

02 DE MAIO DE 2025

NEWSLETTER NÓRDICOS

As últimas notícias dos países nórdicos



PREFÁCIO – O TRÁFEGO AÉREO NA ESCANDINÁVIA SOFRE COM TENSÕES GEOPOLÍTICAS. COMO ISSO AFETA PORTUGAL?

As companhias aéreas chinesas estão a abrir novas rotas para a Europa como nunca antes visto, enquanto as companhias europeias, como consequência direta do encerramento do espaço aéreo sobre a Bielorrússia, a Rússia e a Ucrânia, são obrigadas a fazer um desvio longo e caro para evitar esses países. Já as companhias chinesas continuam a poder sobrevoar zonas de guerra.

O desvio, por exemplo de Copenhaga para Xangai, acrescenta cerca de duas horas ao tempo de voo habitual de dez horas, e aumenta os custos de combustível em 19%. Assim, as companhias europeias não conseguem competir nem em tempo de voo nem em preço. O principal desafio vem das companhias chinesas, uma vez que as companhias aéreas locais de outros países também têm de evitar o espaço aéreo russo. Mas tanto a Finnair como a SAS podem acabar numa situação em que a concorrência nas rotas para a Ásia esteja tão desequilibrada que recuperar a quota de mercado perdida seja impossível.

No verão de 2025, será a primeira vez que as companhias chinesas ultrapassam as concorrentes europeias no número de voos entre a Ásia e a Europa.

Enquanto as rotas para a Ásia se tornaram mais longas e caras a partir da Escandinávia, o tráfego para países do Médio Oriente praticamente desapareceu devido a conflitos geopolíticos. Todas as rotas para o Irão e Israel foram suspensas, e a capacidade para a Jordânia caiu 56% entre 2019 e 2024.

Cerca de 700.000 lugares foram perdidos nas rotas encerradas para a Bielorrússia, a Rússia e a Ucrânia. No total, a capacidade a partir da Escandinávia caiu 1,2 milhões de lugares desde 2019 devido a conflitos geopolíticos.

E o que é que isto tem a ver com Portugal, poderá o leitor perguntar?

O problema é que os voos para a China e grande parte da Ásia foram durante muitos anos uma fonte de receita importante para companhias como a Finnair e a SAS, tanto para viagens de negócios como para transporte de carga. Além disso, a concorrência das companhias low cost europeias ainda não se estabeleceu verdadeiramente nesse segmento.

Por outras palavras, esta situação deixa as companhias aéreas nórdicas enfraquecidas, quando antes podiam operar rotas de lazer na Europa (como por exemplo para Portugal) sem necessidade de obter grandes lucros. Essas rotas de lazer eram, em alguns casos, vistas mais como um serviço para os clientes mais fiéis, que podiam usá-las para férias (frequentemente com pontos bónus), e ainda assim era vantajoso para as companhias, já que no verão os aviões estavam muitas vezes disponíveis devido à menor procura por viagens de negócios.

Hoje, a SAS e a Finnair já não se podem dar ao luxo de ver estas rotas de lazer apenas como um serviço ao cliente. Por um lado, são obrigadas a explorar novos mercados no segmento de lazer; por outro, precisam de gerar lucro com essas rotas - o que não é tarefa fácil.

Mas estamos aqui para ajudar, e neste momento estamos a ultimar os últimos detalhes de uma campanha publicitária conjunta com a SAS, que será lançada nos mercados sueco e dinamarquês nos próximos dias.

Boa leitura...

NOVOS DADOS REVELAM DIFERENÇAS DE COMPORTAMENTO ENTRE GÉNEROS EM VIAGENS DE NEGÓCIOS

Uma nova análise realizada pela agência de viagens corporativas FCM Travel, com base em respostas de 450 viajantes de negócios nos países nórdicos, revela diferenças significativas nos hábitos de viagem entre homens e mulheres.

Enquanto os homens viajam com maior frequência, os dados mostram que as mulheres tendem a priorizar o conforto, a segurança e opções mais sustentáveis do ponto de vista ambiental. O estudo destaca também diferenças interessantes na forma como planeiam as viagens, nas prioridades relacionadas com a saúde e na adoção do conceito de "bleisure" - a combinação de viagens de negócios com lazer.

Os dados indicam que os homens representam a maioria dos viajantes de negócios: 47% dos homens inquiridos realizam pelo menos uma viagem por mês, comparado com 32% das mulheres. No entanto, as mulheres destacam-se noutros aspetos - nomeadamente na escolha do meio de transporte.

Nada menos que 58% das mulheres optam por viajar de comboio, comparado com apenas 42% dos homens. As viagens de avião são significativamente mais populares entre os homens (74%), enquanto apenas 26% das mulheres escolhem o avião como meio de transporte principal. Estes números indicam que as mulheres têm maior preocupação com o impacto ambiental e o conforto ao planear as suas deslocações.



Esta tendência é reforçada pelos hábitos de planeamento. O estudo mostra que as mulheres, em geral, planeiam com mais antecedência - a maioria reserva as suas viagens de trabalho com pelo menos duas semanas de antecedência, o que pode contribuir para uma experiência mais eficiente e com menos stress.

Apesar do crescente foco global na sustentabilidade, a análise revela que menos de 5% dos homens e das mulheres indicam o impacto ambiental como o fator mais importante na escolha do meio de transporte para viagens de negócios.

As mulheres não só demonstram maior consciência ambiental e melhor organização, como também tendem a tirar mais partido das viagens. Segundo a análise, é mais provável que as mulheres combinem viagens de negócios com lazer - a chamada tendência "bleisure".

Esta opção flexível permite aos colaboradores prolongar a viagem profissional com algum tempo de lazer. O estudo revela também que 32% das mulheres preferem jantar no hotel, em comparação com apenas 21% dos homens que fazem a mesma escolha.

Os hábitos de viagem das mulheres refletem uma maior necessidade de segurança e bem-estar. Um total de 31% das mulheres entrevistadas afirmaram já se ter sentido vulneráveis durante uma viagem de negócios - um contraste marcante com os apenas 4% dos homens que relataram o mesmo.

Ao mesmo tempo, a análise revela que a saúde e a atividade física são valorizadas de forma desigual entre géneros. Mais do dobro dos homens, em comparação com as mulheres, dizem não considerar importante manter-se ativos e saudáveis durante as viagens de trabalho.

“Esta informação é importante porque mostra como as viagens podem - e devem - ser adaptadas a diferentes necessidades e comportamentos. Se queremos garantir deslocações profissionais seguras, eficazes e sustentáveis, precisamos de compreender o que motiva e preocupa os viajantes - independentemente do género”, afirma Bodil Månsson, diretora-geral da FCM Travel para os países nórdicos.

“Ajudamos as empresas a utilizar ativamente dados como estes. Não se trata de criar tratamentos diferenciados, mas sim de oferecer soluções flexíveis e inclusivas que reflitam as reais necessidades dos colaboradores. Isto, em última análise, resulta em viajantes mais satisfeitos e melhores resultados - tanto para as pessoas como para os negócios”, acrescenta.

Sobre o estudo

O inquérito foi realizado pela FCM Travel em março de 2025 e contou com a participação de 450 viajantes de negócios da região nórdica.

Fonte: <https://travelnews.no/nyheter/nye-tall-viser-forskjeller-i-atferd-mellom-kjonnene-pa-forretningsreise/>

O PREÇO DA VIAGEM PASSOU A SER O FATOR MAIS IMPORTANTE PARA OS NORUEGUESES

Um novo inquérito realizado pela cadeia de agências de viagens Ticket revela os hábitos de viagem dos noruegueses - e não é o sol nem o calor que mais pesam na decisão.

Os noruegueses estão prontos para a época alta das viagens. Com o fim da Páscoa, os esquis são arrumados definitivamente e o foco passa para escapadinhas urbanas e férias no sul da Europa.

E com toda a conversa sobre o aumento dos preços dos alimentos, da eletricidade e dos empréstimos bancários, há um fator que se tornou mais importante do que nunca na escolha do destino: o preço da viagem.

Este fator ultrapassa até o que, no ano passado, era considerado o mais importante pelos viajantes: a sensação de que o destino era “seguro e acolhedor”. O clima, claro, continua a ter peso - mas houve uma mudança de prioridades.

Em 2023, a possibilidade de voos diretos era o critério mais valorizado. Agora, é o preço da própria viagem que lidera.

“O peso do preço aumentou de 43% para 49% em comparação com o ano passado”, afirma Ellen Wolff Andresen, diretora de marketing e administração da Ticket Feriereiser, ao jornal norueguês Dagbladet.

“No entanto, isso não significa que a segurança deixou de ser relevante - continua a ocupar o segundo lugar na lista de prioridades”, acrescenta Wolff Andresen.



Não é apenas o preço da viagem que conta para os noruegueses. Também valorizam que o custo de vida no destino seja acessível – esse é o terceiro fator mais importante no inquérito realizado pela Sifo Kantar para a Ticket.

Por outro lado, a importância atribuída aos voos diretos caiu de 46% para 26% – embora isso ainda seja suficiente para ocupar o quarto lugar na lista.

Também os grandes operadores turísticos notam que o preço e o orçamento desempenham um papel central nas decisões dos viajantes.

“Quando se trata de preço, é claro que continua a ser relevante – especialmente nestes tempos de juros altos e despesas crescentes. Mas o que mais notamos é que a segurança financeira e a flexibilidade tornaram-se ainda mais importantes do que o preço em si para muitos clientes”, explica Beatriz Rivera, diretora de comunicação da Apollo.

“Hoje em dia, temos muitos mais clientes a perguntar se é necessário pagar toda a viagem de imediato, quais os seus direitos em caso de cancelamento – e, sobretudo, quanto tempo demorará a receber o reembolso”, acrescenta.

A maioria das pessoas tem consciência de que a coroa norueguesa está a perder valor face a moedas como o euro, o dólar e a libra esterlina. A situação não piorou muito desde o verão passado, mas os noruegueses sentirão o impacto no orçamento de férias – não só pela desvalorização da moeda, mas também porque os preços nos destinos aumentaram, devido à elevada procura e à inflação global.

Comentário adicional: O mesmo aplica-se à coroa sueca, mas não à coroa dinamarquesa, que está indexada ao euro com uma taxa de câmbio fixa. Na Finlândia, a moeda oficial é o euro.

Fonte: <https://dinside.dagbladet.no/reise/knuser-alt/83006248>

A SAÍDA DA RYANAIR DO AEROPORTO DE BILLUND LEVOU A AUMENTOS SIGNIFICATIVOS NOS PREÇOS DOS BILHETES DE AVIÃO

Desde que a Ryanair suspendeu todos os voos de e para o Aeroporto de Billund em março de 2025 – em protesto contra o aumento das taxas aeroportuárias e a nova taxa sobre passageiros – os preços dos bilhetes nas rotas anteriormente operadas pela companhia aumentaram drasticamente. Segundo uma análise do Índice Dinamarquês de Preços de Voos, os preços para destinos europeus a partir de Billund aumentaram, em média, 87%, e em algumas rotas até 1.100%



Em comparação, os aumentos médios nos preços a partir de Copenhaga e Aalborg rondam apenas os 15 %.

Fonte: <https://standby.dk/billund-lufthavn-ryanair-farvel-giver-dyrere-billetter/>

RESULTADO RECORDE PARA A ESCAPE TRAVEL

A Escape Travel alcançou em 2024 a sua maior faturação de sempre, com 453,6 milhões de coroas norueguesas. A empresa norueguesa é especializada na organização de viagens personalizadas, incluindo cruzeiros fluviais, cruzeiros marítimos, viagens ativas, viagens temáticas, viagens desportivas, viagens para solteiros e viagens corporativas.

O resultado antes de impostos foi de 13,3 milhões de coroas, o melhor de sempre na história da empresa.

“2024 foi um bom ano para nós - afirma o diretor-geral da Escape Travel Noruega”, Tor Johan Pedersen.

“Tivemos uma evolução positiva em todas as áreas de negócio. Os nossos colaboradores fizeram um trabalho fantástico. Trabalhamos continuamente no reforço da nossa presença digital, bem como no desenvolvimento de produtos e competências, para estarmos o melhor preparado possível para os próximos anos”.

Ao longo dos anos, a Escape construiu parcerias, amizades e relações em todo o mundo.

“É precisamente esta cooperação e estes laços que nos permitem oferecer aos nossos clientes viagens que proporcionam alegria, compreensão e experiências únicas - acrescenta Pedersen”.

As vendas para 2025 estão a correr bem e, em março, já estavam significativamente acima do mesmo período em 2024.

Fonte: <https://travelnews.no/nyheter/rekordresultat-for-escape-travel/>

SUÉCIA - NOVA TENDÊNCIA: OS SUECOS TROCAM O LUXO PELA PAZ DE ESPÍRITO

Um novo inquérito da Ticket mostra que a segurança surgiu como a prioridade mais importante quando os suecos marcam a sua viagem . Por outro lado, a importância dos voos diretos e da comodidade está a diminuir - o preço e a segurança são agora os fatores que determinam as decisões de viagem.

O desejo de viajar continua a ser forte entre os suecos, mas o que se passa no mundo em redor está a afetar onde e como viajam. De acordo com o novo inquérito YouGov da Ticket, a segurança é classificada como o fator mais importante na escolha de um destino - algo que metade dos suecos considera agora crucial, um aumento de 10 pontos percentuais em relação ao ano passado.

Tiyoneh Jah, diretora de relações públicas da Ticket - A segurança sempre desempenhou um papel importante, mas parece ter-se tornado mais importante este ano. Tanto o que se passa a nível mundial, como a nível doméstico contribui para isso.



O interesse pelos EUA, por exemplo, diminuiu, o que a Ticket relaciona com as preocupações sobre o clima político do país. Existindo ainda outros fatores a ter em conta, os voos diretos passaram do segundo para o quinto lugar entre os critérios de decisão importantes - uma queda de 14 pontos percentuais.

Tiyoneh Jah - Cada vez mais pessoas estão dispostas a trocar a comodidade por uma viagem económica. A situação económica está a tornar o preço um fator cada vez mais importante.

O inquérito revela ainda que a estabilidade do tempo continua a ser um aspeto importante, mas a segurança e a economia são agora os fatores determinantes na escolha de férias .

Fonte: [Ny trend: Resenärer byter lyx mot lugn - Travel News](#)

A SEGURANÇA DAS VIAGENS DETERMINA A ESCOLHA DA EMPRESA DE VIAGENS - NOVOS NÚMEROS MOSTRAM O DESAFIO DO SECTOR

Um novo inquérito global realizado pela Amadeus revela que a segurança dos pagamentos se tornou um fator decisivo para os viajantes. Sete em cada dez preferem escolher uma empresa com uma boa reputação de segurança e dois terços suspeitam que a fraude está a aumentar.

Um inquérito recente da Outpayce, especialista em pagamentos da Amadeus, mostra que 72% dos viajantes preferem empresas de viagens com uma forte reputação de comércio seguro, enquanto 35% não confiam nas empresas de viagens para proteger os seus dados de pagamento.



Um número elevado de pessoas já foi afetado por fraudes de pagamento e, em alguns países, como o Brasil, nove em cada dez. No entanto, dois terços consideram que o sector nega frequentemente compras legítimas, o que prejudica a confiança do consumidor.

Os clientes exigem cada vez mais segurança, mas querem soluções ágeis - um equilíbrio difícil para o sector. Tecnologias como a *tokenização e os filtros de fraude baseados em IA são vistas como possíveis soluções.

Ao mesmo tempo, o inquérito mostra que, embora 75% considerem a autenticação de dois fatores fácil de utilizar, quase metade cancelou uma compra quando esta estava ativada.

O inquérito a 4500 viajantes em França, no Reino Unido, nos EUA, no Brasil e em Singapura reflete um ceticismo crescente quanto à forma como a indústria das viagens lida com a cibersegurança.

*Significa substituir ou dividir algo em 'tokens' (unidades) mais pequenas, por exemplo, neste contexto de segurança de dados (p. ex., PCI DSS), substituir informações sensíveis (número de cartão de crédito, número de segurança social) por um token não sensível que é armazenado separadamente.

Fonte: [Resesäkerhet avgör val av resebolag - nya siffror visar branschens utmaning - Travel News](#)

SUÉCIA - O DEPUTADO DO PARTIDO DOS VERDES (MILJÖPARTIET), DANIEL HELLDÉN, QUER DUPLICAR A TAXA SOBRE AS COMPANHIAS AÉREAS

Na sua proposta de orçamento da primavera, o Partido dos Verdes propõe a duplicação da taxa de aviação. O partido argumenta que o imposto é um instrumento eficaz para reduzir as emissões de carbono e que deve ser mantido para contribuir para um futuro mais sustentável. Sasja Beslik, especialista em *ESG, contesta, considerando a proposta um disparate.

DH - A taxa sobre a aviação reduz as emissões e deve ser mantida

Para além de duplicar a atual taxa de aviação, o deputado propõe também um novo imposto sobre os voos privados. Esta é uma medida que visa combater o aumento do número de aviões privados, que o partido considera poluidores ambientais.

Sasja Beslik não se mostra impressionado:

SB- Isto mostra mais uma vez que o Partido dos Verdes não compreende como funciona o capitalismo. Seria muito mais eficaz tributar as ações de combustíveis fósseis e as obrigações do Estado dos países que extraem petróleo e gás, em vez de penalizar as pessoas que viajam de avião, não faz qualquer sentido .

Janine Alm Ericson, porta-voz dos verdes no Parlamento para a política económica, considera que a proposta do Governo, no sentido de abolir o imposto sobre as companhias aéreas, distorce completamente a distribuição do bem-estar e a economia na Suécia.

JAE - O Partido Tidö (partidos que constituem a atual coligação governamental) está a passar a fatura da sua péssima política para os jovens suecos

A Travel News já tinha noticiado anteriormente a posição do governo sobre a taxa de aviação e o seu impacto no sector da aviação. As críticas dos Verdes sublinham a crescente divisão de pontos de vista sobre a forma de equilibrar a política ambiental e a justiça económica. A Dinamarca introduziu um imposto nacional sobre a aviação em 1 de janeiro de 2025, taxa que está dividida em três níveis, consoante o destino do voo.

- Voos domésticos e da UE: 30 DKK (cerca de 45 SEK) por passageiro.
- Voos de longo curso: até 390 DKK (cerca de 585 SEK) por passageiro.

Prevê-se que o imposto gere cerca de 1,2 mil milhões de coroas dinamarquesas por ano e será afetado à transição para o combustível de aviação sustentável, SAF. O objetivo é que todos os voos domésticos na Dinamarca sejam alimentados por SAF, hidrogénio ou eletricidade até 2030.

O sector dinamarquês da aviação manifestou a sua preocupação com o facto de o imposto poder afetar negativamente a competitividade, especialmente em comparação com a Suécia, onde se prevê a abolição do imposto sobre a aviação. Tal poderia alterar a situação concorrencial entre o aeroporto de Copenhaga (Kastrup) e o de Arlanda .

Simultaneamente, a Ryanair decidiu encerrar a sua base em Billund e cancelar 32 rotas a partir da Dinamarca, o que se deve em parte à nova taxa de aviação .

*ESG (Environmental, Social, Governance) é uma estrutura que permite avaliar a sustentabilidade e a responsabilidade das empresas ou dos investimentos em três domínios principais, nomeadamente, ambiente, aspetos sociais e gestão empresarial.

SUÉCIA - 70 ANOS DE CHARTER – “DO CHURRASCO AO GOURMET”

Quando o primeiro voo charter levantou voo em 1955, o público-alvo tinha grande disponibilidade económica. Atualmente, o charter é um modelo flexível e seguro que resistiu aos preconceitos, às mudanças geracionais e às crises. Foi assim que as viagens se tornaram uma parte natural da vida dos suecos.

Alguns dias de trabalho são particularmente memoráveis. Como o de dezembro de 2006, quando Martina Krantz, agora assessora de imprensa da Apollo, trabalhou no departamento responsável pela resolução de eventuais problemas da viagem antes da partida.

Martina Krantz - Na véspera de uma partida para Goa, recebemos um overbooking de um hotel, era Natal e era impossível encontrar outras opções. A solução? O gestor de destinos da Apollo para Goa encontrou alojamento - sob a forma de tendas.

Martina Krantz - Eram da melhor qualidade disponível e os clientes ficaram na “primeira linha” da praia, claro que com um serviço e atenção extra da nossa parte. Por isso, acabou bem!



A anedota é engraçada. Mas também mostra o que é a força das viagens charter: que alguém assume a responsabilidade. Atualmente, o charter tem 70 anos. A sua história é o relato das viagens suecas, sendo também a história de como a segurança, acessibilidade e a vontade de mudar deram forma a um modelo de negócio muito apreciado.

Tudo começou em 22 de abril de 1955. Foi nessa altura que o primeiro voo charter saiu de Bromma (segundo aeroporto de Estocolmo) com 26 suecos a bordo. O destino era Maiorca - com quatro escalas e uma noite em Marselha. Era também caro, equivalente a 16 000 coroas suecas na cotação atual.

Na década de 1950, o volume total de charters a partir da Suécia era apenas de cerca de 15 000 passageiros, em comparação com os atuais 1,5 milhões. Tratava-se, portanto, de um grupo exclusivo e seletivo de viajantes, que entrou no mercado em 1956, juntamente com a empresa dinamarquesa Spies. Assim, tratava-se de um grupo exclusivo e seletivo de viajantes”, comenta Claes Pellvik, Diretor de Comunicação da Ving, que entrou no mercado juntamente com a empresa dinamarquesa Spies em 1956.

Cinco anos mais tarde, foi lançada a Fritidsresor, atualmente TUI. Os aumentos reais dos salários na década de 1960 e as novas tecnologias tornaram as viagens aéreas acessíveis a um maior número de pessoas. A Ving abriu lojas e a Spies introduziu as férias de última hora.



Claes Pellvik - Pode dizer-se que os voos charter faziam parte do moderno Estado-providência sueco, da mesma forma que as pessoas podiam comprar carros Volvo, mobiliário Ikea e roupa H&M. Havia um grande desejo de viajar e as pessoas tinham curiosidade em ver e conhecer novos países e culturas.

Em 1978, pouco mais de um décimo da população viajava em charter e surgiu uma nova cultura charter, tendo-se Espanha tornado o principal destino de férias. As pessoas bebiam sangria em copos de plástico e organizavam festas de churrasco. A popularidade trouxe consigo um estigma e, quando a *"Sällskapsresan" estreou em 1980, os preconceitos foram cimentados.

Anna Hagberg - Poucos filmes têm um culto tão grande entre os jovens e os mais velhos como os dois primeiros da série *"Sällskapsresan". Por outro lado, foi provavelmente também a série mais prejudicial para os voos charter.

Porque a realidade já tinha começado a mudar, mais uma vez, dado que durante os anos 80, os destinos tornaram-se mais numerosos e a liberdade de escolha maior. Começou a tornar-se um "umbrella" para diferentes formas de viajar. A Fritidsresor lançou a Tailândia, a Ving oferecia voos charters para as grandes cidades, uma alternativa muito mais barata do que os voos regulares.

Atualmente, algumas das ofertas levantam uma ou duas sobrancelhas. Cidade do Cabo, Beirute, Eilat e Natal, assim como viagens ao Irão e ao Afeganistão. Na década de 1990, tudo, desde a Guerra do Golfo até à recessão, perturbou as reservas, mas foi depois da viragem do milénio, em que a indústria foi posta à prova ainda mais. O 11 de setembro de 2001 alterou profundamente o panorama das viagens aéreas e três anos mais tarde, a catástrofe do tsunami no Sudeste Asiático foi um acontecimento traumático para muitos milhares de suecos.

Dian Martinez Valência, diretora de comunicação da TUI Suécia - Esta foi a maior operação de evacuação na história da empresa, com cerca de 4.400 clientes nórdicos, incluindo 2.900 suecos, evacuados da Tailândia em poucos dias.

Mas as catástrofes não perturbaram aquilo que sustenta os voos charter: o nosso desejo de viajar. Após a abolição do imposto sobre os voos charter e a liberalização das viagens aéreas regulares no final dos anos 90, as oportunidades voltaram a crescer. os charters tornaram-se mais flexíveis, até a própria designação começou a mudar.

Dian Martinez Valencia - Atualmente, o termo “charter” é utilizado de forma descuidada como sinónimo de “pacote de férias” com voos e hotéis. Os viajantes querem a segurança, a flexibilidade e a comodidade de um pacote de férias, mas para muitos é menos importante saber se, por exemplo, o voo em que estão a viajar é charter ou regular.

A segurança também esteve no centro das atenções durante a COVID-19.

Anna Hagberg - Os voos charter tiveram um certo renascimento durante e após a pandemia, quando muitas pessoas se aperceberam das vantagens de ter alguém a apoiá-las.

O sol e mar por si só também já não faz parte da agenda, os viajantes charter de hoje sonham com experiências, cultura, gastronomia, natureza e atividade física.



Martina Krantz - No passado, o viajante charter era considerado, no mínimo, um amante do sol que procurava segurança e que só queria passar as suas férias à beira da piscina com uma cerveja gelada na mão e relaxar. Atualmente, não existe um estereótipo do viajante charter, os nossos clientes vêm de todas as classes sociais, são de todas as idades e têm necessidades diferentes.

O que todos têm em comum é o desejo de flexibilidade e personalização. A tecnologia moderna desempenha um papel importante neste domínio, sendo que as viagens são reservadas online. Os sítios Web substituíram os catálogos, tendo sido desenvolvidos serviços como o Vings Easy Travel, em que a bagagem é registada no hotel para a viagem de regresso.

Claes Pellvik - É o surgimento das aplicações que permitem aos clientes personalizar facilmente a sua viagem diretamente no seu telemóvel. As possibilidades de criar viagens e experiências à medida com IA serão infinitas daqui para a frente. Uma dica pessoal e um encontro humano raramente podem ser substituídos pela IA ou pelo digital, mas em simbiose podem ser fantásticos.

Todavia, alguns preconceitos parecem difíceis de eliminar. Uma sondagem recente encomendada pelo operador turístico Sunweb sugere que muitas pessoas continuam a pensar no charter como um programa com tudo incluído, com hotéis impessoais e pouca cultura local, 39% afirmam que é o equivalente à comédia “Sällskapsresan”, apesar de as festas de churrasco e as excursões serem algo do passado.

Anna Hagberg - A noção de viagem em grupo, tal como surgiu no passado, ainda existe em certa medida, mas os charters são essencialmente apenas um pacote de viagens. Podemos ficar simplesmente numa ilha grega, com poucos suecos e ignorar as excursões organizadas, e isso é tão charter como um hotel familiar popular, onde os hóspedes são escandinavos e tudo é feito nas línguas escandinavas.

Martina Krantz também quer dissipar o mito de que os viajantes de charter experimentam menos o destino.

Martina Krantz - É claro que cabe a cada viajante escolher como quer passar as suas férias. Mas vemos claramente que a maioria dos nossos viajantes quer viver experiências, descobrir, explorar e ser ativo”, afirma, sublinhando que os guias turísticos no local têm como principal função prestar um serviço personalizado e estar disponíveis para o caso de acontecer alguma coisa.

Os viajantes de charter experimentam menos o destino.

- É claro que cabe a cada viajante escolher como passar as suas férias. Mas vemos claramente que a maioria dos nossos viajantes quer viver experiências, descobrir, explorar e ser ativo”, diz ela, sublinhando que os guias turísticos no terreno têm como principal função prestar um serviço personalizado e estar disponíveis em caso de ocorrência de algum problema.

O que o futuro nos reserva não é claro. Mas Dian Martinez Valencia acredita que haverá uma maior colaboração entre os grandes operadores turísticos, os decisores locais assim como com as comunidades locais.

- Para garantir que nós e as gerações futuras possamos continuar a viajar de uma forma mais sustentável. Os viajantes também vão querer cada vez mais causar um impacto positivo ou retribuir de alguma forma aos destinos que visitam.

A flexibilidade e a personalização vieram provavelmente para ficar.

Anna Hagberg - Tal como tudo o que possa eliminar o incómodo, para que as viagens se tornem ainda mais fáceis. Num mundo em grande mudança em termos de clima, política e afins , penso que não devemos excluir outros tipos de estações e novos destinos, que não temos no mapa atualmente.

Ou como diz Martina Krantz:

- Estou absolutamente convencida de que as férias charter continuarão a existir nos próximos a 70 anos. É a forma mais fácil, mais segura e eficiente de viajar - e estes são três **USPs que estão a tornar-se cada vez mais importantes.

*Comédia clássica sueca sobre o mais sueco de todos os fenómenos: a viagem charter às Ilhas Canárias

** Unique Selling Proposition (fácil, seguro, eficiente) que tornam as viagens charter particularmente atrativas e as distinguem de outros tipos de viagens.

Fonte: ['Chartern 70 år - från grisfest till gourmet - Travel News](#)



GRANDE FOCO NAS VIAGENS DE NEGÓCIOS POR COMBOIO EM 2025 - DOIS EM CADA TRÊS PREFEREM O TRANSPORTE FERROVIÁRIO AO AÉREO

Dois em cada três viajantes de negócios preferem o comboio ao avião para distâncias mais curtas - desde que o tempo de viagem e o preço sejam semelhantes. É o que revela um relatório recente da BCD Travel, empresa especializada em viagens de negócios, baseado nas respostas a um inquérito realizado a 681 viajantes de negócios na Europa e na Ásia-Pacífico.

A localização central da estação de comboios, assim como a comodidade e a possibilidade de trabalhar a bordo são os principais fatores subjacentes à escolha. Um total de 83% trabalha enquanto viaja e quase o mesmo número de inquiridos quer ter acesso fiável á rede Wi-Fi e tomadas elétricas. Mas, apesar de um interesse claro na sustentabilidade, seis em cada dez inquiridos não possui uma política de viagens clara em relação ao transporte ferroviário. Apenas 6% afirma que a sua entidade patronal lhe exige que escolham o comboio em vez do avião.

Olivia Ruggles-Brise, Diretora de Sustentabilidade da BCD Travel - A comunicação é fundamental, não basta ter uma regularização - os viajantes também precisam de saber quando e como reservar os comboios.

E os desafios? Os atrasos e cancelamentos estão no topo da lista, seguidos do congestionamento, da má conetividade e dos preços elevados.

Fonte: [Starkt tågfokus 2025 - två av tre väljer spår före vingar - Travel News](#)

VISTOS GOLD MALTA - O TRIBUNAL CONSIDEROU QUE O PROGRAMA COMERCIALIZA A CIDADANIA E SABOTA A CONFIANÇA MÚTUA ENTRE OS ESTADOS-MEMBROS (FINANCIAL TIMES)

Embora Malta tenha anteriormente reformado o programa, nomeadamente excluindo os cidadãos russos e bielorrussos, o tribunal considerou que continuava a violar as regras da UE. O programa gerou mais de 1,4 mil milhões de euros desde 2015, mas tem sido criticado por permitir o branqueamento de capitais e dar acesso à UE a pessoas com antecedentes questionáveis.



A Comissão Europeia congratulou-se com a decisão e sublinhou que a cidadania não deve estar à venda, tendo Malta anunciado que vai respeitar a decisão e rever as suas regras de cidadania.

Fonte: [EU stoppar Maltas guldpass - strider mot unionens regler - Travel News](#)

O PREÇO DA GEOPOLÍTICA: A SAS PERDE COM O ENCERRAMENTO DE ROTAS – A CHINA PASSA À FRENTE

A SAS alerta para as graves consequências para os passageiros, turismo e o transporte de mercadorias, uma vez que os voos entre a Escandinávia e a Ásia se tornam cada vez mais vulneráveis.

Um novo relatório da SAS mostra que a Escandinávia perdeu mais de 1,2 milhões de lugares (voos de partida) em 2024, em comparação com os níveis anteriores à pandemia. A principal razão é o facto de o principal espaço aéreo do Leste - sobre a Rússia, a Bielorrússia e a Ucrânia - continuar fechado às companhias aéreas ocidentais. Por outro lado, a conturbante geopolítica na Ásia e no Médio Oriente está a criar desafios adicionais para o sector da aviação.

O relatório é o primeiro da nova série de análises “Aviation Insight” da SAS e destaca o facto de as companhias aéreas europeias estarem a ser mais afetadas do que as concorrentes que ainda estão autorizadas a operar no espaço aéreo russo. Este facto dá uma vantagem às transportadoras asiáticas - algo já visível nos aumentos de capacidade das companhias aéreas chinesas em rotas que a SAS é agora forçada a suspender.

Mads Brandstrup Nielsen, Vice-Presidente Sénior dos Assuntos Públicos da SAS - Enquanto o espaço aéreo russo estiver fechado, este desequilíbrio manter-se-á. O sector dos transportes aéreos necessita de condições equitativas para poder oferecer serviços intercontinentais sustentáveis e competitivos a longo prazo.



Tempos de voo mais longos, viagens mais caras

A SAS salienta especificamente que as rotas para a Ásia se tornaram mais longas e mais caras. Uma rota como Copenhaga - Xangai pode demorar até mais de duas horas a mais em cada sentido quando os aviões têm de fazer um desvio para sul ou para norte. Isto significa custos de combustível mais elevados, menor utilização dos aviões, menor capacidade de carga e perda de competitividade.

A SAS confirma que não irá operar serviços diretos para a China em 2025, enquanto os operadores chineses estão a aumentar a sua presença. De acordo com o relatório, as transportadoras ocidentais forçadas a efetuar desvios perderam passageiros a uma taxa significativamente mais elevada do que as que ainda têm acesso ao espaço aéreo russo.

Apesar dos ventos contrários, a SAS planeia abrir uma nova rota para Seul em setembro de 2025. Prevê-se que a rota seja competitiva mesmo nas condições atuais, uma vez que todas as companhias aéreas são afetadas de forma semelhante precisamente nessa rota.

O turismo, as viagens de negócios e o transporte de mercadorias são afetados

O impacto não se faz sentir apenas no tráfego de passageiros. O transporte de mercadorias também é atingido negativamente - rotas mais longas reduzem a capacidade de transporte de mercadorias e criam atrasos, afetando o comércio entre a Europa e a Ásia. O relatório da SAS aponta igualmente para a redução das viagens de negócios e dos fluxos turísticos para a Escandinávia, o que, por sua vez, condiciona a economia local e o turismo.

Para fazer face a estes desafios, a SAS está a investir em rotas alternativas, novas parcerias e aviões mais eficientes em termos de combustível. O objetivo é reforçar a competitividade e a resistência a longo prazo

Fonte: [Geopolitikens pris: SAS förlorar på stängda rutter - Kina flyger förbi - Travel News](#)

A NORWEGIAN CONTINUA A AUMENTAR A CAPACIDADE NA SUÉCIA

Quando vemos a SAS a investir em Copenhaga, a questão que se coloca é a de saber se isso abre caminho a outras companhias aéreas no mercado sueco. A Norwegian anunciou agora que considera a Suécia como um dos seus mercados mais importantes. Mas, mais uma vez, recordamos que Arlanda não se mantém na mesma posição quando comparamos os três hubs de Estocolmo, Oslo e Copenhaga. Devido à sua localização e à sua área de influência, Arlanda deveria poder afirmar-se melhor face aos outros grandes aeroportos escandinavos.

A Norwegian continua a centrar-se na Suécia com novas rotas e mais partidas para destinos existentes. Nesta primavera, novas rotas diretas para Bucareste, Porto, Lyon e Bilbao terão início a partir de Estocolmo Arlanda. Nos últimos dois anos, a capacidade da Norwegian na Suécia aumentou em 30% para destinos ao sol e em 15% para as principais cidades.

Charlotte Holmbergh, Diretora de Comunicações da Norwegian - Boas ligações aéreas são cruciais para a competitividade de um país, mas a Suécia ainda está atrás da Noruega e da Dinamarca em termos de acessibilidade por via aérea, sendo um dos nossos mercados mais importantes e esperamos continuar a desenvolver a rede de rotas para contribuir para uma maior acessibilidade, enquanto temos objetivos elevados de redução das emissões.

A região nórdica é o principal mercado da Norwegian e a Suécia é o seu terceiro maior mercado, a seguir à Noruega e à Dinamarca. As rotas internacionais operam a partir de Estocolmo Arlanda, Gotemburgo Landvetter, Estocolmo Skavsta e Växjö. A partir de Stockholm Arlanda, a Norwegian serve 56 destinos e a partir de Göteborg Landvetter oito destinos. Tanto do Aeroporto Skavsta de Estocolmo como do Aeroporto Småland de Växjö, a Norwegian voa para três destinos em Espanha: Alicante, Málaga e Palma. A nível interno, a Norwegian voa entre Estocolmo e Umeå, Luleå, Kiruna e Skellefteå e, no verão, também para Visby.



Na primavera, foi inaugurada uma nova base de pilotos em Arlanda, onde ficarão inicialmente instalados cerca de 60 pilotos, existindo já uma base para a tripulação de cabine em Arlanda com cerca de 200 empregados. A Norwegian tem atualmente doze bases na Europa e restabeleceu recentemente a base da tripulação em Las Palmas.

Tal como a maioria das companhias aéreas, a Norwegian tem objetivos ambiciosos para reduzir as emissões. O objetivo é reduzir as emissões em 45% até 2030 e, para o conseguir, o foco está na renovação da frota de aeronaves com aviões modernos e eficientes em termos de combustível, voos mais eficientes e maior utilização de biocombustíveis.

As novas rotas com a Norwegian têm as seguintes datas de início:

Bucareste: 1 de maio

Porto: 4 de junho

Lyon: 13 de junho

Bilbau: 14 de junho

Fonte: [Norwegian ökar kapaciteten i Sverige - Flygtorget](#)

BOM RESTO DA SEMANA

