

## Empresas | Indústria

**Veículos** Empresa entregará unidade à Eletronorte em 2016, que será usada em áreas remotas da Amazônia

# Airship tem primeiro pedido de dirigíveis

**Sérgio Ruck Bueno**  
De Porto Alegre

A Airship, uma sociedade entre a Transportes Bertolini e a Engevix para o produção de dirigíveis de carga, já recebeu os primeiros pedidos. O primeiro veículo será entregue para a Eletronorte em 2016 e será usado para levar pessoal, equipamentos e torres de transmissão de energia a áreas remotas da Amazônia.

O segundo será adquirido pela própria transportadora com sede em Bento Gonçalves (RS), que tem 50% do negócio, para movimentação de mercadorias em contêineres entre a Zona Franca de Manaus e uma central de distribuição rodoviária em Goiânia.

Diretor da Bertolini e mem-

bro do conselho de administração da Airship, Paulo Vicente Caleffi faz mistério sobre os volumes das encomendas. Em um fórum sobre logística promovido pela Câmara de Comércio Brasil-Alemanha, em Porto Alegre, o executivo limitou-se a dizer que o contrato com a Eletronorte é de R\$ 30 milhões e que a transportadora iniciará a operação da rota Manaus-Goiânia com um veículo até o segundo semestre de 2017.

“O governo do [Estado americano] Alaska também fez contato conosco”, acrescentou o empresário, que não informou o valor de venda dos futuros veículos. “O primeiro será mais caro, mas com o aumento da produção o preço tende a cair”, co-

mentou. A empresa ainda desenvolve projetos de “balões-guindastes” e já produz aerostatos (veículos flutuantes fixos), sendo que pelo menos três deles são usados em missões de vigilância no país, acrescentou Caleffi, sem dar detalhes.

O dirigível da Airship começou a ser desenvolvido em 1992 em parceria com o Exército, como parte de um projeto que buscava alternativas para transportar suprimentos na Amazônia. Durante os estudos, técnicos visitaram oito países que dominam a tecnologia e chamou a atenção o uso do equipamento para o transporte de toras de madeira no Canadá e de minérios nos Estados Unidos.

Mais tarde, a Engevix, do gru-

po Desenvix, entrou no negócio, interessada na busca de um sistema para movimentação de materiais de construção em áreas remotas. Hoje a empresa tem sede em São Carlos (SP), onde já trabalham 50 engenheiros e será construída uma fábrica para o protótipo do veículo. A licença ambiental para a instalação da unidade acabou de sair, mas a produção em escala industrial poderá ser feita depois em outra cidade, que não foi revelada.

Segundo Caleffi, nos últimos três anos a Airship já investiu R\$ 30 milhões no projeto, que será apresentado à presidente Dilma Rousseff. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ofereceu uma linha de crédito de R\$ 130 mi-

lhões, mas a ideia é tomar apenas R\$ 9 milhões, afirmou o empresário. Caleffi disse que, pelo menos por enquanto, não há planos de produzir veículos para voos de turismo.

Os dirigíveis usarão gás hélio, não inflamável, para flutuação e terão quatro motores a diesel que permitirão voar a 100 quilômetros por hora a até 700 metros de altura. Com eles, uma viagem entre Manaus e Goiânia levará apenas 26 horas, contra oito dias, em média, necessários para cumprir o trajeto de caminhão. O preço do frete, de acordo com Caleffi, será “competitivo” em relação aos demais modos de transporte.

Os primeiros dirigíveis poderão carregar até 54 toneladas de

carga em contêineres, o equivalente à capacidade de dois caminhões, com possibilidade de chegar a 500 toneladas no futuro. A tripulação será formada por quatro pessoas e a autonomia de voo chegará a seis sem reabastecimento ou dois meses caso o compartimento de gás seja perfurado por dois tiros de canhão. O veículo será feito com estrutura em fibra de carbono, o que o torna 80% mais leve do que os antigos dirigíveis, que voavam durante a década de 1930, disse Caleffi.

O Valor entrou em contato com a assessoria da Eletronorte, mas até o fechamento desta edição nenhum representante da companhia estava disponível para comentar o assunto.