JCLOG LOGÍSTICA

Porto Alegre, terça-feira, 9 de junho de 2026 | Nº41 - Ano 23

AVIAÇÃO

PREFEITURA DE IJUÍ/DIVULGAÇÃO/JC

Terminal opera com estrutura considerada uma das mais qualificadas entre os aeródromos reginais do RS

Ijuí quer ampliar aeroporto para atrair voos comerciais e de carga

Terminal no Norte do RS busca implementar uma rota regular com grandes centros

Gabrieli Silva
gabrielis@jcrs.com.br

O Aeroporto Municipal João Batista Bos Filho, em Ijuí, opera atualmente com estrutura considerada uma das mais qualificadas entre os aeródromos regionais do Rio Grande do Sul. Com funcionamento 24 horas, pista asfaltada e balizamento noturno, o terminal atende diariamente operações da aviação executiva, aeromédica, militar, de instrução e agrícola, sustentando um papel logístico relevante no Noroeste do Estado.

Apesar da operação consolidada na aviação geral, a expansão para voos comerciais regulares ainda depende de investimentos estruturais. Com 1.280 metros de comprimento e 23 metros de largura, a pista de pouso e decolagem deverá ser ampliada em 500 metros, além de receber reforço na compactação.

Segundo o gestor do aeroporto, Carlos Schulz, a intervenção permitirá a operação de aeronaves de maior porte. O plano também inclui a implantação de novos sistemas de comunicação por rádio, estrutura para abastecimento e a modernização do terminal de passageiros.

Os atuais gargalos incluem justamente as limitações físicas da pista e a necessidade de qualificação do terminal, somados à concorrência com outros aeroportos regionais. Desde 2021, a administração municipal mantém tratativas com companhias aéreas para viabilizar ao menos uma rota regular conectando Ijuí a grandes centros, mas a consolidação depende do avanço desses investimentos.

No campo econômico, a operação aeromédica é um dos pilares, funcionando como elo para o transporte de pacientes de alta complexidade até hospitais de referência. Além disso, a estrutura favorece o deslocamento ágil de executivos e investidores, reduzindo o tempo de viagem em comparação ao modal rodoviário.

A estratégia de desenvolvimento inclui ainda a transformação do aeroporto em um terminal de carga. Projetos em andamento buscam adequar a infraestrutura para aeronaves maiores, o que pode impulsionar cadeias de importação e exportação de indústrias locais.

Paralelamente, o município trabalha na criação de marcos legais para estimular a instalação de empresas no entorno, como hangares, oficinas de manutenção e operadores do setor agrícola.

Há articulação com o governo do Estado para viabilizar recursos destinados à modernização do complexo. A avaliação da gestão é de que aeroportos regionais são peças-chave para reduzir a dependência do transporte rodoviário no Rio Grande do Sul, ampliando a conectividade e descentralizando a logística.

Schulz destaca ainda o papel estratégico desempenhado pelo aeródromo em situações de crise, como os eventos climáticos extremos recentes, quando serviu como rota essencial para abastecimento, deslocamento e integração regional diante da interrupção de corredores terrestres e limitações operacionais na capital gaúcha.

Com a aviação regional respondendo por mais de um terço do tráfego aéreo na Região Sul do Brasil, a perspectiva é de que aeroportos como o de Ijuí ganhem protagonismo nos próximos anos, desde que avancem em infraestrutura e capacidade operacional.

Um dos ativos estratégicos vinculados ao aeroporto é o CIAC - Centro de Instrução de Aviação Civil, responsável pela formação de pilotos e pela manutenção de uma cultura aeronáutica consolidada no município desde 1940.

Integrado às operações do terminal, o aeroclube conta atualmente com dois hangares e uma frota de 34 aeronaves, entre aviões, planadores e motoplanadores, além de quatro instrutores e um checador de pilotos.

"A estrutura permite a formação de cerca de sete a dez alunos por ano, com cursos práticos de piloto privado de avião e de planadores, ambos homologados pela Anac", afirma Carlos Schulz.

Segundo ele, o tempo médio de formação varia entre quatro e cinco meses, dependendo da disponibilidade do aluno e das condições climáticas. Atualmente, cinco alunos estão em formação, número que se mantém estável nos últimos anos.

Apesar da demanda crescente por pilotos, especialmente impulsionada pelo déficit global de profissionais na aviação, a formação ainda esbarra em barreiras significativas. "O custo é o principal entrave. A formação completa pode variar de R$ 45 mil a R$ 250 mil, e o valor da hora de voo gira entre R$ 700 e R$ 1,5 mil", destaca Schulz.

Além do fator financeiro, limitações de infraestrutura também impactam e atrasam o ritmo de formação de novos pilotos.

"A manutenção das aeronaves tem custo elevado, com peças dolarizadas, e há escassez de escolas homologadas em diversas regiões, o que faz muitos alunos migrarem para outros centros", explica. Ele também aponta que a ausência de simuladores homologados reduz a eficiência da formação e eleva os custos operacionais.

Mesmo diante desses desafios, o aeroclube projeta expansão. "Os próximos passos incluem a construção de um novo hangar, aquisição de simulador de voo e a criação de cursos de piloto comercial e de instrutor de voo", afirma Schulz. A iniciativa busca acompanhar o crescimento da aviação regional e ampliar a capacidade de formação local.