530
Viracopos	654.768	717.362	816.599	826.246	1.006.059	1.083.878	3.364.404	5.430.066	7.568.384	8.858.380	9.294.446

Fonte: Infraero (2012), Viracopos (2013) e Guarulhos (2013). Elaboração dos autores.

Tabela 2: Comparação entre Viracopos e Guarulhos nas importações –1996-2012

	1996			1997			1998			1999			2000			2001			2002		
Total País - US$ bi Fob	53,4			59,8			57,8			49,3			55,9			55,7			47,3		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Importação	4,3	3	8,0	4,4	3	7,3	4,1	4	7,1	3,3	4	6,7	3,2	3	5,7	3,3	4	5,8	2,6	4	5,5
Viracopos Importação	2,6	6	4,9	4,4	4	7,3	5,5	2	9,7	6,2	2	12,5	7,5	2	13,4	7,2	2	12,9	4,4	2	9,3

	2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009		
Total País - US$ bi Fob	48,4			62,9			73,6			91,4			120,6			173,2			127,8		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Importação	2,9	3	5,9	3,7	3	5,9	4,6	3	6,2	6,1	3	6,7	7,6	3	6,3	10,1	4	5,6	7,9	3	6,21
Viracopos Importação	4,3	2	8,8	6,3	2	9,9	6,9	2	9,4	8,2	2	9,0	10,1	2	8,4	12,8	2	7,3	10,7	2	8,36

	2010			2011			2012		
Total País - US$ bi Fob	196			226,3			223,2		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Importação	10,0	4	5,13	11,5	5	5,09	10,9	5	4,91
Viracopos Importação	13,5	2	6,89	15,0	2	6,65	14,5	3	6,52

Fonte: MDIC (2011) – Elaboração dos autores. R = Ranking.

Tabela 3: Comparação entre Viracopos e Guarulhos nas exportações – 1996-2012

	1996			1997			1998			1999			2000			2001			2002		
Total País - US$ bi Fob	47,8			53			51,2			48,1			55,1			52,3			60,5		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Exportação	2,3	7	4,8	2,6	7	4,9	2,2	7	4,3	2,5	7	5,2	2,9	6	5,3	3,3	5	5,7	3	5	5
Viracopos Exportação	560	15	1,1	670	15	1,3	707	15	1,4	746	13	1,6	1,9	8	3,4	1,7	11	2,9	1	14	1,7

	2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009		
Total País - US$ bi Fob	73,2			96,7			187,5			137,8			160,6			197,9			152,9		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Exportação	2,8	7	3,8	3,2	9	3,3	4,0	9	3,41	4,7	9	3,3	4,9	10	3,0	5,7	10	2,89	5,2	8	3,40
Viracopos Exportação	1,5	13	1,9	2	13	2,05	2,9	12	2,4	3,7	10	2,7	3,8	11	2,4	4,0	13	2,02	2,8	15	1,79

	2010			2011			2012		
Total País - US$ bi Fob	219			256			242,6		
Aeroportos	US$	R	%	US$	R	%	US$	R	%
Guarulhos Exportação	6,7	9	3,03	7,74	9	3,02	8,1	8	3,34
Viracopos Exportação	3,3	14	1,48	3,35	17	1,31	2,6	18	2,6

Fonte: MDIC (2013) – Elaboração dos autores. R = Ranking.

Tabela 4 – Evolução da arrecadação do município de Campinas – SP (1995-2013)

Competência	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Descrição											
TRIBUTÁRIA	131.590.868,31	160.417.892,81	184.037.385,67	198.692.977,73	230.393.813,44	245.893.427,12	281.715.956,46	335.299.909,25	365.703.295,08	471.791.625,87	536.074.986,98
IPTU	57.246.108,98	71.223.903,12	75.470.858,36	81.235.724,35	103.760.486,23	102.249.618,71	121.397.520,57	131.869.368,79	141.378.553,10	186.030.231,68	201.966.914,66
ISS	55.932.146,77	63.660.288,04	78.151.635,72	86.255.107,20	93.575.384,53	108.419.483,39	119.053.816,77	121.998.561,55	131.283.072,26	173.572.738,18	202.896.013,35
ITBI	5.996.644,32	6.954.066,96	7.707.824,65	7.961.751,90	9.625.072,93	10.054.431,33	11.916.264,74	14.205.711,10	15.582.650,10	17.558.574,66	18.494.938,39
IR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34.884.228,66	42.397.928,46	52.409.524,20	68.393.942,94
Taxas	12.173.612,12	18.352.432,42	22.360.494,95	22.786.210,65	22.193.466,25	23.473.700,01	27.804.571,23	31.590.241,31	34.268.115,67	41.494.725,77	44.040.654,29
Contribuições para melhorias diversas	242.356,12	227.202,27	346.571,99	454.183,63	1.239.403,50	1.696.193,68	1.543.783,15	751.797,84	792.975,49	725.831,38	282.523,35
CONTRIBUIÇÕES	0,00	26.503.521,65	29.073.914,75	33.426.976,34	32.545.819,78	34.028.704,94	41.593.720,82	43.947.675,12	50.704.197,15	73.118.530,65	11.130.866,97
Contribuições Sociais	0,00	26.503.521,65	29.073.914,75	33.426.976,34	32.545.819,78	34.028.704,94	41.593.720,82	43.947.675,12	50.704.197,15	61.421.110,54	67.980,39
Custeio da Iluminação Pública	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.697.420,11	11.062.886,58
RECEITA PATRIMONIAL	15.912.299,00	9.735.335,99	14.069.758,36	10.264.795,22	5.257.065,69	3.014.629,98	11.099.854,29	9.502.939,81	19.146.631,12	7.433.297,76	12.028.236,05
Imobiliária	15.487,92	26.760,54	34.828,22	30.926,12	0,00	23.200,19	11.834,61	8.831,59	14.182,42	16.214,26	40.231,10
Mobiliária	15.896.811,08	9.708.575,45	14.034.930,14	10.233.869,10	5.257.065,69	2.991.429,79	11.088.019,68	9.494.108,22	19.132.448,70	7.417.083,50	11.988.004,95
Outras Rec Patrimonial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TRANSFERÊNCIAS	205.953.085,35	268.696.965,54	321.571.152,38	314.722.188,88	356.512.572,70	398.884.543,11	448.676.106,10	363.058.134,91	460.128.877,97	511.571.135,81	579.656.804,69
ICMS	156.077.306,42	170.215.760,81	182.403.744,07	163.604.440,45	180.924.554,03	215.950.480,36	240.187.283,97	213.535.338,48	227.176.494,93	238.328.432,07	263.100.130,89
IPVA	22.863.761,85	28.852.212,77	36.712.258,43	44.107.544,09	43.953.938,40	48.549.506,72	57.666.046,32	63.194.354,83	66.162.574,17	73.899.210,66	89.091.399,08
FPM	7.197.506,92	8.142.394,81	9.110.940,66	10.690.188,98	12.374.219,36	15.597.908,07	20.160.327,83	14.604.278,67	15.056.075,46	16.411.275,90	20.329.953,17
Outras Transferências da União	18.444.389,40	58.836.757,01	91.899.388,25	91.699.416,96	101.484.416,85	113.897.260,67	118.230.615,15	18.258.102,99	95.802.483,55	122.730.362,62	139.847.334,51
Outras Transferências do Estado	0,00	0,00	6.904,89	4.620.598,40	17.775.444,06	4.889.387,29	12.431.832,83	12.511.238,40	13.174.287,65	8.679.483,07	10.265.786,42
Outras Transferências/Convênios/Fundeb	1.370.120,76	2.649.840,14	1.437.916,08	0,00	0,00	0,00	0,00	40.954.821,54	42.756.962,21	51.522.371,49	57.022.200,62
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	53.446.322,51	31.354.980,25	32.521.301,78	69.836.471,04	32.881.293,58	57.673.565,22	116.509.166,31	58.341.429,04	73.091.404,84	57.273.406,46	91.620.044,01
Multas e Juros de Mora	1.201.556,55	1.597.287,69	1.557.168,55	1.423.929,43	5.315.671,07	8.405.462,74	13.718.949,91	5.306.642,40	6.865.060,50	11.975.009,12	18.461.774,17
Divida Ativa	7.641.232,15	17.268.224,82	22.290.690,19	23.071.055,72	21.112.329,41	42.606.706,07	27.431.572,68	30.572.403,14	35.686.739,13	21.799.398,07	32.051.381,23
Receitas Diversas	44.603.533,81	12.489.467,74	8.673.443,04	45.341.485,89	6.453.293,10	6.661.396,41	75.358.643,72	22.462.383,50	30.539.605,21	23.498.999,27	41.106.888,61
RECEITA DE CAPITAL	11.565.336,28	111.505.102,25	4.940.798,83	16.125.911,77	11.131.765,62	7.801.295,38	11.182.861,51	7.063.211,32	11.682.928,25	12.242.594,80	32.587.834,33
Operações de Crédito	10.305.610,08	110.277.005,07	3.921.111,68	14.813.919,76	8.663.913,90	3.537.425,52	4.455.389,95	2.580.494,99	595.611,55	0,00	0,00
Outras Receitas de Capital	1.259.726,20	1.228.097,18	1.019.687,15	1.311.992,01	2.467.851,72	4.263.869,86	6.727.471,56	4.482.716,33	11.087.316,70	12.242.594,80	32.587.834,33

Tabela 4 – Evolução da arrecadação do município de Campinas – SP (1995-2013) (continuação)

Competência	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Descrição								
TRIBUTÁRIA	601.450.776,52	666.255.713,07	777.874.458,87	826.912.852,39	926.973.523,97	1.069.470.399,64	1.176.810.751,54	1.388.639.309,15
IPTU	216.337.402,23	234.615.736,00	254.164.931,39	282.409.813,53	292.281.197,35	319.549.913,04	354.873.734,89	383.632.548,24
ISS	242.407.730,64	273.616.913,30	330.034.497,77	352.438.332,35	421.405.196,31	486.521.140,85	541.132.321,79	670.177.564,85
ITBI	28.352.138,28	34.764.433,51	42.132.771,34	37.529.841,89	51.817.606,98	68.493.877,69	77.031.602,74	89.783.808,31
IR	65.364.640,22	68.928.081,79	85.613.525,72	85.765.100,86	93.660.785,79	114.170.854,05	119.612.287,68	150.015.427,58
Taxas	48.979.665,31	54.326.195,72	65.811.963,65	68.765.606,45	67.807.111,19	80.734.432,63	84.159.713,24	95.029.451,96
Contribuições para melhorias diversas	9.199,84	4.352,75	116.769,00	4.157,31	1.626,35	181,38	1.091,20	508,21
CONTRIBUIÇÕES	12.458.138,84	12.404.096,70	12.570.967,70	13.722.448,21	15.347.993,32	15.030.137,75	17.443.016,03	14.058.715,11
Contribuições Sociais	176.559,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Custeio da Iluminação Pública	12.281.579,69	12.404.096,70	12.570.967,70	13.722.448,21	15.347.993,32	15.030.137,75	17.443.016,03	14.058.715,11
RECEITA PATRIMONIAL	18.296.601,96	18.242.606,04	29.002.659,44	9.845.952,72	24.550.170,78	32.328.015,18	38.139.246,60	24.054.026,81
Imobiliária	42.880,86	43.868,65	34.328,81	38.592,16	35.508,88	38.242,85	41.008,49	44.063,59
Mobiliária	18.253.721,10	18.198.737,39	28.850.413,58	9.499.765,75	24.175.358,44	31.940.552,61	37.731.276,18	23.630.626,62
Outras Rec Patrimonial	0,00	0,00	117.917,05	307.594,81	339.303,46	349.219,72	366.961,93	379.336,60
TRANSFERÊNCIAS	662.348.642,91	771.363.824,24	910.186.676,17	961.813.165,04	1.101.312.671,10	1.205.958.448,17	1.348.208.371,23	1.515.063.158,50
ICMS	309.522.134,00	346.572.487,60	420.370.256,06	422.231.384,02	486.997.981,63	524.024.859,33	565.843.374,98	659.278.970,69
IPVA	107.509.968,37	122.095.835,29	133.094.645,54	139.418.521,32	147.363.284,96	167.060.827,97	184.078.584,72	193.974.468,31
FPM	22.401.615,85	25.298.568,94	31.656.323,08	29.190.161,49	31.209.411,82	39.561.924,28	39.280.181,45	43.604.124,26
Outras Transferências da União	161.272.062,64	161.712.084,30	184.146.949,80	214.267.228,53	240.477.881,02	262.440.836,79	323.151.596,27	335.432.251,24
Outras Transferências do Estado	11.091.109,47	13.328.410,23	13.693.264,30	14.135.656,57	5.333.341,97	6.495.726,73	6.004.587,33	5.902.712,11
Outras Transferências/Convênios/Fundeb	50.551.752,58	102.356.437,88	127.225.237,39	142.570.213,11	189.930.769,70	206.374.273,07	229.850.046,48	276.870.631,89
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	100.013.955,28	222.125.613,59	144.777.969,88	98.206.513,68	144.810.543,70	206.355.343,48	157.596.846,87	151.097.573,45
Multas e Juros de Mora	25.446.301,07	46.299.062,20	28.383.836,25	34.974.087,22	37.302.109,65	73.254.107,71	48.250.102,06	44.708.019,74
Divida Ativa	46.105.598,91	114.762.806,27	66.851.312,37	37.236.766,27	59.738.449,74	106.189.868,33	74.280.644,13	69.406.085,62
Receitas Diversas	28.462.055,30	61.063.745,12	49.542.821,26	25.995.660,19	47.769.984,31	26.911.367,44	35.066.100,68	36.983.468,09
RECEITA DE CAPITAL	14.479.005,30	476.374,12	32.309.223,56	36.331.466,81	31.615.402,83	64.487.491,16	24.808.251,77	19.395.019,19
Operações de Crédito	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.802.103,96
Outras Receitas de Capital	14.479.005,30	476.374,12	32.309.223,56	36.331.466,81	31.615.402,83	64.487.491,16	24.808.251,77	16.592.915,23
TOTAL	1.409.047.120,81	1.690.868.227,76	1.906.721.955,62	1.946.832.398,85	2.244.610.305,70	2.593.629.835,38	2.763.006.484,04	3.112.307.802,21

Fonte: Secretaria de Finanças de Campinas