

Projeto inédito de dirigíveis para transporte recebe R\$ 100 milhões do BNDES

Proposta é criar uma frota inicial de até 20 dirigíveis, que poderão transportar até 30 toneladas cada

Henrique Gomes Batista (Email)

Publicado: 5/04/14 - 6h00

Atualizado: 5/04/14 - 16h55

RIO - Para os cidadãos comuns pode soar estranho, mas para o BNDES e alguns empresários é uma oportunidade séria: revolucionar o transporte global de cargas com dirigíveis. Inédito no planeta, o projeto já movimenta mais de R\$ 100 milhões e promete levantar voo até o fim de 2016. Ousada, a proposta de criar uma aeronave que vai, ainda, estreitar um novo modal logístico prevê uma frota inicial de até 20 dirigíveis, que poderão transportar até 30 toneladas cada e fazer o Brasil passar a frente de países como Estados Unidos, Inglaterra, Rússia e Alemanha, que já têm projetos semelhantes.

A americana Lockheed Martin, por exemplo, pretende desenvolver um dirigível para transporte de tropas e equipamentos. A ideia surgiu na Guerra do Afeganistão. Os canadenses, que têm de atender à população isolada em suas províncias geladas perto do Ártico, veem nos dirigíveis uma opção mais barata e eficiente às estradas. Russos e ingleses também têm projetos militares.

O projeto da Airship do Brasil é o primeiro do BNDES, dentro da categoria de infraestrutura, que conseguiu se enquadrar com a rubrica — e as condições mais suaves — da inovação. Localizada em São Carlos (SP), a empresa, que quer ser “a Embraer dos dirigíveis” tem como sócios a Engevix, de engenharia, e a Bertolini, de transportes. Com uma proposta tecnicamente viável, o grupo conseguiu empréstimo de R\$ 102,7 milhões do BNDES para investimentos que, apenas na fase de desenvolvimento e protótipo, chegarão a R\$ 119 milhões.

— Foi uma análise difícil, tivemos de mandar técnicos para o exterior, descobrimos até que temos um funcionário com doutorado em dirigíveis, mas apoiamos o projeto por entender que ele é realmente viável, técnica e economicamente — diz Ronaldo Vianna, gerente do Departamento de Logística do BNDES.

Voando a cerca de 500 metros do solo e com velocidade de até 120 quilômetros por hora, os dirigíveis da Airship do Brasil serão utilizados, em um primeiro momento, em situações especiais. O equipamento se adapta ao transporte de grandes volumes, como turbinas de hidrelétricas ou pás de geradores eólicos, para locais de difícil acesso, como a Amazônia ou as plataformas do pré-sal, bem como para áreas isoladas por catástrofes naturais. No futuro e com modelos ainda maiores — com capacidade de até 200 toneladas — os dirigíveis poderão até mesmo substituir os caminhões no transporte de soja. O equipamento poderia voar em segurança do campo diretamente para os navios, aliviando estradas e portos.

— A proposta é revolucionária. Desafoga estradas e ferrovias, gera economia de, no mínimo, 25% no custo do transporte, não causa problemas para aviões e helicópteros e ainda é mais ecológica que os outros modais — diz Vianna, que aprovou o financiamento em setembro de 2012.

O projeto começou em 2006. O diretor técnico da empresa, James Waterhouse, conta que a ideia inicial era voltada a estudos e pesquisas. Em 2012, concluiu-se que era hora de investir na parte operacional. Ele diz que já há diversos pedidos de patentes pela empresa.

— Primeiro foi necessário montar uma rede de engenheiros para desenvolver o projeto. Agora temos que pensar em criar uma rede de pilotos — afirma Waterhouse, lembrando que a empresa já começou o processo de homologação juntos aos órgãos públicos para que o protótipo possa voar até o fim de 2016, o que permitiria o início da operação comercial em 2017.

Waterhouse garante que a tecnologia atual é muito mais moderna e que não há mais riscos de explosão, como no passado, graças ao uso do gás hélio. Ele diz ainda que a viabilidade econômica está comprovada:

— Estimamos que nos próximos anos serão necessários de mil a 1.500 geradores de energia eólica, quase sempre em locais de difícil acesso. Podemos ter uma estrutura para montar e manter as linhas de transmissão de energia na Amazônia.

Além do projeto de um dirigível grande, de até 140 metros de comprimento e capacidade de carga de 30 toneladas, a empresa pode aproveitar a estrutura para fabricar dirigíveis menores. Estes poderão ser utilizados como antenas móveis em locais de grande concentração de pessoas, como um jogo de futebol. Há outra empresa em Campinas (SP) que desenvolve um produto semelhante, a Altave.

No passado, alemães investiram US\$ 600 milhões, sem sucesso, em um projeto semelhante. A empresa esbarrou no 11 de Setembro e no estouro da bolha das empresas de tecnologia nos mercados. Segundo Sergio Varella, uma das poucas pessoas do mundo com doutorado em dirigíveis, o assunto sempre esteve em radar quando havia crises nos preços de petróleo.

Tecnologia avançada

Varella começou a se interessar por dirigíveis nos anos 80, quando o governo planejava investir até US\$ 1 bilhão (à época) para criar uma rede de transporte deste tipo na Amazônia. A ideia não vingou, mas foi o que o fez largar tudo e ir à Inglaterra fazer doutorado no tema.

Ao voltar, tornou-se sócio, com Paul Jerry, no dirigível da Pepsi que sobrevoava o Rio. Ele explica que a aeronave planejada é muito diferente da que existe no imaginário das pessoas, pois a tecnologia é mais desenvolvida. Hoje há 15 dirigíveis de publicidade no mundo — a Goodyear é a marca que mais investe neste modelo —, chamados de blimp. Ele conta que começam a surgir dirigíveis Vant para espionagem, sobretudo em fronteiras, e até a Petrobras chegou a cogitar seu uso no pré-sal.

— O dirigível custa menos que o caminhão e, embora não tenha a velocidade dos jatos, é viável. Eles são perfeitos para nichos. O desafio é conseguir o financiamento e a criação de uma rede — diz.

<http://oglobo.globo.com/economia/projeto-inedito-de-dirigiveis-para-transporte-recebe-100-milhoes-do-bndes-12100945>