

19 DE MARÇO DE 2025

NEWSLETTER NÓRDICOS

As últimas notícias dos países nórdicos



PREFÁCIO — O SETOR DAS VIAGENS ESCANDINAVO ESTÁ CADA VEZ MAIS INTEGRADO

O setor das viagens na Escandinávia - e, de forma crescente, também na Finlândia - está a evoluir claramente para uma estrutura regional mais integrada. Onde anteriormente os mercados funcionavam sobretudo a nível nacional, assistimos hoje a uma tendência em que a estratégia, as compras e a gestão de capacidade são pensadas cada vez mais numa perspetiva nórdica.

Nos segmentos de charter e viagens organizadas, bem como na aviação, esta integração é visível há muitos anos. A TUI Nordic, o Nordic Leisure Travel Group (Spies, Ving e Tjäreborg) e a Apollo operam com estruturas regionais nórdicas, nas quais as negociações contratuais, os portefólios hoteleiros e a gestão de capacidade são coordenados entre os vários países. As linhas de produto e as escolhas de rotas são planeadas numa lógica nórdica conjunta.

No setor da aviação, a SAS Scandinavian Airlines é historicamente o símbolo mais evidente da integração escandinava, com três hubs e uma abordagem comercial regional. Também a Norwegian Air Shuttle é - apesar do nome - um operador claramente nórdico, com um volume de negócios significativo em toda a Escandinávia e, ainda que em menor escala, na Finlândia.

Esta evolução abrange agora também as agências de média dimensão, tanto no segmento de lazer como no MICE. A Albatros Rejser foi uma das primeiras empresas dinamarquesas a estabelecer filiais em vários países nórdicos. A sueca Rolfs Flyg & Buss abriu, nos últimos anos, escritórios na Noruega e na Dinamarca, enquanto a Sembo reforçou a sua posição nórdica através da

aquisição e fusão com a dinamarquesa DTF Travel, bem como da compra da Best Travel.

Também os operadores de nicho pensam cada vez mais numa lógica nórdica. A NordicGolfers tem, desde o início, toda a região nórdica como mercado e intensificou recentemente a sua expansão na Noruega e na Finlândia.

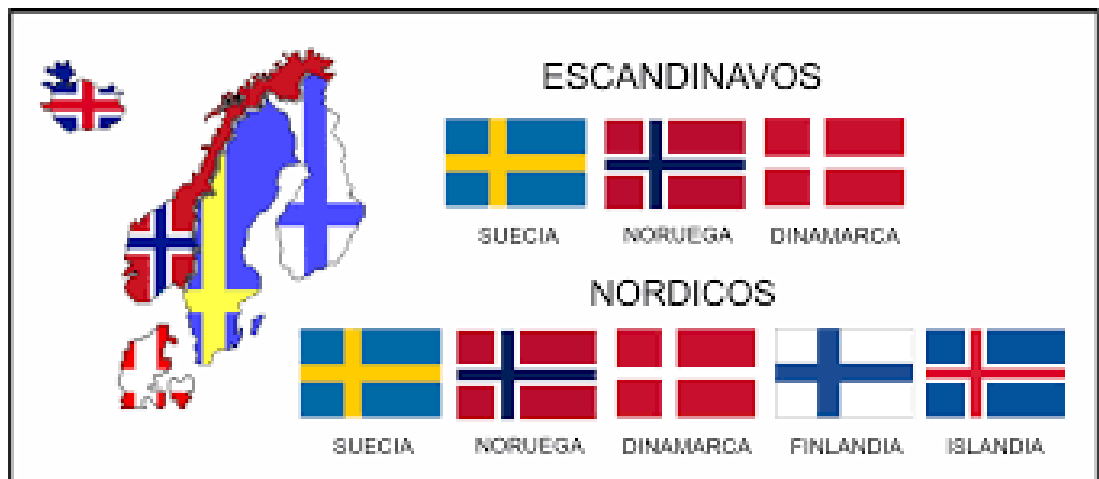
O grupo dinamarquês Aller Leisure estabeleceu-se na Noruega e realizou, nos últimos anos, várias aquisições na Suécia, incluindo a Grand Tours, Historiska Resor, PRO Medlemsresor, Äventyrsresor e ReseSkaparna. Paralelamente, a Springtime Travel expandiu a sua presença nórdica com um escritório na Noruega e anunciou a abertura de operações na Dinamarca na primavera de 2026.

Por fim, a LIWLIG – The Nordic Events Group demonstra que também a indústria de eventos e MICE está cada vez mais estruturada a nível nórdico.

Para potenciais parceiros de negócio, esta evolução significa que o mercado dos Países Nórdicos deve, cada vez mais, ser encarado como um mercado único – embora com nuances nacionais claras. Os operadores com uma base nórdica dispõem de um potencial de negócio agregado significativamente superior. Acordos estratégicos, negociações contratuais, decisões de capacidade e desenvolvimento de produto podem frequentemente ser conduzidos a nível nórdico, permitindo ganhos de escala, maior eficiência e posições negociais mais fortes. Ao mesmo tempo, as relações comerciais, as vendas, o marketing e a comunicação continuarão, em grande medida, a estar ancorados a nível local.

O sucesso na região exige, portanto, uma abordagem dupla: compreender a lógica dos grupos nórdicos e, simultaneamente, saber navegar nas dinâmicas específicas de cada mercado nacional. As empresas que dominam ambos os níveis estarão mais bem posicionados num setor escandinavo cada vez mais integrado.

Boa leitura!



A FINNAIR APRESENTA RESULTADOS MELHORES DO QUE O ESPERADO, ENQUANTO A CRISE NO MÉDIO ORIENTE SUSCITA PREOCUPAÇÕES

O tráfego da Finnair registou um desempenho superior ao esperado em fevereiro, com um aumento no número de passageiros e uma taxa de ocupação mais elevada.

A Finnair apresenta um relatório de tráfego mais forte do que o esperado para fevereiro. O número de passageiros aumentou quase 7%, enquanto a taxa de ocupação subiu para perto de 78%, o que representa uma clara melhoria em comparação tanto com as previsões, como o período homólogo do ano passado.

Ao mesmo tempo, a situação de segurança no Médio Oriente ensombra as perspetivas de evolução. A agitação recente na região já afetou a cotação das ações da companhia aérea e criou incerteza tanto em relação à procura como aos preços dos combustíveis.

No total, 904 400 passageiros viajaram com a Finnair em fevereiro, o que representa um aumento de 6,9% em relação ao mesmo mês do ano passado. Ao mesmo tempo, a capacidade aumentou 4,8%, medida em lugares/quilómetros disponíveis.

O tráfego vendido, medido em passageiros-quilómetros, aumentou ainda mais – 8,5% –, o que contribuiu para que a ocupação de passageiros subisse para 77,7%.



Evolução mais forte na Ásia

O crescimento foi particularmente evidente no tráfego para a Ásia, onde o aumento do número de voos para destinos como Tóquio e Osaka contribuiu para impulsionar tanto a capacidade como a procura. A ocupação de passageiros na região também se manteve em níveis elevados, rondando os 85%.

O tráfego para a Europa e o tráfego doméstico também registaram uma melhoria clara. Na Finlândia, a capacidade aumentou, nomeadamente através de mais voos para a Lapónia, onde o turismo de inverno continua a impulsionar a procura.

Na América do Norte, a evolução foi mais mista. A capacidade aumentou, nomeadamente através de mais voos para Dallas, mas a procura mostrou sinais de alguma desaceleração após vários meses de forte crescimento.

O transporte de carga continua a crescer

Por outro lado, a atividade de transporte de carga da Finnair continuou a recuperar-se de um período de referência fraco, tendo o volume total de carga aumentado cerca de 11% em comparação com fevereiro do ano passado.

Tal como acontece com muitas outras companhias aéreas, a maior parte do frete é transportado nos compartimentos de carga dos voos de passageiros, em vez de em aviões especificamente de carga.

A situação no Médio Oriente suscita preocupação

A Finnair suspendeu, por enquanto, os seus voos para o Dubai e Doha até 28 de março. Esta decisão deve-se ao agravamento da situação de segurança na região e às recomendações das autoridades aeronáuticas europeias no sentido de evitar vários espaços aéreos na zona.

Apesar da incerteza geopolítica, os efeitos diretos nas operações da Finnair têm sido, até ao momento, limitados. O tráfego para o Médio Oriente representa uma parte relativamente pequena das receitas da companhia aérea, apenas cerca de 3%.

Fonte: [Finnair starkare än väntat - men Mellanösternkrisen skapar oro](#)

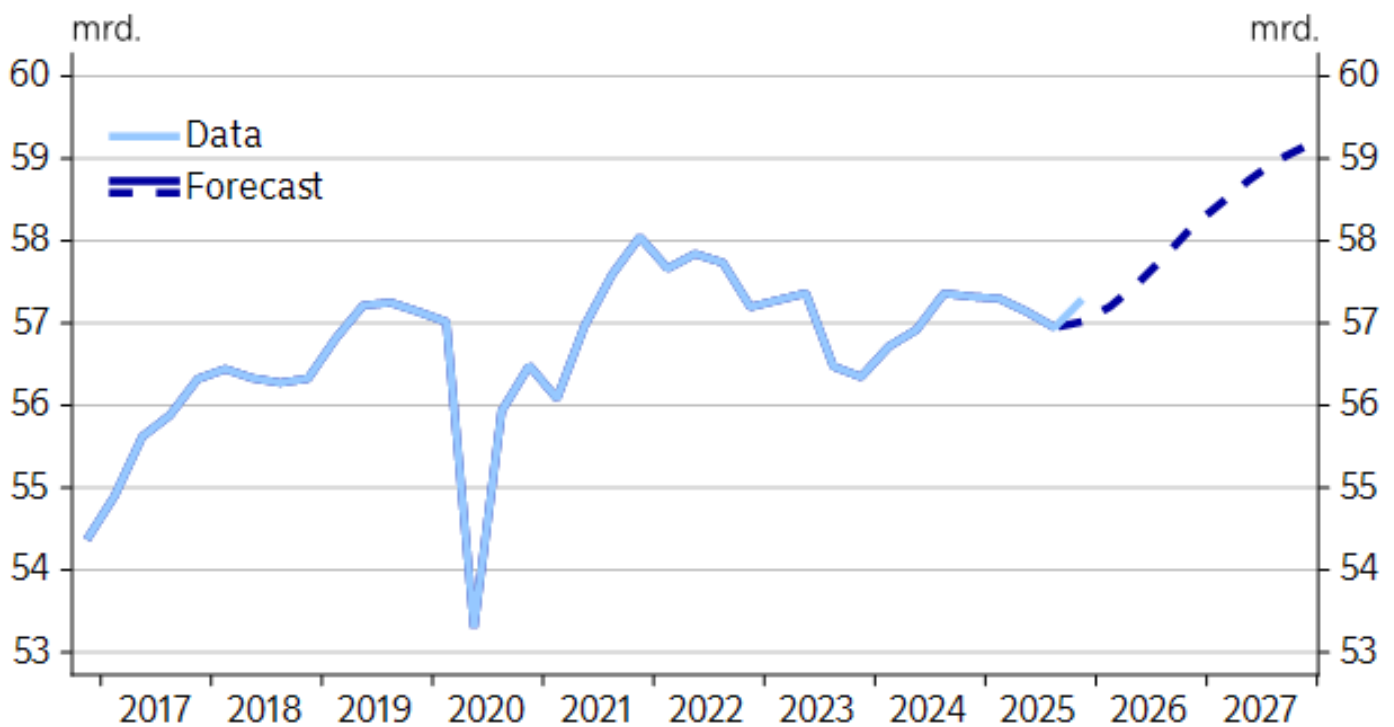


FINLÂNDIA – ECONOMIA E IMPACTO NA PROCURA TURÍSTICA

A evolução do número de viagens para Portugal é notável: em 2025, o número de dormidas de turistas finlandeses em Portugal aumentou 26% em relação a 2024. Este crescimento ocorreu apesar de um desenvolvimento económico relativamente fraco na Finlândia. Seguem alguns insights.

A Finlândia é um dos países europeus mais afetados, em termos económicos, pelas consequências da invasão da Ucrânia pela Rússia. De um dia para o outro, o país perdeu cerca de 5 pontos percentuais das suas exportações, que anteriormente se destinavam à Rússia, ao mesmo tempo que o turismo russo praticamente desapareceu. O resultado é que a economia finlandesa continua hoje menor do que antes de 2022, situando-se entre as mais fracas em termos de crescimento quando comparada com os restantes países nórdicos.

Real GDP



Lähde: Nordea ja Macrobond

A situação económica reflete-se claramente nos agregados familiares. O desemprego aumentou para mais de 10%, o nível mais elevado desde o início da década de 1990, e quase um em cada quatro jovens está sem emprego. Ao mesmo tempo, os preços da habitação caíram cerca de 13% desde 2022, reduzindo o património de muitas famílias. Estes fatores contribuíram para um aumento significativo do pessimismo entre os consumidores finlandeses, que optam cada vez mais por poupar e reduzir o endividamento em vez de aumentar o consumo.

As finanças públicas também estão sob pressão. O défice do Estado situa-se em cerca de 4,5% do PIB, e a dívida pública deverá aumentar para aproximadamente 95% do PIB nos próximos anos. Trata-se de um nível significativamente mais elevado do que nos restantes países nórdicos. Organizações internacionais como o FMI recomendam, por isso, medidas de consolidação orçamental, incluindo aumentos de impostos e do IVA, bem como reformas que reforcem a oferta de trabalho. Isto significa que a Finlândia enfrentará provavelmente vários anos de política económica relativamente restritiva.

A longo prazo, a demografia também desempenha um papel importante. A Finlândia é um dos países nórdicos onde a população está a envelhecer mais rapidamente, havendo atualmente um número significativamente maior de idosos em relação à população em idade ativa. Isto coloca pressão adicional sobre as finanças públicas e sobre o potencial de crescimento da economia.

No conjunto, estes fatores apontam para um comportamento mais cauteloso por parte dos consumidores nos próximos anos, o que poderá travar o crescimento das viagens ao estrangeiro. As despesas com férias e lazer estão frequentemente entre as primeiras a ser reduzidas em períodos de incerteza económica.

Ainda assim, a evolução das viagens para o sul da Europa – e, em particular, para Portugal – mostra que a procura por sol e experiências de férias continua robusta. As viagens continuam a ser uma prioridade para muitos finlandeses, e o crescimento registado em 2025 sugere que o interesse pelo sul da Europa pode manter uma trajetória positiva, mesmo num contexto de pressão sobre a economia nacional.

Fonte: <https://www.berlingske.dk/oekonomi/fra-moensterland-til-kriseoekonomi--finland-er-fanget-i-bjoernens-skygge>



SAS: “ESTAMOS A CANCELAR ROTAS ONDE TEMOS UMA MAIOR OFERTA DE VOOS”

A SAS está a cancelar vários voos na Suécia devido à guerra no Irão e ao forte aumento dos preços dos combustíveis. “Estamos a cancelar nas rotas onde temos vários voos, de forma a possibilitar a remarcação dos passageiros para o próprio dia, afirma Alexandra Lindgren Kaoukji, diretora de comunicação da SAS

Na segunda-feira, foi noticiado que mais de 100 voos seriam cancelados na Noruega esta semana e, agora, a SAS anuncia , igualmente, que a Suécia também será abrangida por estas medidas.

Alexandra Lindgren Kaoukji.- Os 100 voos cancelados numa semana, tal como referido pelos meios de comunicação noruegueses, devem ser colocados em perspetiva, tendo em conta que operamos mais de 5 000 voos por semana

Ela refere-se à situação atual no Médio Oriente e ao rápido aumento dos preços globais dos combustíveis.

 Book Check in My bookings Travel tips SAS Dine & Drink

Home » Info & Services » Cancellations & Refunds » Canceled flights

CANCELED FLIGHTS

Here you can find information regarding canceled flights.

Please note that we might add more flights to the list. We therefore advise you to monitor this site, as you get closer to your departure date.

Search for canceled flights by flight number, departure airport or arrival airport

FLIGHT NUMBER	DEPARTURE	ARRIVAL	DEPARTURE TIME	ARRIVAL TIME
Sorry, no results matched to your search.				

Alexandra Lindgren Kaoukji - Todo o sistema aéreo europeu está a ser atualmente afetado por um choque repentino e forte nos preços dos combustíveis. O maior desafio é a incerteza quanto ao tempo que a situação irá durar, o que torna necessário que a SAS, tal como muitos outros atores nesta indústria, aja antecipadamente. Num ambiente geopolítico tao volátil, deve-se ser responsável tomar decisões logo na fase inicial.

Anko van der Werff diretor executivo e presidente do grupo- Vamos cancelar algumas centenas de voos durante o mês de março, mas tentamos preservar o nosso tráfego tanto quanto possível. Após a Páscoa, teremos mais voos cancelados. Em abril, falamos de, pelo menos, mil partidas. Mas é preciso ter em conta que temos 800 voos por dia, pelo que não se trata de medidas drásticas, afirma.

A empresa começou a ajustar os preços dos bilhetes para compensar o aumento dos custos com combustível. No entanto, quem já tiver um bilhete reservado não será afetado por aumentos de preços retroativos, promete o diretor executivo da SAS. Por outro lado, quem ainda não reservou as férias de verão corre o risco de ter de pagar preços mais elevados.

Anko van der Werff - Aplicámos um certo suplemento de combustível desde a semana passada, mas, para quem tenha reservado o bilhete, existe um contrato que nos obriga a voar e, nesse caso, é esse o preço que se aplica. Além disso, em maio ou junho, esta situação deverá estar resolvida. Caso contrário, terá um impacto significativamente maior na economia global e não apenas no setor da aviação. A minha experiência de 26 anos na indústria da aviação diz-me que é melhor preparar-se para o facto de que o processo vai demorar muito tempo e tomar decisões com base nisso, do que o contrário.

Fonte: SAS vd: Ställer in 1.000 flyg i april – flaggar för prishöjningar

Fonte: SAS: "Vi ställer in rutter där vi har flera avgångar" - Travel News



A GUERRA NO IRÃO TEM CONSEQUÊNCIAS SIGNIFICATIVAS TANTO NOS PREÇOS COMO NA PROCURA

O conflito no Médio Oriente está a criar grandes desafios para as companhias aéreas. Isto levou a aumentos acentuados de preços e a mudanças significativas nos planos de viagem dos consumidores dinamarqueses, depois de os Estados Unidos terem atacado o Irão no final de fevereiro. É o que afirma Ole Stouby, que há décadas acompanha os hábitos de viagem dos dinamarqueses e é diretor do serviço Travelmarket, onde é possível pesquisar voos para todo o mundo.

As grandes companhias aéreas do Médio Oriente tiveram, de repente, necessidade de reencaminhar muitos passageiros para outras companhias, o que gerou uma procura acima do normal - e aumentos extraordinários de preços.

“Isto criou uma grande pressão, porque de um momento para o outro desapareceu capacidade no mercado. Quando tantos passageiros têm de encontrar alternativas nas duas ou três semanas seguintes, os preços disparam. É perfeitamente natural, mas já vi preços quadruplicarem. Nunca vi nada assim”, afirma.



Do ponto de vista da aviação, o problema é que os grandes aeroportos do Médio Oriente, como Dubai e Abu Dhabi, funcionam como hubs para rotas entre a Europa e a Ásia. Mas, quando o espaço aéreo é encerrado, torna-se necessário voar por rotas alternativas ou optar por voos diretos.

Uma das viagens analisadas por Ole Stouby foi um trajeto de Copenhaga para Banguecoque no final de março.

Segundo o Travelmarket, existem diferenças de preço muito significativas. Se se optar por um voo direto, os bilhetes mais baratos custam cerca de 22.000 coroas dinamarquesas.

No entanto, se o passageiro estiver disposto a fazer escala no Dubai, o preço desce para cerca de 5.000 coroas – ou seja, menos de um quarto.

“É possível reservar, mas não é certo que consiga viajar. Por isso, ninguém se atreve a reservar nesta situação. A evolução depende muito de quando a situação se resolver por lá”, explica.

A médio prazo, contudo, os preços tendem a regressar a níveis mais normais.

“As pessoas acreditam que isto vai acabar em algum momento. Tem de acabar”, acrescenta Ole Stouby.

Com a guerra tão próxima, não é surpreendente que o Dubai tenha perdido atratividade como destino. Ole Stouby estima uma queda de cerca de 90% nas pesquisas e reservas.

Outros destinos também foram afetados, como o Chipre, onde uma base britânica foi alvo de um ataque com drones. O interesse por Israel e pela Turquia também caiu significativamente.

“Muitas pessoas estão, neste momento, à espera, pelo que é provável que haja um efeito ‘ketchup’ quando tudo isto terminar”, afirma Ole Stouby, diretor do Travelmarket.

De forma geral, há também um pouco menos interesse do que o habitual.

“Não é que as pessoas tenham deixado de reservar completamente, mas notámos uma desaceleração nas reservas para as férias de verão. É perfeitamente natural, porque ninguém sabe o que vai acontecer nem quanto tempo isto vai durar. Muitas pessoas estão a aguardar, pelo que deverá haver um efeito de recuperação quando a situação estabilizar”, explica.

Apesar dos problemas no Médio Oriente, continua a ser possível viajar, caso se deseje – embora, por vezes, a preços mais elevados.

Para destinos como a China, é possível voar diretamente de Copenhaga, uma vez que as companhias aéreas chinesas podem atravessar o espaço aéreo russo. Em alternativa, pode-se viajar através de grandes aeroportos europeus como Londres, Frankfurt ou Amesterdão.

No entanto, para que os preços regressem a níveis normais, será necessário que as companhias aéreas do Médio Oriente voltem a absorver parte da procura.

“Se puder viajar mais tarde, pode contar com uma descida dos preços para níveis mais normais. E pode-se esperar que as companhias do Médio Oriente voltem ao mercado e aliviem a enorme procura sobre as outras companhias. Mas estamos a falar de um grande número de passageiros”, conclui.

Fonte: [https://borsen.dk/nyheder/udland/prisen-for-at-undga-mellemosten-pa-flyturen-er-eksploderet?](https://borsen.dk/nyheder/udland/prisen-for-at-undga-mellemosten-pa-flyturen-er-eksploderet?b_source=borsen&b_medium=row -1&b_campaign=latest_news_1)

[b_source=borsen&b_medium=row -1&b_campaign=latest_news_1](https://borsen.dk/nyheder/udland/prisen-for-at-undga-mellemosten-pa-flyturen-er-eksploderet?b_source=borsen&b_medium=row -1&b_campaign=latest_news_1)



OS PASSAGEIROS AFLUEM EM MASSA AO AEROPORTO DE COPENHAGA – MAS GUERRAS E CAOS LANÇAM UMA NÉVOA SOBRE O FUTURO

O Aeroporto de Copenhaga está a registar um forte crescimento, com um número recorde de 32,4 milhões de passageiros em 2025 e uma melhoria significativa nos resultados financeiros. O crescimento deve-se sobretudo ao facto de a SAS ter recuperado de forma sólida e estar novamente em expansão após uma reestruturação abrangente.

O tráfego está a aumentar tanto nas rotas europeias (que continuam a representar a maioria) como nas rotas de longo curso, onde o crescimento é ainda mais elevado e onde foram abertas muitas novas ligações. O aeroporto tem agora um número historicamente elevado de rotas e prevê continuar a crescer também em 2026.

Ao mesmo tempo, os conflitos globais – especialmente a guerra no Irão e a guerra na Ucrânia – criam incerteza. Já provocaram cancelamentos e afetam sobretudo as rotas de longo curso. A longo prazo, o aeroporto receia que a instabilidade geopolítica, o aumento dos preços do petróleo e a incerteza económica possam travar o desenvolvimento.

Em suma: forte crescimento e otimismo a curto prazo – mas incerteza quanto ao futuro.

Fonte: <https://www.berlingske.dk/virksomheder/passagererne-vaelter-ind-i-koebenhavns-lufthavn--men-krige-og-kaos-laegger-en-taage-over-fremtiden>



OS DINAMARQUESES VIAJAM APESAR DE GUERRAS E CRISES, MAS ESQUECEM-SE FREQUENTEMENTE DE FAZER SEGURO DE VIAGEM

Um novo estudo da Ergo Seguro de Viagem mostra que nem a situação global nem as alterações climáticas alteram a vontade dos dinamarqueses de viajar. Um em cada quatro não tem seguro de viagem.

Apesar das manchetes sobre guerras, alterações climáticas e tensões geopolíticas, mais de nove em cada dez dinamarqueses (quase 95%) continuam a viajar como antes – e com os mesmos seguros de viagem.

É o que conclui a Ergo Seguro de Viagem num novo estudo realizado pela Kantar Gallup.

Além disso, mais de um em cada quatro (29%) afirma que a atual instabilidade mundial não teria qualquer impacto na compra de um seguro de viagem – isto apesar de o mesmo estudo mostrar que um em cada quatro dinamarqueses (26%) não tem seguro de viagem, observa a Ergo.

Num comunicado de imprensa, o diretor financeiro e porta-voz da ERGO Seguros na Dinamarca, Peter Steen Olsen, afirma:

“É positivo que os dinamarqueses continuem muito interessados em viajar e que muitos se protejam através do seguro de viagem. Mas, para o quarto de dinamarqueses que não tem seguro, é importante salientar que os imprevistos durante a viagem aumentam à medida que o clima se torna mais extremo – e é fácil acabar numa situação com custos elevados se não se estiver coberto.”



Segundo a Ergo, o sul da Europa tem sido particularmente afetado por condições meteorológicas extremas, desde seca e calor intenso até tempestades de granizo destrutivas e inundações. Isto não passa despercebido aos dinamarqueses: o mau tempo durante as férias figura na lista de um em cada quatro (26%) como algo contra o qual gostariam de se poder segurar antes de viajar.

De acordo com o estudo, se ocorrer um incidente e for necessário recorrer a cuidados hospitalares, quatro em cada dez (42%) dizem sentir-se preocupados por não receberem o tratamento adequado devido a barreiras linguísticas no estrangeiro.

A este respeito, Peter Steen Olsen acrescenta:

“É perfeitamente compreensível que muitos dinamarqueses tenham que uma barreira linguística possa dificultar um bom tratamento no estrangeiro. Essa incerteza é precisamente algo que a Ergo ajuda a evitar caso ocorra um problema durante as férias, por exemplo através do nosso serviço de videoconsulta, onde os nossos clientes podem falar com um médico de língua dinamarquesa, permitindo obter rapidamente esclarecimento e tranquilidade.”

Fonte: <https://standby.dk/undersogelse-danskerne-rejser-trods-krig-og-kriser/>



TRAVELXPO 2026: O SETOR DO TURISMO NORUEGUÊS REÚNE-SE PARA UMA FORTE MOBILIZAÇÃO PROFISSIONAL E UM NOVO E RICO FESTIVAL DE VIAGENS

A TravelXpo 2026, que decorre de 20 a 22 de março, é lançada como uma atualização significativa, passando de uma feira de viagens tradicional para um grande festival de viagens baseado em experiências na Noruega. O objetivo é criar o principal ponto de encontro do país para profissionais do setor e público em geral.

O evento começa com um seminário profissional com a participação de políticos, representantes do setor e especialistas, centrado no desenvolvimento de uma indústria de viagens mais sustentável e competitiva.

O festival oferece uma ampla variedade de experiências - desde cultura, gastronomia e entretenimento até palestras, inspiração para viagens e atividades interativas. Entre as novidades destacam-se um maior foco no segmento de campismo e uma grande área dedicada à gastronomia e experiências.

A TravelXpo realiza-se em simultâneo com o festival de natureza e atividades ao ar livre Camp Villmark, criando maior atratividade e sinergias.

No geral, a ambição é reforçar a colaboração no setor do turismo, inspirar o público e estabelecer uma plataforma nacional para experiências de viagem na Noruega.

Informação prática:

TravelXpo 2026

20-22 de março, NOVA Spektrum, Lillestrøm

Dia profissional: 20 de março, das 08:00 às 12:00 (pequeno-almoço a partir das 08:00 e início do programa às 09:00)

Abertura do festival ao público: às 12:00 do mesmo dia

Mais informações: <https://travelxpo.no/>

Fonte: <https://travelnews.no/annonsorinnhold/travelxpo-2026-norsk-reiseliv-samles-til-faglig-kraftsamling-og-ny-innholdsrik-reisefestival/>

ARLANDA ESTÁ A REFORÇAR O FLUXO DE PASSAGEIROS PARA O AEROPORTO DE COPENHAGA COMO NUNCA

2,2 milhões de passageiros passaram pelo Aeroporto de Copenhaga em fevereiro, o que significa o melhor mês de fevereiro de sempre. Mas o mais interessante, do ponto de vista do setor, não é o número total. Num curto espaço de tempo, Oslo, Estocolmo e Aalborg tornaram-se os maiores mercados “feeder”.

Um em cada quatro passageiros em Copenhaga é agora um passageiro em trânsito. Em fevereiro, o tráfego de trânsito aumentou 47 %, o que confirma o papel do aeroporto como o hub em crescimento da região nórdica. Um total de 615 000 passageiros fizeram escala em Copenhaga durante este mês, tratando-se, assim, de um aumento de 47% em comparação com o ano passado. Atualmente, mais de um em cada quatro passageiros é um passageiro em trânsito, sendo a lógica do hub na prática.

A consolidação da SAS é claramente visível

Uma explicação importante para o aumento acentuado do número de passageiros em trânsito é o facto de a SAS continuar a concentrar cada vez mais o seu tráfego em Copenhaga. Ao ligar mais rotas feeder a rotas longas, a percentagem de passageiros em trânsito aumenta rapidamente. Oslo, Estocolmo e Aalborg são os maiores mercados alimentadores.



Nessas três rotas viajaram mais de 300 000 passageiros em fevereiro e quatro em cada dez eram passageiros em trânsito, sendo que o forte aumento deste tipo de tráfego de passageiros não é um fenómeno temporário. À medida que a SAS concentra os voos de longo curso em Copenhaga, enquanto outros hubs nórdicos têm menos partidas intercontinentais, os fluxos de passageiros são canalizados para sul. O resultado é um hub mais definido e uma proporção de passageiros em transito em forte crescimento

Mês recorde , mas sob a sombra geopolítica

No total, 2,2 milhões de passageiros passaram por Copenhaga em fevereiro, um aumento de 11%. As férias escolares e as viagens de inverno para Espanha, Tailândia e os Alpes contribuíram para este resultado.

No entanto, no final do mês, o tráfego foi afetado pelos problemas no Médio Oriente, tendo sido 47 voos cancelados durante quatro dias e cerca de 12 000 passageiros foram afetados.

O Médio Oriente representa cerca de 3% do tráfego, mas muitos destes passageiros são passageiros em trânsito com destino à Ásia. Quando o espaço aéreo é encerrado, todo o fluxo é afetado, não apenas rotas individuais.

A ambição: o principal hub da região nórdica

O Aeroporto de Copenhaga posiciona-se cada vez mais claramente como a principal porta de entrada da região nórdica para os mercados intercontinentais. Na prática, isto significa que Copenhaga deverá ser a primeira escolha dos viajantes da Noruega, da Suécia e de partes dos países bálticos quando voam para a América do Norte, a Ásia ou o Médio Oriente.

É aqui que a consolidação da SAS se torna decisiva. Quanto mais voos de longo curso tiverem a sua base em Copenhaga, mais forte se torna o hub e mais tráfego pode ser canalizado a partir dos mercados regionais. O que cria um efeito de auto-reforço, mais passageiros em trânsito tornam os voos de longo curso mais rentáveis, o que, por sua vez, reforça ainda mais o hub.

A concorrência na região nórdica intensifica-se

Oslo e Estocolmo têm tradicionalmente as suas próprias ambições intercontinentais, mas a evolução registada em fevereiro mostra que os fluxos são, cada vez mais, canalizados através de Copenhaga. Se ampliarmos a perspetiva e olharmos para a região nórdica como um todo, esta tendência torna-se ainda mais evidente.

Nos últimos anos, o Aeroporto de Copenhaga tem vindo a consolidar cada vez mais o seu papel como hub intercontinental da região. Com uma taxa de transbordo, em que mais de um em cada quatro passageiros faz escala em Copenhaga, a estrutura do hub começa a assemelhar-se à dos clássicos aeroportos de rede europeus.

Se compararmos com o Aeroporto de Estocolmo-Arlanda, o panorama é diferente. Arlanda apresenta um tráfego O&D (origem e destino) forte, mas uma função de transbordo significativamente mais fraca. O número de voos de longo curso é menor e o tráfego de alimentação proveniente dos restantes países nórdicos é limitado.

O Aeroporto de Oslo-Gardermoen também tem um fluxo estável no mercado interno, mas carece da mesma amplitude de rede intercontinental. Para os viajantes noruegueses com destino à América do Norte ou à Ásia, Copenhaga está a tornar-se, cada vez mais, a escala natural.

Na prática, vemos como Copenhaga funciona como uma ponte entre a Escandinávia e o mundo, enquanto Arlanda e Gardermoen (Oslo) assumem cada vez mais o papel de aeroportos nacionais de referência.

Fonte: [Arlanda matar Copenhagen Airport som aldrig förr - Flygtorget](#)



A SAS LIDERA EM SUSTENTABILIDADE NA SUÉCIA E NA DINAMARCA

A SAS volta a ser classificada como a número um entre as companhias aéreas na Suécia e na Dinamarca no Sustainable Brand Index 2026, que é o maior estudo independente europeu sobre a opinião dos consumidores em matéria de sustentabilidade.

A classificação baseia-se na forma como os consumidores avaliam o trabalho da empresa em matéria de responsabilidade ambiental e social, e reflete uma confiança contínua nas iniciativas da SAS, nomeadamente no que diz respeito a uma frota de aeronaves mais moderna, a uma operação mais eficiente e a parcerias em torno de combustíveis de aviação do futuro.

Ao mesmo tempo, a SAS salienta que o setor da aviação continua a depender fortemente dos combustíveis fósseis e a ser sensível aos preços globais da energia, o que sublinha a necessidade de acelerar o desenvolvimento de combustíveis alternativos.

Mads Brandstrup (Vice-presidente sénior de Comunicação e Relações-Públicas da SAS - Agradecemos a confiança, mas os acontecimentos recentes mostram como é importante reforçar a resiliência energética a longo prazo da Europa.

Fonte: [SAS i topp för hållbarhet i Sverige och Danmark - Travel News](#)



RELATÓRIO DO SWEDBANK (ELABORADO ANTES DO CONFLITO NO MÉDIO-ORIENTE, MAS QUE CONSIDERAMOS AINDA RELEVANTE) APONTA PARA UMA RECUPERAÇÃO ECONÓMICA GRADUAL EM 2026, TANTO NA SUÉCIA COMO NOS PAÍSES BÁLTICOS, EMBORA COM ALGUNS RISCOS RELEVANTES

1. Crescimento económico

Prevê-se crescimento moderado (cerca de 2-3% na Suécia).

A recuperação será impulsionada sobretudo pela procura interna, especialmente o consumo das famílias.

2. Consumo e rendimento dos agregados familiares

A inflação mais baixa, aumentos salariais e cortes de impostos deverão aumentar o poder de compra ($\approx +3\%$). Isto deverá traduzir-se em maior consumo, um dos principais motores do crescimento.

3. Mercado de trabalho

O desemprego continua relativamente elevado, mas deverá melhorar gradualmente. A descida será lenta e ainda exigirá políticas adicionais para reduzir o desemprego estrutural.

4. Inflação e taxas de juro

A inflação deverá ficar abaixo ou próxima da meta de 2%. Os bancos centrais estão perto do fim do ciclo de descidas/ajustes, com políticas menos restritivas.

5. Mercado imobiliário

Evolução ainda fraca no início de 2026. Espera-se uma recuperação lenta dos preços, apoiada por melhores condições financeiras das famílias.

6. Contexto global e riscos

O cenário global é descrito como frágil.

Principais riscos:

- Tensões geopolíticas e comerciais
- Incerteza política,
- Possível abrandamento económico global.
- No geral, “os riscos negativos predominam”.

Conclusão

A economia deverá melhorar ao longo de 2026, mas de forma gradual e ainda com fragilidades. O crescimento será sustentado sobretudo pelo consumo interno, enquanto os riscos externos continuam a ser um fator importante de incerteza.

Fonte: [Swedbank Economic Outlook - ha koll på konjunkturen | Swedbank](#)



A FINLÂNDIA É NOVAMENTE O PAÍS MAIS FELIZ DO MUNDO: “ACEITAMOS QUE OS SENTIMENTOS NEGATIVOS FAZEM PARTE DA VIDA”

Os finlandeses estão ainda mais satisfeitos com a vida em comparação com anos anteriores. A Finlândia foi, assim, eleita, pela nona vez consecutiva, o país mais feliz do mundo.

Esta conclusão consta do relatório World Happiness Report 2026, fruto de uma colaboração entre várias instituições internacionais de renome e investigadores.

“A elevada média da Finlândia não se deve ao facto de haver mais pessoas extremamente satisfeitas, mas sim ao facto de haver menos pessoas extremamente insatisfeitas do que na maioria dos outros países”, afirma Frank Martela (Professor adjunto na Universidade de Aalto e tem estudado o que torna as pessoas felizes).

No inquérito WHR, as pessoas avaliam o seu nível de felicidade numa escala de 1 a 10, e a média finlandesa situa-se, assim, em 7,76. Este valor subiu desde o ano passado, o que significa que a sensação de felicidade dos finlandeses aumentou.

Frank Martela considera que o inquérito é fiável, uma vez que se baseia na avaliação que as pessoas fazem das suas próprias vidas, o que proporciona uma imagem justa do bem-estar sentido nos diferentes países.



Os finlandeses aceitam os sentimentos negativos

A classificação em si é determinada por uma questão geral de satisfação com a vida, mas, para compreender as razões por trás dos resultados, são também analisados vários outros fatores. A Suécia, por exemplo, apresenta melhores resultados do que a Finlândia no que diz respeito ao produto interno bruto e à esperança de vida, mas, mesmo assim, ocupa uma posição final inferior.

Frank Martela tem uma teoria sobre por que razão os finlandeses, apesar de números objetivamente piores, estão mais satisfeitos com as suas vidas do que os suecos.

- Talvez tenhamos uma maior capacidade de aceitar as coisas como são. Em comparação com os suecos, os finlandeses têm uma memória mais recente de um passado de maiores dificuldades económicas.

Fonte: <https://yle.fi/a/7-10095168>

BOM FIM DE SEMANA

