

Estratégia Itaú Unibanco para o *Big Push* da mobilidade urbana

Luciana Nicola Schneider, Helen Faquinetti Costa e
Guilherme Monacelli Cipullo

Cobertura geográfica: Região Sudeste

Setor: Infraestrutura

Tipo de medida: Política corporativa



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

Esse estudo de caso faz parte do Repositório de casos sobre o *Big Push* para a Sustentabilidade no Brasil, desenvolvido pelo Escritório no Brasil da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) das Nações Unidas.

Acesse o repositório em: <https://biblioguias.cepal.org/bigpushparaasustentabilidade>.

Os direitos autorais pertencem à CEPAL, Nações Unidas. A autorização para reproduzir ou traduzir total ou parcialmente esta obra deve ser solicitada à CEPAL, Divisão de Publicações e Serviços Web: publicaciones.cepal@un.org. Os Estados-Membros das Nações Unidas e suas instituições governamentais podem reproduzir esta obra sem autorização prévia. Solicita-se apenas que mencionem a fonte e informem à CEPAL tal reprodução.

A imagem da capa foi gerada com o Wordclouds.com.

As opiniões expressadas nesse documento, que não foi submetido à revisão editorial, são de exclusiva responsabilidade dos autores e das autoras e podem não coincidir com a posição da CEPAL ou das instituições em que estão filiados.

Os autores e as autoras são responsáveis pelo conteúdo e pela exatidão das referências mencionadas e dos dados apresentados.

Estratégia Itaú Unibanco para o *Big Push* da mobilidade urbana

Luciana Nicola Schneider¹, Helen Faquinetti Costa¹ e Guilherme Monacelli Cipullo¹

Resumo

O presente estudo de caso tem o objetivo de relacionar a estratégia do Itaú Unibanco de investimento em mobilidade urbana aos contornos conceituais do *Big Push* para a Sustentabilidade, desenvolvidos pela CEPAL. Tal estratégia está dividida em frentes de atuação específicas com objetivos particulares que convergem para a promoção do uso da bicicleta enquanto meio de transporte. São abordados os impactos da escolha por esse modal, que se apresenta não só como uma solução acessível, mas com potenciais ganhos em saúde, geração de renda, economia estatal e sustentabilidade na ótica ambiental. A abordagem utilizada permite concluir a importância de soluções complexas e que alterem as estruturas sociais a fim de alcançarmos um patamar de desenvolvimento verdadeiramente sustentável.

A. Introdução

Enquanto instituição financeira localizada em espaços essencialmente urbanos, o Itaú Unibanco reconhece seu papel em promover a valorização do transporte ativo para o desenvolvimento sustentável das cidades. Assim, a mobilidade urbana é um pilar de investimento dentro da plataforma de sustentabilidade da instituição, com foco no fomento à integração das bicicletas ao modelo de transporte das cidades, numa atuação conjunta com o poder público e a sociedade civil. (Relatório de Sustentabilidade Itaú, 2018).

¹ Itaú Unibanco.

Entende-se que a aliança do setor privado com as organizações da sociedade civil - que se dá por meio de patrocínios e apoios institucionais - cumpre um papel de mediar a interlocução entre as demandas locais da sociedade e a atuação planejada do poder público, ampliando a influência sobre políticas públicas que promovam o uso da bicicleta no dia a dia dos cidadãos.

As cidades têm como papel principal maximizar a troca de bens e serviços, cultura e conhecimentos entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições de mobilidade adequadas para seus cidadãos. Neste sentido, a mobilidade é um atributo associado à cidade, e corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. (Filho e Nascimento, 2016) (3) A mobilidade traduz as relações dos indivíduos com o espaço em que habitam, com os objetos e meios empregados para seu deslocamento e com os demais indivíduos que integram a sociedade (Ministério das Cidades, 2006a).

O Itaú Unibanco direciona seu investimento social privado em linha com as diretrizes e metas estabelecidas nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), alinhando a esses objetivos os projetos e programas desenvolvidos.

Conforme CEPAL/FES (2019) menciona nas perspectivas do *Big Push* Ambiental no Brasil,

Apesar de os ODS representarem objetivos universais, integrados e indivisíveis, o acordo reconhece que cada país buscará atingi-los segundo suas especificidades, considerando os distintos níveis de desenvolvimento e capacidades e as diversas circunstâncias e prioridades nacionais [...].

Nesse sentido, a estratégia das organizações privadas também adapta a incorporação dos ODS segundo especificidades e capacidades determinadas. No caso da estratégia de investimento em mobilidade urbana do Itaú Unibanco, busca-se atingir parcial ou totalmente pelo menos duas metas do ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis.

De maneira geral, a estratégia do Itaú Unibanco busca atender ao objetivo de “Até 2030, tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”; e de maneira particular, às metas de “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos [...]” e “Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar [...]”.

A estratégia adotada pelo Itaú Unibanco para investimento em mobilidade urbana – objeto deste estudo de caso – é uma construção que está vinculada à criação de valor compartilhado para a sociedade. Conforme CEPAL/FES (2019), as estratégias de sustentabilidade não se restringem à responsabilidade corporativa socioambiental, mas têm sido cada vez mais incorporadas à estratégia competitiva das empresas.

No caso do Itaú Unibanco, a presença frequente em índices que avaliam a sustentabilidade corporativa é uma evidência de tal incorporação. Desde 1999, a empresa compõe a carteira do *Dow Jones Sustainability Index* (DJSI), que se tornou o mais importante índice de sustentabilidade a nível mundial. Tal índice classifica as organizações como sustentáveis ou não. Estar na publicação de “Empresa sustentável” do Dow Jones acarreta valorização nas ações, incentivando a continuidade das práticas sustentáveis e um estímulo para outras organizações buscarem estas credenciais (Paz e Kipper, 2015).

Outro importante índice do qual a empresa faz parte – desde 2005 – é o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE), um indicador que mede o retorno de uma carteira composta por ações de empresas classificadas como socialmente responsáveis e de ampla sustentabilidade empresarial. As empresas contidas nesse indicador são reconhecidas por seu comprometimento com o desenvolvimento sustentável e por práticas de investimento social, além da inserção do tema em suas estratégias organizacionais. (Melo et. Al, 2012).

O objetivo deste estudo de caso é analisar a estratégia de investimento social privado em mobilidade urbana adotada pelo Itaú Unibanco nos últimos anos sob a ótica teórica do *Big Push* para a Sustentabilidade desenvolvida pela CEPAL (CEPAL/FES, 2019), e relacionar os impactos reais e

potenciais às metas do ODS 11, avaliando as sinergias entre resultados esperados e as metas estabelecidas na Agenda 2030.

A estrutura do estudo de caso é a que se segue: na Seção B, são descritos os pilares de atuação institucional da estratégia do Itaú Unibanco na frente de mobilidade urbana. Na Seção C, são discutidos os investimentos que decorrem da estratégia descrita na seção anterior. Na Seção D, observa-se o potencial impacto do uso da bicicleta com base na metodologia do CEBRAP e a influência da estratégia adotada na promoção do uso da bicicleta. A Seção E analisa a estratégia e os impactos sob a ótica do *Big Push* para a Sustentabilidade proposta pela Cepal. Por fim, são apresentadas as considerações finais e os próximos passos a serem adotados pela instituição.

B. Estratégia do Itaú Unibanco de investimento em mobilidade urbana²

Sob a premissa de contribuir com a sociedade que fortalece a atuação da empresa, o Itaú Unibanco historicamente figura entre um dos mais importantes atores do investimento social privado nas localidades onde está presente; seja por aportes diretos, seja por projetos subscritos às leis de incentivo ou por meio de suas fundações e institutos.

Foi formalizado em política interna o direcionamento de que todo o investimento social da instituição deve contribuir para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e considerar prioritariamente a incidência em políticas públicas e as agendas coletivas em âmbito global, nacional ou local. Tal estratégia fortalece a crença na construção de novos modelos de colaboração dentre os setores da sociedade e na integração dos ODS aos planos e políticas de estados e municípios.

Nesse sentido, a empresa aderiu à Plataforma de Filantropia do PNUD, uma iniciativa global que conecta filantropia a conhecimento e redes que podem aprofundar a cooperação, alavancar recursos e aumentar o impacto, direcionando os ODS a um planejamento de desenvolvimento nacional.

O Investimento Social Privado do Itaú Unibanco concentra seus apoios, desde 2018, nas seguintes frentes: Educação, Cultura, Esporte, Mobilidade Urbana, Diversidade, Desenvolvimento e participação local, Inovação e empreendedorismo e Idoso. Há, ainda, uma linha de suporte institucional.

Na causa de mobilidade urbana, a estratégia de investimento está organizada em 4 pilares complementares, que são apresentados na tabela 1, abaixo. Pode-se observar a convergência dessa estratégia para um objetivo único: a promoção da bicicleta como meio de transporte.

A escolha da bicicleta como modal central para a melhoria da mobilidade urbana é reforçada por fontes diversas. Não poluente, silenciosa, econômica, discreta e acessível a todos os membros da família, a bicicleta é o meio de transporte mais rápido e eficiente nos trajetos urbanos curtos, além de garantir uma melhor acessibilidade à população (Silveira, 2010).

² Os 4 parágrafos que abrem esta seção foram parcial ou totalmente retirados do Relatório de Sustentabilidade 2018 – Itaú Unibanco Holding S.A. (2018).

Tabela 1
Frentes de atuação estratégica do investimento em mobilidade urbana no Itaú Unibanco

Frente de Atuação	Objetivos particulares	Objetivo Geral
1. Sistema de Bicicletas Compartilhadas	- Conectar a bicicleta a outros modais de transporte, apresentando-a como possibilidade de deslocamento; - Incorporar a bicicleta às paisagens urbanas; - Impulsionar a demanda por infraestrutura adequada.	Promover o uso da bicicleta como meio de transporte.
2. Apoio a publicações e geração de dados	- Ampliar a quantidade de publicações a respeito do uso da bicicleta enquanto alternativa de transporte; - Aumentar os dados disponíveis para tomada de decisão pelo poder público.	
3. Fortalecimento Institucional de Organizações da Sociedade Civil para atuação local	- Fomentar projetos de atuação local, ampliando a capilaridade de alcance do investimento; - Impulsionar projetos que promovam diálogo e mudança cultural com a sociedade.	
4. Capacitação de gestores públicos para a mobilidade urbana	- Aprofundar o conhecimento dos gestores públicos na temática de mobilidade urbana; - Provocar mudança cultural a partir da atuação do poder público.	

Fonte: Elaboração dos autores com base em informações do Itaú-Unibanco.

Segundo a Comissão Europeia (2000), a lista dos benefícios potenciais ou comprovados da utilização da bicicleta nunca poderá ser estabelecida de modo exaustivo. Estes benefícios são de diversas naturezas:

- Econômica (por exemplo, na redução da parte do orçamento familiar destinada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular);
- Política (por exemplo, redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis);
- Social (por exemplo, democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para idosos);
- Ecológica (com uma distinção entre os efeitos locais a curto prazo — noção de ambiente — e os efeitos não localizados a longo prazo — noção de equilíbrio ecológico).

As ações estratégicas para promoção do uso da bicicleta são descritas a seguir.

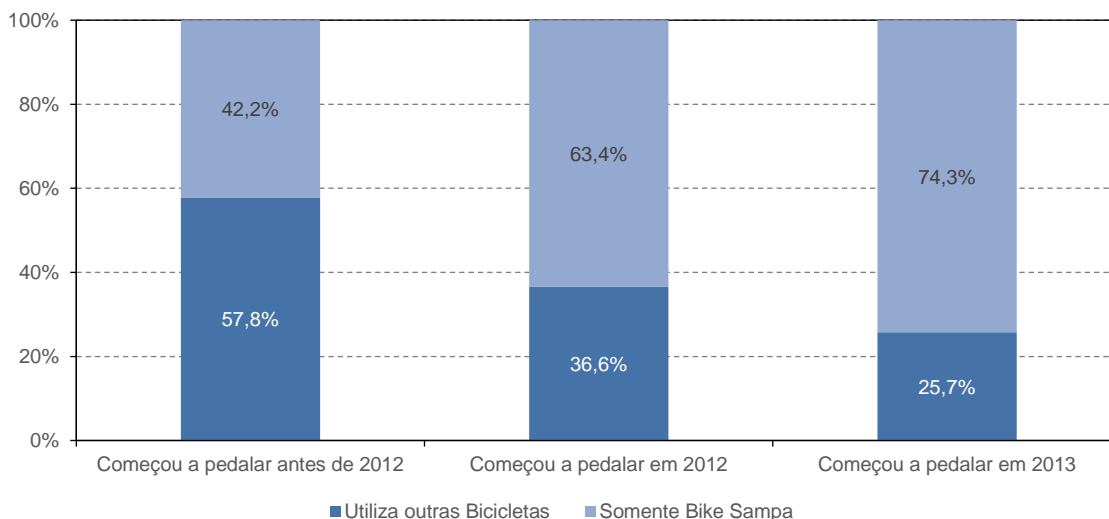
1. Sistema de bicicletas compartilhadas

O sistema de compartilhamento de bicicletas Bike Itaú teve início no Rio de Janeiro, em 2012, e foi expandido posteriormente para as cidades de São Paulo (SP), Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes (PE). No último ano, o sistema foi inaugurado no Chile, em Santiago, e em Buenos Aires, na Argentina, ampliando a abrangência na América Latina. O projeto alcançou a marca de 13 milhões de viagens desde a sua inauguração e mais de 1 milhão de usuários cadastrados (informações internas).

A fim de aprimorar o sistema de compartilhamento e a experiência do usuário, o Bike Itaú conta hoje com tecnologia de ponta, com padrões de operação e logística, proporcionando conforto, segurança e praticidade.

Segundo pesquisa realizada com usuários do sistema de bicicletas compartilhadas Bike Sampa pelo CEBRAP (2013), 74% daqueles que começaram a pedalar em 2013 e 63% dos que começaram a pedalar em 2012 não utilizavam outras bicicletas além do Bike Sampa (Gráfico 1).

Gráfico 1
Ano em que começou a pedalar e uso das bicicletas além do Bike Sampa



Fonte: Cebrap, 2013.

Os dados são semelhantes para usuários dos sistemas do Rio de Janeiro, em que 58% das pessoas começaram a pedalar após a implementação do sistema (Cebrap, 2014); e em Porto Alegre, em que o número é de 53% (Cebrap, 2014).

Os dados de usuários que começaram a utilizar a bicicleta após a implantação dos sistemas nas capitais citadas evidenciam o potencial de mudança cultural e criação de demanda proveniente de um sistema de bicicletas compartilhadas.

Para amplificar o efeito supracitado, o sistema é planejado pensando na concentração de estações em regiões de maior demanda, em que haja:

- Alta incidência de postos de emprego;
- Interligação com o sistema de transporte público; e
- Condições de infraestrutura para o ciclismo urbano.

O planejamento contínuo para decisões de movimentar estações do sistema de bicicletas compartilhadas e a operação logística diária para reabastecê-las garante um volume crescente de viagens, expandindo o potencial do sistema. No primeiro semestre de 2019, foram realizadas mais de 6 milhões de viagens nas cidades brasileiras (informações internas). Este número é 4 vezes maior do que a quantidade de viagens realizadas no mesmo período de 2018.

2. Publicações e geração de dados

A fim de contribuir para o aumento na quantidade de publicações a respeito do uso da bicicleta e seus benefícios enquanto modal de transporte e aumentar os dados disponíveis para tomada de decisão pelo poder público, o segundo pilar de atuação na estratégia de investimento em mobilidade urbana do Itaú

Unibanco está relacionado a apoios a instituições de pesquisa e organizações da sociedade civil que sistematizem e organizem dados a esse respeito.

Nos últimos anos, diferentes publicações foram encomendadas e/ou patrocinadas no contexto da estratégia a que fazemos referência. Alguns dos destaques são listados abaixo:

- Tradução e impressão do Global Street Design Guide, obra de referência no desenho de ruas completas produzida pela NACTO - National Association of City Transportation Officials (Associação Nacional de Oficiais de Transporte da Cidade);
- Livro “A Bicicleta no Brasil 2015” – publicação composta pelas organizações Aliança Bike, Bicicleta para Todos, Bike Anjo e União de Ciclistas do Brasil;
- Livro “O Brasil que pedala – a cultura das bicicletas nas cidades pequenas” – texto que organiza pesquisas realizadas especialmente para o livro e contemplam levantamento socioeconômico, contagem volumétrica de veículos, entrevistas com ciclistas e personalidades e levantamento fotográfico.

Para estimular outros estudos acadêmicos sobre o tema, o Itaú Unibanco também financiou, em 2017, o Desafio Cebrap de Mobilidade por Bicicleta, iniciativa por meio da qual foram concedidas cinco bolsas acadêmicas para realização de pesquisas sobre a temática. Essas pesquisas deram origem à publicação do livro “Estudos de Mobilidade por Bicicleta”.

Em 2019, o Desafio está em sua terceira edição, permitindo a criação de um programa contínuo de formação e a sustentabilidade no crescimento de publicações com diversidade metodológica, regional e outros recortes identitários.

3. Fortalecimento institucional de organizações da sociedade civil (osc) para atuação local

A promoção da bicicleta como meio de transporte também passa pelo diálogo constante com a sociedade civil organizada, que faz uso da bicicleta como ferramenta não só de locomoção, mas de emancipação, inclusão social e produtiva, empreendedorismo e geração de renda.

Ao longo dos últimos anos, o Itaú Unibanco realizou apoios institucionais e para projetos específicos de diversas OSC, tais como a União de Ciclistas do Brasil, a ONG Bike Anjo, o projeto de comunicação Bike é Legal, a ONG Transporte Ativo, os grupos de cicloativismo Ameciclo e Ciclocidade, o portal Vá de Bike, o Instituto Aromeiazero, além de outros apoios pontuais.

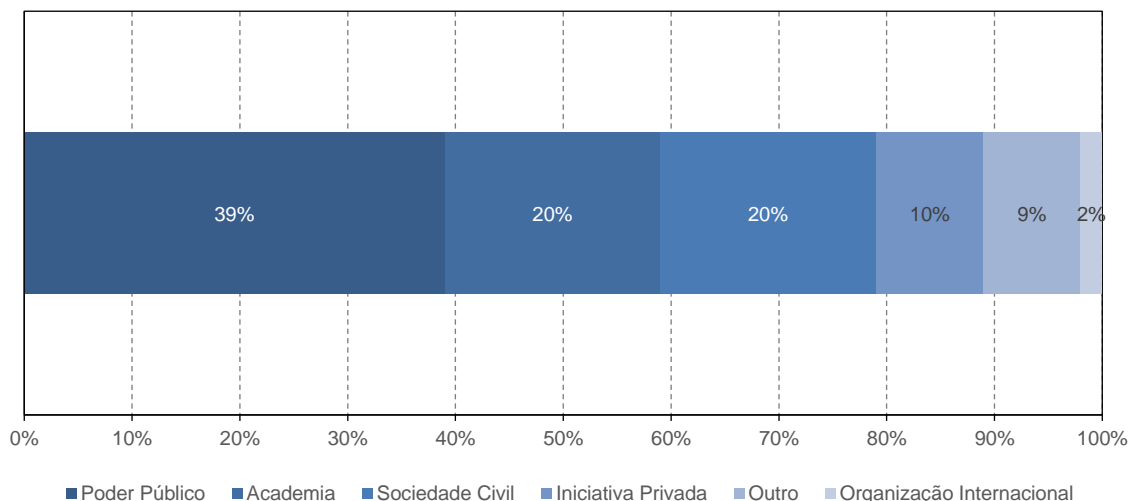
A finalidade desses apoios é o fortalecimento do movimento em prol da mobilidade ativa e o alcance a projetos que atuam local e regionalmente em temas como inclusão social e diversidade.

4. Capacitação de gestores públicos

O último pilar da estratégia aqui descrita diz respeito ao investimento em organizações que cumprem o papel de aprofundar o conhecimento dos gestores públicos da temática de mobilidade urbana, uma vez que está posto o desafio das grandes cidades para o desenvolvimento de políticas cicloviárias eficientes.

Estão incluídas nesse pilar organizações como o World Resources Institute (WRI) e o Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), que desenvolvem soluções para auxiliar na capacitação técnica dos municípios em temas ligados à mobilidade urbana sustentável, participação pública e implementação de grandes projetos.

Gráfico 2
Setores aos quais pertencem os participantes da primeira turma da plataforma MobiliCAMPUS



Fonte: ITDP.

No ano de 2018, o Itaú Unibanco patrocinou a plataforma MobiliCAMPUS, iniciativa do ITDP para a educação à distância em mobilidade urbana sustentável. Na primeira turma, 39% dos usuários da ferramenta eram do poder público, conforme o gráfico 2. O alcance da plataforma e sua manutenção permitem que novos gestores públicos possam promover discussões mais eficientes e focadas em direção a soluções sustentáveis para as cidades.

Outro projeto que compõe o pilar de capacitação de gestores públicos foi o financiamento da revisão do Plano de Mobilidade de Porto Alegre, com foco em capacitação técnica e processos colaborativos.

C. Investimentos promovidos a partir da estratégia de mobilidade urbana do Itaú Unibanco

Desde que a estratégia para a causa de mobilidade urbana foi incorporada ao investimento social privado do Itaú Unibanco, houve um aumento gradativo do valor destinado às iniciativas descritas na Seção B.

A Tabela 2 ilustra o montante de investimento destinado a cada uma das causas atendidas pelo investimento social privado do Itaú Unibanco nos anos de 2017 e 2018. Embora a série histórica não esteja aqui exposta, fica evidente que nos últimos anos o investimento em mobilidade urbana alcançou um patamar de prioridade para a instituição, seguindo apenas os valores de Cultura e Educação – causas para as quais existem Fundações e Institutos específicos. Esse investimento é integralmente direcionado à estratégia de promoção do uso da bicicleta como meio de transporte, descrito em detalhes na Tabela 1.

Um dos investimentos decorrentes diretamente de apoios a organizações da sociedade civil é uma iniciativa da ONG Transporte Ativo, que realiza desde 2014 o Prêmio Promovendo a Mobilidade por Bicicletas no Brasil, que busca premiar e fomentar ações e projetos realizados, assim como incentivar um maior envolvimento em atividades que promovam o uso de bicicletas.

O objetivo do prêmio é o reconhecimento de iniciativas que promovam o uso das bicicletas no ambiente urbano em três categorias: Ação Educativa e de Sensibilização; Levantamento de Dados e Pesquisa; e Empreendedorismo. As organizações premiadas são contempladas com um intercâmbio para

participar da maior conferência de mobilidade urbana do mundo, o Velo-city. Tal iniciativa amplia o conhecimento dessas organizações, promovendo uma atuação mais eficiente, e conectada com as tendências nacionais e globais para a promoção do uso da bicicleta.

Tabela 2
Valores do investimento social privado do Itaú Unibanco em 2017 e 2018 (com destaque para o investimento em mobilidade urbana)

	Brasil				LATAM		Total
	2017		2018		2018		2018
	Valor (R\$ milhões)	Número de projetos	Valor (R\$ milhões)	Número de projetos	Valor (R\$ milhões)	Número de projetos	Valor (R\$ milhões)
Patrocínio							
Não incentivado	414,30	668	485,10	1.086	33,10	125	518,30
Educação	181,00	520	266,60	501	4,90	45	
Cultura	148,50	50	105,90	240	13,10	43	
Esporte	7,20	7	4,90	4	0,70	2	
Mobilidade urbana	64,90	45	64,30	45	10,50	3	
Diversidade	N/A	N/A	7,60	44	-	-	
Desenvolvimento e participação local	N/A	N/A	11,40	69	3,40	21	
Inovação e empreendedorismo	N/A	N/A	24,50	183	0,60	11	
Suporte institucional e outros	10,40	43	N/A	N/A	-	-	
Idoso	2,30	3	N/A	N/A	-	-	
Incentivado	133,10	212	109,10	216	3,60	11	112,70
Educação	15,80	38	12,40	58	0,90	10	
Cultura	69,40	119	51,60	83	2,70	1	
Esporte	16,90	18	12,40	24	-	-	
Saúde	31,00	37	20,30	35	-	-	
Idoso			12,30	16	-	-	
Total (não incentivado + incentivado)	547,40	880	594,30	1.302	36,80	136	631,10

Fonte: Relatório de Sustentabilidade Itaú, 2018.

D. Análise do potencial impacto do uso da bike e a influência da estratégia adotada³

Uma estratégia de investimento em mobilidade urbana cujo foco está na promoção do uso da bicicleta encontra seus principais resultados quando assimila os impactos reais e potenciais da transformação modal proposta. Por isso, dois estudos foram encomendados nos anos de 2017 e 2018 para entender os reflexos do uso da bicicleta em duas capitais brasileiras: São Paulo e Rio de Janeiro.

Em ambos, foi realizado um conjunto de entrevistas domiciliares com amostras de dois grupos nos municípios (população geral x usuários de bicicletas), tornando possível comparar indicadores de

³ O texto da Seção E, relativo aos impactos mensurados para as diferentes dimensões, foi integralmente adaptado dos estudos de Impacto Social do uso da Bicicleta em São Paulo e no Rio de Janeiro, publicados pelo Cebrap em 2018 e 2019, respectivamente. Toda a metodologia e resultados aqui descritos podem ser consultados nas referências originais.

condições de vida e aferir impactos individuais e sociais do uso de bicicleta, combinando estimativas populacionais, gastos públicos e modelagens econômicas. (Cebrap, 2018)

Os estudos sobre impactos do uso da bicicleta no mundo tratam dos reflexos do modal em diferentes áreas, como mobilidade urbana, economia, comércio local, meio ambiente, renda domiciliar e saúde.

No Brasil, são raros os estudos com esse tema. Por isso, as duas pesquisas foram realizadas para aprofundar a diversidade de impactos possíveis do uso da bicicleta nas cidades. (Cebrap, 2018)

Para considerar o impacto potencial do uso da bicicleta, não foi considerada uma substituição modal completa - de qualquer distância e por qualquer pessoa – por viagens de bicicleta. Inspirado no estudo sobre viagens cicláveis do Transport of London (2016), Amigo (2018) sugere uma tipologia de viagens passíveis de serem realizadas por bicicleta, que foi adaptada pelo Cebrap, dividindo as viagens em três grupos: pedaláveis, facilmente pedaláveis e não pedaláveis:

Viagens pedaláveis são aquelas de até 8 km entre origem e destino, realizadas entre 6 h e 20 h, por pessoas com até 50 anos;

Viagens facilmente pedaláveis têm as mesmas características do grupo anterior, com o limite de distância de 5 km;

Viagens não pedaláveis são aquelas que não entram nos dois grupos anteriores. (Cebrap, 2018).

Assim, viagens pedaláveis e facilmente pedaláveis compõem o que se considerou o “potencial ciclável” da cidade – medida que se refere à substituição de viagens desses tipos que são realizadas por outros modais pelo uso da bicicleta.

Os resultados obtidos nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro apresentam semelhanças do ponto de vista do impacto percentual para as dimensões de meio ambiente e saúde, com diferença mais significativa para a dimensão econômica. Os principais dados obtidos em cada uma das dimensões são aprofundados a seguir.

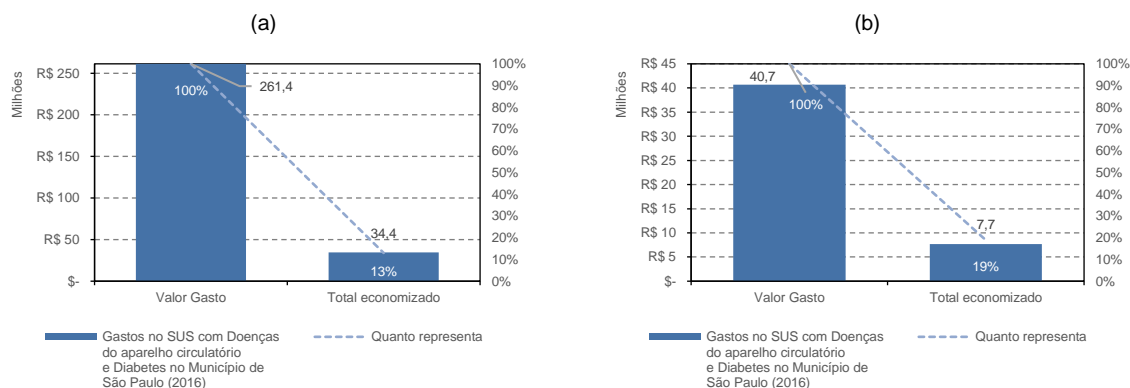
1. Impactos na saúde

Baseado nos dados obtidos pela pesquisa com cidadãos e levando em consideração alguns estudos da área da saúde (Bueno et al., 2016; Carlson et al., 2015; Codogno et al., 2015; Bielemann et al., 2010; Garrett et al., 2004) que verificam que uma pessoa regularmente ativa tem menos chances de apresentar determinadas doenças, realizou-se uma estimativa dos possíveis impactos de economia no sistema de saúde pública dos municípios.

Verificou-se, então, a economia no Sistema Único de Saúde (SUS) com doenças circulatórias e cardiovasculares caso as populações aderissem ao perfil de atividade física dos ciclistas. A redução da chance de ter diabetes ou doenças do aparelho circulatório em função de um maior nível de atividade física reverteria em uma redução de gastos no SUS com essas doenças, podendo gerar um impacto de mais de R\$ 34 milhões em economia na cidade de São Paulo e de R\$ 7,7 milhões na cidade do Rio de Janeiro (Gráfico 3).

É importante salientar que essa estimativa não leva em consideração custos com medicamentos nem os gastos com outras doenças. Isso quer dizer que o impacto na saúde com o aumento do uso da bicicleta pela população poderia ser ainda maior.

Gráfico 3
Potencial economia no SUS com doenças do aparelho circulatório e diabetes nas cidades do São Paulo (a) e Rio de Janeiro (b)



Fonte: Cebrap (2018) e Cebrap (2019).

2. Impactos na economia individual - renda

Para analisar o impacto social do uso da bicicleta na economia, as pesquisas utilizaram como referencial o trabalho de Haddad e Vieira (2015). Os autores desenvolvem um modelo no qual verificam que trabalhadores com menor tempo de deslocamento para o trabalho tendem a contribuir para o aumento da produtividade. O modelo verifica, então, quanto esse aumento de produtividade pode contribuir na geração de riqueza (aumento do PIB) em um período de tempo determinado. Assim, o impacto social da economia foi calculado somente para aquelas viagens nas quais a troca do modal usual pela bicicleta geraria um tempo menor de viagem.

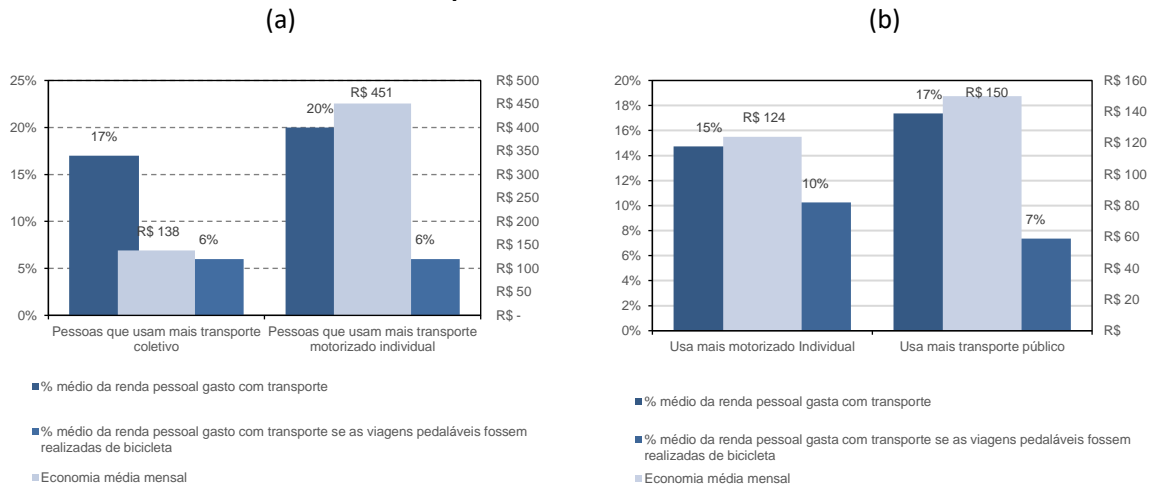
Os grupos analisados apresentaram um potencial de economia significativo caso trocassem o meio de transporte habitual por bicicleta. Isso fica mais evidente quando levamos em consideração o perfil de deslocamento do usuário, ou seja, se usa mais modos ativos, coletivos ou motorizados individuais.

No grupo dos que utilizam mais transporte coletivo, em média, 17% da sua renda pessoal é destinada a gastos com transporte em São Paulo, e a mesma porcentagem no Rio de Janeiro. Se o potencial ciclável fosse atingido, esse custo poderia se reduzir em até 11 pontos percentuais em São Paulo, e 10 no Rio. Em termos práticos, isso pode significar uma economia mensal de até R\$ 150 (Gráfico 6).

Já entre aqueles que utilizam mais transporte motorizado individual, a redução poderia ser ainda maior no caso de São Paulo, de 14 pontos percentuais. Isso renderia uma economia mensal de até R\$ 451 para aqueles que utilizam o automóvel em seus deslocamentos cotidianos na cidade. No Rio de Janeiro, a economia é de até R\$ 124 (Gráfico 4).

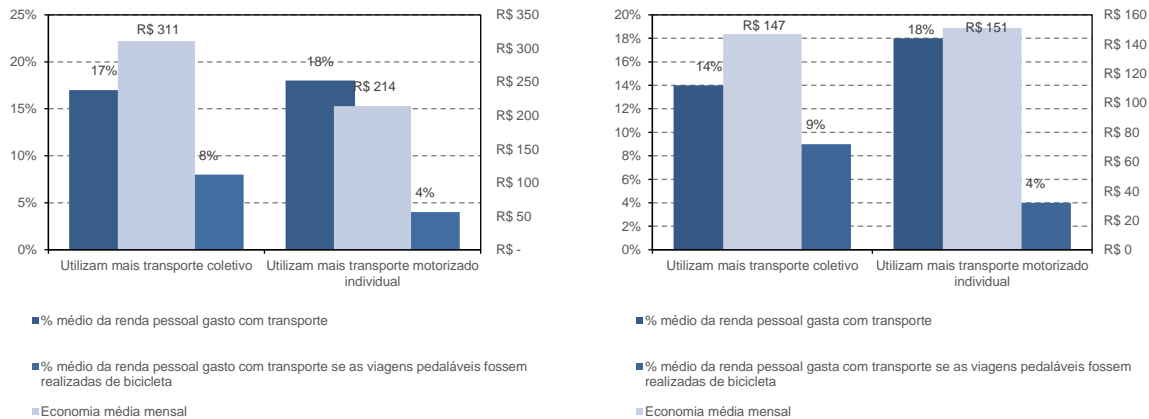
O impacto mensurado é ainda mais importante quando levamos em consideração a classe social dos indivíduos (Critério Brasil). Para a classe CD, a economia é bastante significativa, uma vez que o gasto mensal com transporte passaria de 18% da renda total para até 4% tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro, podendo representar uma economia média de até R\$ 214 (Gráfico 5).

Gráfico 4
Potencial de redução da renda pessoal do paulistano (a) e do carioca (b) gasta com transporte por perfil de deslocamento



Fonte: Cebrap, 2018.

Gráfico 5
Potencial redução da renda pessoal do paulistano (a) e do carioca (b) gasta com transporte por classe



Fonte: Cebrap, 2018.

3. Impactos na economia do município – PIB municipal

Assumindo o pressuposto de aumento da produtividade e consequente aumento do PIB com a diminuição do tempo de deslocamento (observar referência original, conforme nota de rodapé 5), os passos para identificar o potencial impacto no PIB pela redução do tempo de viagem por meio do uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos realizados foram os seguintes:

- Calcular o tempo médio de deslocamento de todos os modais da amostra;
- Analisar todos os tempos de viagem e identificar aquelas de até 8 km realizadas por meio motorizado que seriam mais rápidas caso feitas de bicicleta;

- Avaliar a quanto essas viagens correspondem do total de viagens e qual a possibilidade que elas têm de impactar o PIB mediante a redução no tempo de deslocamento em uma possível troca para bicicleta.

Levando em consideração que as projeções de ganho econômico no PIB variam conforme o período do cenário analisado, entre 1 e 3 anos, poderíamos esperar um acréscimo de quase R\$ 19 milhões no PIB municipal no caso de São Paulo, algo em torno de 0,003% do montante total do produto da cidade; e de R\$ 118 milhões para o Rio de Janeiro, representando 0,04% do PIB municipal.

4. Impactos no meio ambiente

O caso de São Paulo

Considerando que o potencial ciclável fosse atingido e o fato de a emissão de CO₂ ser zero para bicicletas, foi possível calcular o impacto da redução da emissão do poluente a partir da substituição do carro por bicicleta. Vale dizer que as viagens pedaláveis correspondem a deslocamentos menores, assim o potencial de redução de CO₂ não se reflete vis-à-vis a proporção de viagens elegíveis para ser realizadas de bicicleta.

Desse modo, 31% das viagens de ônibus poderiam ser pedaladas, levando a uma diminuição de 8% do CO₂ emitido por este meio de transporte. Considerando-se os deslocamentos realizados de automóvel, até 43% deles poderiam ser realizados de bicicleta, gerando um potencial de economia de 10% das emissões. Logo, se o potencial ciclável fosse atingido, poderíamos ter uma redução de até 18% da emissão de CO₂ oriunda dos transportes na cidade de São Paulo.

O caso do Rio de Janeiro⁴

Foi constatado que os 51% de trechos de viagens pedaláveis cumpridos por motorizados individuais levariam à redução de 9% de toda a emissão dos transportes de passageiros da cidade do Rio de Janeiro. Foram somados então a este valor os 9% de emissão de CO₂ oriundos dos ônibus/BRT – que se referem aos 37% de trechos de viagens desse modal que poderiam ser realizadas por bicicleta. Logo, caso o potencial ciclável fosse atingido, haveria uma redução da emissão de CO₂ de 18%.

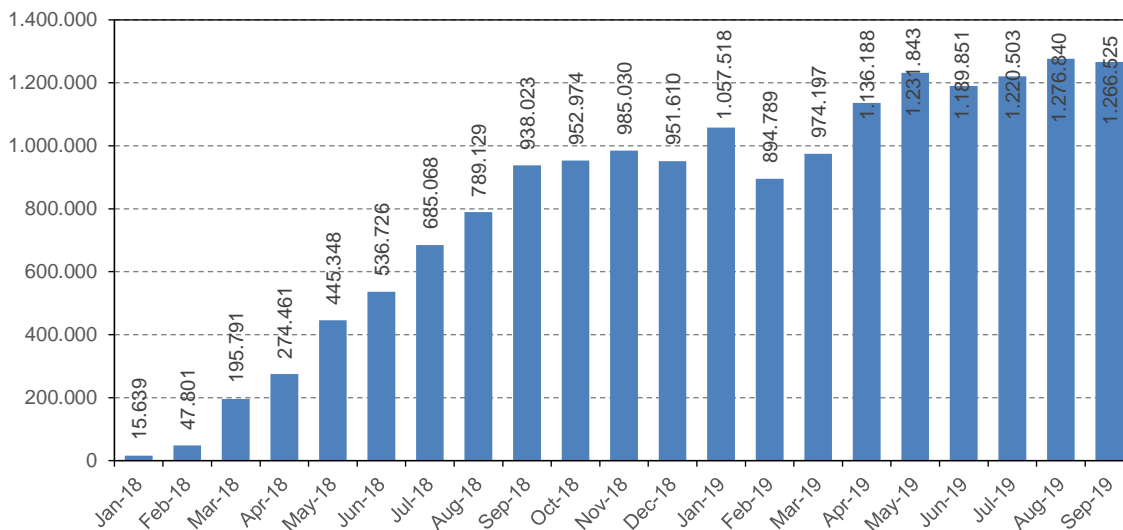
5. Influência da estratégia do Itaú Unibanco

Os impactos descritos nesta seção partem do pressuposto do atingimento do potencial ciclável das cidades estudadas, que pode ser alcançado por meio de um aumento - gradativo ou abrupto - no uso da bicicleta como meio de transporte. Assim, medidas e ações estruturadas que promovam esse aumento são um passo primordial e definitivo para que os impactos sejam observados - seja por meio de estratégias de atuação direta com a população ou pela capacitação de técnicos e gestores públicos no tema de mobilidade urbana com foco em bicicleta.

O Gráfico 6 ilustra a quantidade de viagens realizadas no sistema de bicicletas compartilhadas operado pela Tembici e patrocinado pelo Itaú. A série temporal permite observar um crescimento de 35% no número de viagens realizadas em setembro (último levantamento de dados) em comparação com o ano anterior. Tendo em vista que essas viagens realizadas de bicicleta estão em grande parte substituindo outros modais de transporte (pelo menos nos trechos onde o sistema está presente), entende-se que há impacto direto para que as cidades atinjam seu potencial ciclável.

⁴ O rigor metodológico adotado pelo Cebrap (2019) para o caso do Rio de Janeiro é notável.

Gráfico 6
Total de viagens no Bike Itaú no Brasil – jan/18 a set/19



Fonte: Dados Internos.

Conforme mencionado na estratégia descrita na Seção B, o apoio a projetos realizados por OSC permite ampliar as possibilidades de impacto, uma vez que alcançam demandas locais específicas cujas soluções resultam em um aumento que – para além do geral – supre regionalidades particulares.

Um exemplo de projeto de atuação local foi a inauguração de uma estação de compartilhamento de bicicletas em uma região periférica – Cidade Tiradentes - na cidade de São Paulo, o maior conjunto de complexos habitacionais da América Latina. A estação permite aluguéis de até 12 horas, facilitando o deslocamento casa-trabalho dos moradores do local. O projeto reforça o potencial inclusivo da bicicleta e visa a colaborar com soluções inovadoras para os complexos problemas de deslocamento das regiões periféricas das grandes cidades. (Relatório de Sustentabilidade Itaú, 2018).

E. Estratégia de investimento em mobilidade urbana e impactos sob a ótica do *Big Push* para a Sustentabilidade

Conforme definido pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) das Nações Unidas:

O Big Push Ambiental representa uma articulação e coordenação de políticas (públicas e privadas, nacionais e subnacionais, setoriais, tributárias, regulatórias, fiscais, de financiamento, de planejamento etc.) que alavanquem investimentos nacionais e estrangeiros para produzir um ciclo virtuoso de crescimento econômico, gerador de emprego e renda, redutor de desigualdades e brechas estruturais e promotor de sustentabilidade (CEPAL/FES, 2019).

Assim, pode-se entender a estratégia para o investimento em mobilidade urbana aqui descrita - decorrendo da análise de impacto potencial nos âmbitos econômico, de saúde e ambiental e de ações que promovam o atingimento desse potencial - como um exemplo de articulação privada para impulsionar políticas que produzam o ciclo virtuoso de crescimento almejado para promover a sustentabilidade e reduzir desigualdades e brechas estruturais.

Quando impulsionada de maneira complexa e estruturante, a partir de pilares com objetivos bem demarcados e com impactos em variados setores (privado, público e da sociedade civil), a mobilidade urbana com o olhar da promoção do uso da bicicleta mostra-se uma importante alavanca de investimentos sustentáveis e abrangentes.

Nas dimensões de impacto de saúde e economia do município, pode-se entender o estímulo ao uso da bicicleta como um indutor ao crescimento do PIB, tendo em vista a economia estatal com o sistema público de saúde (que chega a R\$ 34 milhões no caso de São Paulo) e o aumento de produtividade obtido pela economia no tempo de deslocamento pelos centros urbanos (que acrescentaria 0,04% ao PIB municipal do Rio de Janeiro).

Na dimensão de economia individual, a bicicleta como meio de transporte mostra-se um importante investimento com resultados diretos na redução das desigualdades de renda, que são manifestadas nos centros urbanos também como desigualdades regionais. A potencial economia individual de famílias que pertencem às classes C/D com gastos em transporte – redução de 14 pontos percentuais – aponta para uma solução simples e com alto impacto. Quando tal investimento está aliado a apoios a OSC com atuação local, seu potencial de impacto é amplificado e capilarizado.

Considerando, por fim, a dimensão ambiental, fica evidente o papel da bicicleta enquanto potencial redutor das emissões de gases de efeito estufa, com considerável impacto direto na qualidade do ar dos centros urbanos. A redução de 18% nas emissões quando se atinge o potencial ciclável é um dado relevante e de extrema importância para induzir investimentos organizados em estratégias complexas.

Para além disso, os impactos analisados estão diretamente relacionados à Agenda 2030 e aos 17 ODS por ela propostos (ONU, 2015). A estratégia do Itaú Unibanco de investimento em mobilidade urbana abrange aspectos relevantes do ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis, principalmente das metas de “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos” e “reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar”. Enxerga-se também conexão com a redução das desigualdades (ODS 10), ação contra a mudança global do clima (13) e parcerias e meios de implementação (ODS 17).

F. Considerações finais

Observada sobre a ótica do *Big Push* para a Sustentabilidade, a estratégia do Itaú Unibanco de Investimentos em Mobilidade Urbana pode exemplificar a importância e necessidade de ações coordenadas e estruturadas para fomentar novos investimentos e ampliar o alcance de iniciativas pontuais, que exibem um potencial de impacto relevante e abrangente.

O posicionamento de uma instituição financeira enquanto investidor social privado e sua capacidade de influência e alcance podem e devem ser canalizadas no sentido de estimular o setor privado, mas não se restringindo a essa atuação. Uma estratégia que coordene posicionamento de marca, diálogos com a sociedade civil e o poder público, investimentos diversificados em geração de dados e apoios locais pode ser um *Big Push* para impactos sociais, econômicos e ambientais.

O potencial do uso da bicicleta ainda é um terreno a ser explorado e estudado, sem que seus benefícios se esgotem, podendo incorporar a Agenda 2030 da ONU e seus ODS em âmbitos distintos e complementares: seja no potencial de redução de poluentes, passando por benefícios em saúde e chegando a benefícios econômicos de caráter individual e para as cidades como um todo.

O aspecto de economia individual e geração de renda também é apontado como um redutor de desigualdades importante e que se conecta ao futuro do trabalho e das grandes cidades. Cabe ao Itaú Unibanco, enquanto patrocinador de uma estratégia desse porte, direcionar suas ações futuras para a conexão cada vez maior entre seus negócios e a frente de investimento em mobilidade urbana.

Referências bibliográficas

- Bielemann, Renata M.; Knuth, Alan G.; Hallal, Pedro C. “Atividade física e redução de custos por doenças crônicas ao Sistema Único de Saúde”. Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde, Florianópolis, v. 15, n. 1, pp. 9-14, 2010.
- Bueno, Denise Rodrigues et al. “Os custos da inatividade física no mundo: Estudo de revisão”. Ciência & Saúde Coletiva, São Paulo, v. 4, n. 21, pp. 1001-1010, jan. 2016.
- CEBRAP. Pesquisa de perfil, satisfação e deslocamento do usuário do Bike Sampa, 2013.
- CEBRAP. Pesquisa de perfil, satisfação e deslocamento do usuário do Bike POA, 2014.
- CEBRAP. Pesquisa de perfil, satisfação e deslocamento do usuário do Bike Rio, 2014.
- CEPAL/FES (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) / (Fundação Friedrich Ebert Stiftung) (2019), “Big Push Ambiental: Investimentos coordenados para um estilo de desenvolvimento sustentável”, Perspectivas, N.20, (LC/BRS/TS.2019/1 e LC/TS.2019/14), São Paulo.
- Codogno, Jamile Sanches et al. “Physical inactivity of adults and 1-year health care expenditures in Brazil”. International Journal of Public Health, [s.l.], v. 60, n. 3, pp. 309-316, 14 fev. 2015.
- Comissão Europeia. Cidades para bicicleta, cidades de futuro. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.
- Filho, V.A. da Cruz e Nascimento, D.C.; Mobilidade Urbana e Redução de Acidentes de Trânsito. Id on Line, Revista Multidisciplinar e de Psicologia V. 10, N. 30, Julho, 2016.
- Garrett, Nancy A. et al. “Physical inactivity”. American Journal of Preventive Medicine, [s.l.], v. 27, n. 4, pp. 304-309, nov. 2004.
- Haddad, Eduardo & Vieira, Renato. Mobilidade, acessibilidade e produtividade: Nota sobre a valoração econômica do tempo de viagem na Região Metropolitana de São Paulo. TD Nereus. São Paulo: Nereus, 2015.
- Melo et. At. Índice de sustentabilidade empresarial (ise) e desempenho financeiro das empresas do setor de papel e celulose. Revista de Contabilidade e Controladoria – Universidade Federal do Paraná, set./dez., 2012.
- Ministério das Cidades (2006a). Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo II: Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006.
- ONU (Organização das Nações Unidas) (2015), Transformando Nosso Mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (A/ RES/70/1), Nova Iorque, Publicação das Nações Unidas.
- Paz, F. J. e Kipper, L. M. Sustentabilidade nas organizações: vantagens e desafios. GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas, Bauru, Ano 11, nº 2, abr-jun/2016.
- Relatório de Sustentabilidade 2018 – Itaú Unibanco Holding S.A., 2018.
- Silveira, Mariana Oliveira da Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado / Mariana Oliveira da Silveira – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010.
- Torres-Freire, Carlos; Callil, Victor; Castello, Graziela. Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo. Cebrap, 2018.
- Torres-Freire, Carlos; Callil, Victor; Picanço, Monise F. Impacto social do uso da bicicleta no Rio de Janeiro [livro eletrônico]. São Paulo. CEBRAP, 2019.