

20 DE FEVEREIRO DE 2025

# NEWSLETTER NÓRDICOS

---

As últimas notícias dos países nórdicos

---



## **PREFÁCIO – ALGUMAS INFORMAÇÕES QUE FACILITAM A COMPREENSÃO DAS PREFERÊNCIAS DE VIAGEM DOS ESCANDINAVOS**

Somos frequentemente questionados sobre qual é a principal motivação dos escandinavos para viajar para o sul da Europa. A resposta é, ao mesmo tempo, simples e complexa, pois geralmente envolve vários fatores em simultâneo. Um clima quente, estável e ensolarado é absolutamente essencial. Para além disso, a viagem inclui frequentemente relaxamento com família e amigos, experiências culturais diferentes, um estilo de vida mais descontraído (em contraste com a rotina muitas vezes mais estruturada dos países nórdicos) e a possibilidade de desfrutar de boas experiências gastronómicas a preços que valem a pena pagar.

No que diz respeito à gastronomia, o fator preço já não é tão determinante como antes. Isto porque, enquanto comer fora ficou mais caro no sul da Europa, tornou-se mais barato na Escandinávia. Atualmente, o que mais atrai os escandinavos são experiências gastronómicas autênticas, de preferência com um forte carácter regional ou nacional.

Além disso, o turismo ativo é atualmente uma das principais razões para viajar para o sul. Caminhadas, ciclismo de montanha, ténis e golfe são atividades muito procuradas pelos consumidores nórdicos, especialmente nos meses de inverno, quando é praticamente impossível jogar golfe ou ténis ao ar livre na Escandinávia.

Em alguns outros mercados, o turismo de natureza é uma atração importante. No entanto, é fundamental ter em conta que, apesar do grande apreço dos escandinavos pela natureza, são poucos os que viajam para o estrangeiro exclusivamente para a experienciar. A realidade é que, em qualquer ponto da Escandinávia, não é preciso ir muito longe para encontrar natureza intocada. Assim, o turismo de natureza deve ser promovido, na maioria dos casos, em associação com o turismo ativo, já que a possibilidade de caminhar ou pedalar em cenários naturais deslumbrantes é algo que agrada a todos.

O turismo religioso tem uma procura muito reduzida nos mercados escandinavos, uma vez que a religião tem um papel pouco relevante na sociedade. No entanto, o chamado "turismo espiritual" é uma área de grande interesse. Muitas pessoas escolhem fazer caminhadas espirituais (como o Caminho de Santiago), mesmo sem serem religiosas.

Há também alguma procura por turismo de saúde, mas a maioria dos escandinavos está interessada em termas e SPA 's de estilo tradicional, como os que se encontram na Chéquia, Polónia, Alemanha e muitos outros países. Estes produtos também existem em Portugal e podem ser relevantes para os consumidores escandinavos, mas muitos SPA 's em Portugal são bastante exclusivos, o que acaba por afastar uma parte dos potenciais clientes. Já as viagens para tratamentos médicos (como cirurgias, cuidados de enfermagem pagos, tratamentos dentários, etc.) são mais difíceis de vender na Escandinávia, uma vez que a maioria dos serviços de saúde na região já é financiada através do sistema fiscal.

Por fim, o turismo sustentável é uma área em crescimento, ainda que tenha um peso reduzido na decisão final sobre o destino de férias. Nesse sentido, recomendamos que hotéis, regiões ou outros prestadores de serviços sejam o mais específicos possível ao promover as suas iniciativas de sustentabilidade. Mas não faz grande diferença divulgar que um hotel tem uma política de reciclagem de plástico, pois isso é algo praticamente universal. No entanto, um argumento forte seria destacar que a energia utilizada para o ar condicionado, o aquecimento da piscina ou a água quente do hotel provém de painéis solares próprios. Muitas unidades hoteleiras já utilizam energia solar, mas os consumidores nem sempre estão cientes disso.

Boa leitura ...

## NORWEGIAN PONDERA NOVAS ROTAS A PARTIR DE BILLUND

A saída da Ryanair pode abrir espaço para outras companhias aéreas no Aeroporto de Billund.

Face ao anúncio da Ryanair, a Norwegian está a rever o seu programa de verão para avaliar a possibilidade de abrir novas rotas a partir de Billund, revelou a diretora de comunicação Sara Neergaard.

“Mas, naturalmente, esta informação chega um pouco tarde. O nosso programa de verão foi definido há muito tempo, pelo que será necessário algum planeamento”.

Estão atualmente em contacto com o Aeroporto de Billund?

“Sim, estamos. Temos uma relação muito próxima com Billund há muitos anos”, disse ela.

Fonte: [DR.dk](#)



## AÇÃO DE RETALIAÇÃO DA RYANAIR: FECHO DE ROTA EM BILLUND TAMBÉM LEVA A FORTE REDUÇÃO DO TRÁFEGO EM AARHUS

Como consequência, Aarhus perde infelizmente a bem-sucedida rota entre Aarhus e Faro, lançada em 2023, que representava um grande sucesso para a Ryanair.

Fonte: [DR.dk](#)

## SAS CONTINUA COM PREJUÍZOS DE MILHARES DE MILHÕES NO PRIMEIRO RELATÓRIO ANUAL APÓS SAÍDA DA BOLSA

A SAS registou no último ano fiscal uma receita de cerca de 30 mil milhões de coroas suecas. A companhia foi retirada da bolsa em agosto.

A transportadora aérea escandinava SAS apresentou um resultado operacional negativo de 2,1 mil milhões de coroas suecas no período de novembro de 2023 a outubro de 2024.

O relatório também indica que a companhia registou uma receita de 45,9 mil milhões de coroas suecas.

Este é o primeiro relatório anual da SAS após a sua retirada da bolsa em agosto do ano passado.

De acordo com o Finans, a SAS transportou 25,2 milhões de passageiros durante o período do relatório, representando um aumento de 6,4%.

Fonte: <https://www.berlingske.dk/business/sas-med-milliardunderskud-paa-drift-i-foerste-aarsregnskab-efter>



## OS VENCEDORES DOS SWEDISH GRAND TRAVEL AWARDS 2025

Os Swedish Grand Travel Awards 2025 foram entregues na quinta-feira (13/02) num evento em Estocolmo.

A cerimónia anual da indústria de viagens sueca contou com 300 participantes e foi organizada pelo meio de comunicação especializado Travel News. Esta foi a 33ª edição dos prémios.

Os vencedores foram selecionados pela empresa de análise Nordic Bench, com base num inquérito realizado a cerca de 4.100 consumidores suecos e 400 agentes de viagens através do método NPS (Net Promoter Score).

Aqui estão alguns dos vencedores mais relevantes:

- Melhor companhia aérea europeia: Finnair, à frente de Norwegian, Air France, Lufthansa e SAS.
- Melhor companhia aérea intercontinental: Qatar Airways, à frente de Emirates, Finnair, Air France e Lufthansa.
- Melhor cadeia hoteleira internacional: Hilton Hotels, à frente de Radisson Blu, Marriott International e Best Western.
- Melhor empresa de aluguer de automóveis: Sixt, à frente de Avis, Hertz e Europcar.
- Melhor operador turístico: Rolfs Flyg & Buss (que está a entrar no mercado dinamarquês), à frente de Ving, TUI, Airtours e Apollo.
- Melhor destino turístico: Itália, à frente de **Portugal**, Tailândia, Espanha e Grécia.
- Melhor operador de viagens especializadas: Swanson's Travel, à frente de Go Cruising/Kryssningar.se, Easton Golf, Temaresor e Jambo Tours.

Portugal foi nomeado pela primeira vez, mas acabou por ser superado por Itália.

Fonte: [Standby.dk](http://Standby.dk)



## “THINK TANK” CONCITO: HÁBITOS DE FÉRIAS DOS DINAMARQUESES PODEM MUDAR

Existem várias iniciativas que podem ser implementadas para orientar os hábitos de viagem dos dinamarqueses numa direção mais sustentável, segundo a mais recente análise do think tank dinamarquês Concito. Esta organização dedica-se a temas relacionados com a transição ecológica e, na sua nova análise, identifica diversas oportunidades tanto para os viajantes como para a indústria do turismo reduzirem a pegada de carbono.

Concito sublinha que, para alterar os hábitos de férias dos dinamarqueses e minimizar o impacto ambiental, é essencial reduzir a frequência e a duração das viagens de avião. “As viagens aéreas relativamente baratas – em comparação com outros meios de transporte de menor emissão – levam muitas pessoas a escolher destinos no sul da Europa e fora do continente”, afirma a organização. “As viagens aéreas representam aproximadamente 60% das emissões resultantes das férias dos dinamarqueses no estrangeiro. As tarifas acessíveis dos voos também influenciam a oferta de viagens disponíveis no mercado, onde imagens de sol, mar azul-turquesa e piscinas são muitas vezes o padrão de uma boa experiência de férias.”

O “think tank” sugere que uma alternativa viável pode ser refletir sobre se a necessidade de descanso e desconexão do quotidiano pode ser satisfeita sem a necessidade de viagens de longo curso. Além disso, encoraja-se a exploração da Dinamarca e dos países vizinhos. A indústria do turismo pode contribuir tornando as alternativas às viagens aéreas mais apelativas, como, por exemplo, o estabelecimento de mais ligações ferroviárias diretas para destinos no sul da Europa, tanto diurnas como noturnas. O uso de automóveis e autocarros também deve ser promovido, assim como a valorização da viagem como parte integrante da experiência de férias, em vez de um mero trajeto a ser rapidamente concluído.



# CONCITO

DANMARKS GRØNNE TÆNKETANK

Concito reconhece que a implementação de um imposto global sobre voos é um desafio, mas elogia a iniciativa do governo dinamarquês, juntamente com os partidos Enhedslisten e Socialistisk Folkeparti, que já introduziram um imposto sobre passageiros aéreos - ainda que a um nível considerado demasiado baixo. “Aumentar o custo das viagens aéreas é uma solução fácil de sugerir, mas difícil de implementar politicamente”, observa o think tank.

Outra forma de reduzir o impacto climático é diminuir a frequência das viagens de avião e optar por estadias mais longas. Além disso, os dinamarqueses que possuem casas de férias devem aproveitar melhor esses imóveis, promovendo o seu aluguer ou partilha, em vez de viajarem para destinos mais distantes. Muitos alojamentos de férias na Dinamarca ficam vazios enquanto os seus proprietários viajam para o estrangeiro, algo que, segundo Concito, poderia ser repensado.

Por fim, a organização destaca a importância de limitar as compras de bens no estrangeiro, uma vez que isso também pode contribuir para reduzir a pegada de carbono. Para quem deseja levar lembranças das suas viagens, a prioridade deve ser dada a produtos locais.

Fonte: [Standby.dk](https://standby.dk)

## **GRUPO NORWEGIAN COM BONS RESULTADOS EM 2024**

Em 2024, o grupo Norwegian registou um lucro operacional (EBIT) de 1.873 milhões de coroas norueguesas, o segundo maior da história da companhia.

O quarto trimestre apresentou um resultado operacional negativo de 93 milhões de coroas, afetado pela desvalorização da coroa norueguesa face ao dólar. O ano foi marcado pela bem-sucedida aquisição da Widerøe e por um crescimento significativo da capacidade.

No último trimestre do ano, o grupo transportou 6,2 milhões de passageiros, dos quais 5,2 milhões voaram com a Norwegian e um milhão com a Widerøe. Em comparação com o mesmo período de 2023, a Norwegian registou um aumento de 480.000 passageiros, enquanto a Widerøe cresceu em 126.000. A capacidade (ASK) da Norwegian aumentou 19%, enquanto a da Widerøe subiu 4%. Apesar deste forte crescimento, a Norwegian manteve uma taxa de ocupação de 84,2%, apenas 0,2 pontos percentuais abaixo do quarto trimestre de 2023. A Widerøe, por sua vez, aumentou a taxa de ocupação em quase cinco pontos percentuais, atingindo 72,9%.

No total, a Norwegian transportou 22,6 milhões de passageiros em 2024, um crescimento de 10% face a 2023. A Widerøe atingiu um recorde de 3,8 milhões de passageiros, o maior da sua história de mais de 90 anos.

“Estamos satisfeitos com o desempenho global do grupo e o forte crescimento do número de passageiros em 2024, o que demonstra que temos um produto atrativo tanto para clientes novos como habituais. O aumento no segmento de viagens de negócios é particularmente encorajador, e estamos ansiosos por integrar a oferta da Widerøe para atrair mais viajantes corporativos. Além disso, estou otimista ao ver que a Boeing parece estar a resolver os seus desafios de produção – já recebemos três novos aviões 737 MAX 8 este ano”, afirmou Geir Karlsen, CEO da Norwegian.

A 17 de outubro, a companhia assinou o maior contrato voluntário de biocombustível da Noruega, com um primeiro abastecimento para viagens de serviço do setor da defesa norueguês. Em dezembro, a organização Transport & Environment classificou a Norwegian entre as três melhores companhias aéreas do mundo no uso de combustíveis sustentáveis.

A Norwegian estima operar uma frota de 88 aviões durante a época alta de 2025 e prevê um aumento moderado da capacidade.

Fonte: [Travelnews.no](https://www.travelnews.no)



# FERIE FOR ALLE (QUE COMEÇA AMANHÃ): MAIS EXPOSITORES INTERNACIONAIS NAS FEIRAS DE TURISMO

A FDM Travel, Højmark Rejser, Magic Tours, Neckermann, Stena Line e o Aeroporto de Aarhus estão entre os novos expositores nas áreas de viagens internacionais da feira de turismo Ferie for Alle, que decorre de 21 a 23 de fevereiro no MCH Messecenter Herning.

O evento, a maior feira de viagens da Escandinávia, espera receber cerca de 55.000 visitantes e contará com mais de 1.000 expositores. Oito pavilhões serão dedicados ao campismo, enquanto os pavilhões internacionais incluirão Hall G (viagens intercontinentais e serviços consulares) e Hall M (viagens europeias, incluindo grandes operadores de pacotes turísticos).

Pela primeira vez, a feira contará com um número recorde de palestras sobre viagens, estimando-se cerca de 212 sessões este ano.



Entre os novos expositores destacam-se a FDM Travel, a Højmark Rejser (especializada em viagens de esqui e turismo de verão na Áustria), a Magic Tours (parte do grupo Ruby Travel, especializada em viagens para a Disneyland Paris), a Neckermann Nordic (ramo nórdico do operador alemão Neckermann Reisen), a Stena Line e o Aeroporto de Aarhus.

O evento também apresentará um número recorde de destinos expositores, incluindo locais como Alanya, Albânia, Bulgária, Ilhas Cook, Cuba, Gâmbia, Quênia, Madagáscar, Malásia, Malta, Namíbia, Chipre do Norte, Seicheles, Tanzânia, Uganda e Usbequistão.

Alexandra Valletta, da Visit Malta, afirmou: “Ferie for Alle é uma excelente oportunidade para promover Malta junto dos viajantes dinamarqueses e fortalecer as relações com operadores turísticos, agentes de viagens e outros profissionais do setor.”

Fonte: [Standby.dk](https://standby.dk)

## A NORWEGIAN E A FINNAIR CONTINUAM EM ALTA

Não sabemos como está a SAS (resultados publicados depois da publicação deste artigo), mas temos uma boa panorâmica das companhias aéreas dos países vizinhos. A Norwegian aumentou 12% para quase 1,3 milhões de passageiros em relação a janeiro do ano passado e a Finnair aumentou 6,6% para 878.600 passageiros.

A Norwegian aumentou a sua capacidade em 23%, enquanto a Finnair se “contentou” em expandir a sua capacidade em 2,9%. Janeiro é, estatisticamente, um dos meses mais fracos, mas 2025 parece melhor do que há muito tempo. Curiosamente, no resto da Europa, várias companhias aéreas optaram por reduzir a sua capacidade.



O que sabemos sobre a SAS é que relançou a rota de Kalmar e está a ampliar a sua rede doméstica com novas rotas para Halmstad e Sälen, tudo em colaboração com a BRA. Não foram publicados quaisquer números, em vez disso, os comunicados de imprensa referiram-se aos novos uniformes da SAS e à atualização da política de vestuário.

Esta companhia aérea registou 1.273.809 passageiros em janeiro, enquanto a Widerøe assinala 2.940.666 passageiros. O número de passageiros aumentou 12% para a Norwegian e 19% para a Widerøe em comparação com janeiro de 2024, tendo a Norwegian obtido um aumento da capacidade de 23%.

Geir Karlsen, CEO da Norwegian. - Expandimos significativamente a nossa capacidade, o que, como esperávamos, afetou a nossa taxa de ocupação. Embora 2024 se tenha caracterizado por um sólido crescimento da capacidade, especialmente nos últimos meses de inverno, dedicaremos 2025 a iniciativas de avaliação de custos e a uma melhor gestão da capacidade”

A capacidade da Norwegian subiu 23% em comparação com janeiro do ano passado. O fator de carga foi de 82,1 % , o correspondente a uma diminuição de um ponto percentual em relação ao mesmo período do ano passado. Em janeiro, a pontualidade da Norwegian, ou seja, a proporção de voos que partem no prazo de 15 minutos após a hora programada, diminuiu 2,6 pontos percentuais em relação ao ano passado e terminou em 71,3% . Este facto é explicado pelo tempo de inverno no início do mês. A Norwegian operou uma média de 72 aviões em janeiro.



Para a Widerøe, a capacidade cresceu 4% em relação ao ano passado, a taxa de ocupação foi de 68,4% , o equivalente a um aumento de 6,1 pontos percentuais em relação a janeiro do ano passado.

A Norwegian recebeu dois novos Boeing MAX 8 para a sua base de Copenhaga em janeiro, tendo sido acrescentadas 17 novas rotas ao programa de verão, incluindo Tânger a partir de Copenhaga, Toulouse a partir de Oslo, Bilbao a partir de Estocolmo e Malta a partir de Helsínquia.

A Finnair transportou 878.600 passageiros em janeiro, mais 6,6% do que no ano passado. O número de passageiros cresceu bem na Ásia, no Atlântico Norte e na Europa, mas diminuiu no tráfego do Médio Oriente. A capacidade total aumentou 2,9%, uma vez que estão a ser utilizados mais aviões de fuselagem estreita, depois de terminado o contrato de locação com a British Airways, por outro lado, a capacidade nos serviços do Atlântico Norte aumentou significativamente, devido ao incremento das frequências para Dallas. O tráfego no Médio Oriente diminuiu devido ao fim da cooperação com a Qatar Airways nos voos entre Estocolmo, Copenhaga e Doha, ocorrido a 15 de janeiro.

A taxa de ocupação aumentou 4,3% para 73,5%, sendo este aumento particularmente acentuado no tráfego asiático, especialmente nas rotas do Japão e da Tailândia. O load factor também evoluiu favoravelmente no tráfego do Atlântico Norte e do Médio Oriente, mas diminuiu na Europa e nos voos domésticos.

Em janeiro, 68,6% de todos os voos da Finnair chegaram dentro do horário previsto, em comparação com 66,2% no ano passado. A Finnair, tal como a Norwegian, aponta para condições meteorológicas difíceis, mas também para algumas ações de caráter laboral/sindical, provavelmente relacionada com a recusa dos pilotos em aceitarem voos standby (voos em que os pilotos ficam de sobreaviso para cobrir eventuais necessidades).

Curiosamente, na Europa, algumas das maiores companhias aéreas optaram por reduzir a capacidade. A Turkish Airlines, por exemplo, reduziu a sua capacidade em 19%, uma vez que 17% da sua frota (78 aviões) está imobilizada. Do mesmo modo, a Lufthansa também reduziu as suas operações e a Ryanair, confrontada com os atrasos da Boeing, optou por uma expansão de “apenas” 7%, reduzindo os preços em 5%.

Em conclusão, este parece ser um bom ano para as companhias aéreas, com preços de combustível mais baixos e uma forte procura por bilhetes de avião.

# PERSPETIVAS ECONÓMICAS DA SUÉCIA – ANÁLISE DO BANCO NORDEA

Estão reunidas as condições para uma recuperação da procura interna, cujos principais motores são as taxas de juro mais baixas e a melhoria do poder de compra dos agregados familiares. Consequentemente, o mercado de trabalho também está a melhorar. Todavia, o impacto da política monetária é desfasado e a atividade económica é moderada a curto prazo. A recuperação ganhará força no decurso de 2025 e durante 2026, a inflação permanecerá baixa e o Banco Central (Riksbank) reduzirá a sua taxa de juro diretora.



## Recuperação há muito esperada

O ano passado foi mais um ano perdido para a economia sueca, tendo o PIB registado um fraco crescimento e o desemprego aumentado, mesmo na viragem do ano, a evolução é moderada.

O Riksbank deu início a uma série de cortes nas taxas de juro em maio de 2024, mas só no final do ano e no início de 2025 é que as taxas de juro descem de forma mais significativa para as famílias e as empresas.

Para além disso, a política monetária tem impacto na economia com um certo desfasamento. Isto significa que a atividade económica é fraca a curto prazo e que serão necessários ainda alguns trimestres até 2025 para que a recuperação se concretize.

Apesar de uma série de reduções das taxas de juro, estas continuam a ser mais elevadas do que na década de 2010. Consequentemente, a recuperação será mais lenta do que, por exemplo, a rápida recuperação registada após a pandemia. O desemprego ou os preços da habitação também não voltarão aos mesmos níveis de 2022 e 2023, quando a conjuntura se mostrava mais robusta. Em muitos aspetos, os choques da inflação e das taxas de juro dos últimos anos tiveram um impacto negativo maior na economia do que a pandemia.

### **Ajustamento gradual das finanças das famílias às novas condições económicas**

Os agregados familiares passaram por vários anos difíceis, tendo a subida da inflação corroído o poder de compra. Simultaneamente, as elevadas taxas de juro não só conduziram a um aumento das despesas, como também reduziram o património real através da queda dos preços da habitação. A incerteza acrescida provocou um aumento da poupança de reservas das famílias.

Há sinais precoces de que as famílias estão a recuperar, o mais óbvio é o facto de os preços da habitação estarem novamente a subir. Em consonância com o padrão histórico, os preços da habitação subiram em correlação com o primeiro corte das taxas de juro do Riksbank na primavera de 2024. As alterações nos preços da habitação são geralmente um bom indicador da procura das famílias e o aumento dos preços da habitação em 2024 sugere que o consumo também voltará a aumentar em breve.

Outro sinal positivo é o facto de as expectativas das famílias em relação à economia sueca e à sua própria economia estarem a normalizar após o clima particularmente sombrio dos últimos anos. Este facto, por sua vez, sugere que a poupança por motivos de precaução pode diminuir, libertando espaço para o consumo. A inflação estabilizou e o crescimento do rendimento disponível das famílias está a acelerar em 2025, apoiando a recuperação.

O panorama geral é que as famílias estão a fazer uma “aterragem suave”, o que é muito invulgar. Nos últimos anos, as famílias conseguiram consolidar a sua situação financeira e evitar taxas de juro mais elevadas sem provocar uma crise na economia sueca.

Este processo foi visível nas famílias e nas empresas que dependem da procura dos agregados familiares, no entanto, a resiliência tem sido melhor do que se suspeitava. O endividamento das famílias manteve-se, assim, inalterado nos últimos anos. Por outro lado, o rácio dívida/rendimento diminuiu significativamente graças ao aumento dos rendimentos. A maioria dos fatores irá melhorar no futuro, o que sugere que o processo favorável irá continuar e que a recuperação do consumo irá gradualmente ganhar impulso em 2025 e prosseguir em 2026.

## **Política orçamental e anos de eleições**

Os cortes nos impostos são uma das razões pelas quais os rendimentos das famílias vão melhorar este ano. A defesa, as regiões e as infraestruturas também receberão mais recursos. No total, a política orçamental discricionária equivale a cerca de 1% do PIB em 2025 e deverá ser quase a mesma no ano eleitoral de 2026. O défice orçamental será de cerca de 1,5% do PIB durante o período de previsão.

A dívida pública (Maastricht) está a aumentar, mas mantém-se próxima da \*âncora da dívida de 35% do PIB, que é baixa segundo os padrões históricos e significativamente inferior à de muitos outros países. A confiança nas finanças públicas mantém-se assim intacta, o que reforça o impacto da política orçamental no crescimento do PIB.

## **Investimento moderado a curto prazo**

A política orçamental expansionista reflete-se, entre outros, no aumento do investimento público durante o período de previsão, nomeadamente por parte da administração central. No entanto, a queda da indústria transformadora em 2024, com a redução da produção e a diminuição da utilização da capacidade, conduziu a um declínio do investimento industrial em 2024 e sugere que este se mantenha inalterado em 2025, na avaliação do Nordea. O mesmo se aplica às empresas de serviços do sector privado, que tem sido pressionado pelo declínio da procura das famílias nos últimos anos. As perspetivas para muitas empresas de serviços estão a melhorar com a descida das taxas de juro e a próxima recuperação da procura das famílias.

Finalmente, o maior entrave ao investimento é a construção de habitação. O abrandamento é em grande parte estrutural, uma vez que o crescimento demográfico estagnou. Além disso, existe um desfasamento entre os custos de construção e as opções de financiamento das famílias. A diferença diminuiu ao longo dos anos de previsão devido a taxas de juro mais baixas, mas continua a ser um obstáculo à construção de habitação., que deverá ascender a cerca de 25 000 habitações iniciadas por ano em 2025 e 2026.

A diferença diminuiu ao longo dos anos de previsão devido a taxas de juro mais baixas, mas continua a ser um entrave à construção de habitação.

\*No contexto económico, a “âncora da dívida” refere-se a uma orientação ou objetivo para o nível da dívida pública, frequentemente expressa em percentagem do PIB (Produto Interno Bruto).

# O GOLFE É UM DOS MAIORES DESPORTOS DA SUÉCIA E UM EM CADA VINTE SUECOS É UM JOGADOR DE GOLFE ATIVO

**Novo recorde de afiliados em campos de golfe em 2024!**

Na estatística final de 15 de outubro, ficou claro que a \*Golfsverige estabeleceu um novo recorde no número de membros ativos. 4,3% mais do que em 2023 e pouco mais de 6.300 mais do que o ano recorde anterior de 2021

O facto de o golfe se ter tornado o desporto preferido dos jovens levou ao maior número de juniores desde 2005, isto é, a um aumento da proporção de juniores para 14,4% e a um envelhecimento médio dos golfistas na Suécia de pouco mais de um ano.

Ao mesmo tempo, 19 dos 21 distritos de golfe perderam membros em comparação com o anterior ano recorde de 2021. Em média, assistiu-se a uma diminuição de 937 para 874 membros e a percentagem de mulheres (juniores + seniores) reduziu-se de 26,3 para 23,2%.



### Clubes e distritos

Em 2024, conta-se com um total de 444 clubes, incluindo 395 clubes de golfe e 49 empresas de golfe. Os clubes estão divididos em 21 distritos de golfe

### Golfistas e filiação

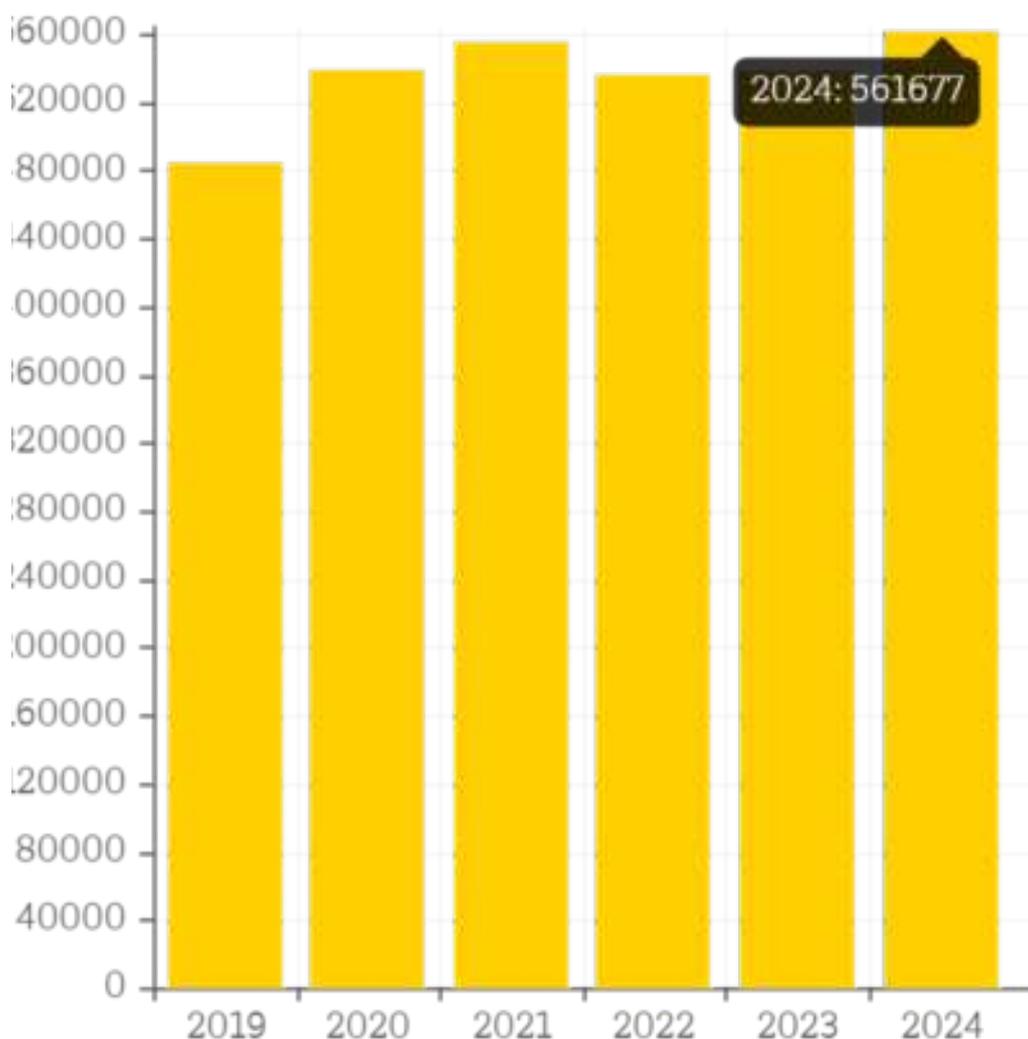
Em 2024, 525.789 golfistas únicos (indivíduos) eram membros de um clube de golfe sueco. Destes, 35.888 são membros de dois ou mais clubes, o que perfaz um total de 561.677 membros ativos.

### Evolução do número de membros

O número de membros em 2024 aumentou 4,3% em relação a 2023 (+23 335), com uma grande parte do aumento a dever-se aos jovens do sexo masculino menores de 21 anos, que aderiram á pratica de golfe em 2024.

### Número de membros 2019-2024

O número de jogadores de golfe na Suécia aumentou acentuadamente durante a pandemia e, desde então, tem-se mantido em níveis muito elevados. Em 2024, ultrapassou-se, pela primeira vez, os 560 000 membros e o anterior recorde de 2021 foi batido com 6 343.



### **Proporção de homens/mulheres**

Em 2024, pouco mais de 23% dos praticantes de golfe (indivíduos) são mulheres/jovens do sexo feminino. Um total de 112 722 mulheres e 9451 jovens fazem do golfe um dos maiores desportos femininos da Suécia em termos de número de praticantes ativos. O número total de homens é de 337.592 e o de jovens do sexo masculino 66.024.

76,8 % homens

23,2 % mulheres

### **Uma Suécia rejuvenescida no golfe**

Em 2024, a idade média dos jogadores de golfe é de 47,7 anos, uma diminuição de 1,1 anos desde 2023. Em cinco anos, os jogadores de golfe tornaram-se, em média, 3,4 anos mais jovens - em 2019, a idade média era de 50,1 anos.

\* Refere-se ao universo do golfe na Suécia

Fonte: [Statistik - Golf.se](https://www.statistik.golf.se)



## **UM ANO DE BOA COLHEITA AGUARDA O NOVO CAPITÃO DO GOLFE**

A Federação Sueca de Golfe nomeou o treinador da equipa nacional masculina Ola Lindgren, 47 anos, como novo capitão da equipa nacional de golfe.

Ola Lindgren, oriundo de Gotemburgo, assumirá o cargo de selecionador nacional a 1 de março, substituindo Katarina Vangdal, que passará a ser diretora de desporto do SOK, o Comité Olímpico Sueco.

“Foi uma grande honra ter passado o testemunho de líderes como Pia Nilsson, Peter Matsson e Katarina Vangdal. Segui-los tem sido muito divertido e instrutivo. A minha tarefa é assegurar essa continuidade, confiar nos nossos especialistas e formadores e desenvolver a atividade”, afirma Ola Lindgren ao SvD.

Fonte: [Skördeår väntar golfens nya förbundskapten \(svd.se\)](http://svd.se).

## **ROLF FLYG & BUSS - COMO UMA EMPRESA AUTOCARRISTA SE TORNOU O OPERADOR TURÍSTICO DO ANO (GRAND TRAVELNEWS AWARDS)**

Ao estudar-se o catálogo de voos e autocarros da Rolf, com mais de 300 páginas, pode-se ficar com a sensação de que o operador turístico é um resquício moribundo do século XX. Mas não se deve julgar um livro pela sua capa.

A Travel News, Viggo Cavling, encontrou-se com o vencedor do GTA na categoria de Operador Turístico do Ano no novo escritório em Östra Hamngatan, em Gotemburgo, e conheceu o proprietário e diretor executivo, Emanuel Karlsson, que, com o apoio da mais recente tecnologia de IA, tem um controlo firme dos seus 120 000 clientes em todo o mundo e dos 130 funcionários do escritório.



Na elegante área de receção da Gustaf Adolfs torg, no centro de Gotemburgo, estão pendurados na parede 50 catálogos. A empresa começou em 1975, quando o pai de Emanuel, Rolf, começou a organizar viagens de autocarro para a Polónia e Åland. Era a velha empresa de autocarros da escola, em que o diretor executivo era simultaneamente motorista e guia turístico. Atualmente, é algo completamente diferente.

TN - Começámos a entrevista com Emanuel a mostrar-me o escritório. Posso filmar tudo, exceto os ecrãs nas paredes que mostram as vendas, a satisfação dos clientes e os fluxos de pagamento. Tudo é atualizado instantaneamente, claro, para que todos os funcionários saibam como a empresa evolui.

TN - O que é que nos podes dizer sobre a empresa?

EK- Fazemos 4.500 viagens de grupo por ano com 120.000 clientes.

Rapidamente, mostra os diferentes departamentos: RH, finanças, serviço de apoio ao cliente, key account, vendas, TI, marketing e produção. O mais próximo da sala do diretor é o departamento aparentemente mais importante: a programação, liderada por um grupo de técnicos.

EK - Na verdade, eu ia ser programador, mas conduzir um autocarro e falar com pessoas era tão divertido que fiquei “agarrado” ao escritório do meu pai.

O CEO e o proprietário estão felizes, para dizer o mínimo, ao falar de 2024. O volume de negócios foi de 1,2 mil milhões e a previsão para 2025 é de 1,5 mil milhões. A rentabilidade é de apenas 3% , mas com a desculpa de que as viagens são um produto de baixa margem.

EK- Estou contente, não devemos correr demasiados riscos e pôr em causa o dinheiro dos clientes.

Os clientes pagam as suas viagens antecipadamente e a empresa paga aos seus fornecedores posteriormente.

EK- É por isso que penso que as novas regras com a garantia de viagem e um fundo são completamente loucas. Porque é que nós, que conseguimos gerir a nossa economia, havemos de salvar empresas que se agiram mal? Quando surgiu a pandemia, limitámo-nos a devolver o dinheiro dos clientes. Não percebo porque é que devemos ajudar os prevaricadores.

Mas há outros intervenientes no sector das viagens com quem Emanuel Karlsson tem dificuldades: o Kammarkollegiet, nomeadamente a autoridade mais antiga da Suécia, responsável pela emissão de garantias de viagem que constituem a base da Lei das Viagens Organizadas. Durante a pandemia, verificou-se que essas garantias não cobriam a situação que se despoletou.

Esta situação não afetou os clientes de voos e autocarros da Rolf, que foram reembolsados pelas viagens canceladas.

EK- É um circo. Já perguntei como é que eles calculam o montante das garantias que devem ser pagas. Recusam-se a responder e remetem para um relatório de 1995, quando a lei foi redigida. Fui buscar esse documento a um arquivo e posso ver que não o seguem.

TN - Por outras palavras, Emanuel Karlsson não tem receio de enfrentar desafios complicados e pode conviver com o Kammarkollegiet. Os seus clientes estão protegidos por outro ator: as empresas de cartões. Se uma viagem for cancelada, a Visa, a Mastercard e a Klarna cobrem os custos.

EK - Esse risco diminuiu, assim como o custo para nós, uma vez que a segurança aumentou após a pandemia. Não apreciei os empréstimos garantidos pelo governo durante a pandemia para o sector das viagens, quando estes foram concedidos, poucas pessoas os aceitaram. Uma das empresas que pediu dinheiro emprestado ao governo foi a Detur e agora faliu. Isso diz muito.

TN - Deixamos os concorrentes e as instituições do Estado. A esmagadora maioria dos 120.000 clientes do Emanuel vai de férias em grupo. Não quer dizer quantos viajam com a empresa de charter Solresor, que tem um pequeno departamento no grande escritório.

- Essa informação constará do relatório anual, dentro de alguns meses.

TN - Como é que os charters vão evoluir?

- Estão a evoluir para os “dynamic packaging” , fenómeno enorme no Reino Unido, tendo sido uma das razões da falência da Thomas Cook. O que é que as grandes companhias charter oferecem? São voos e hotéis, mais um clube para crianças. Quando se trata de férias de sol e mar , todos os centimos contam. É um produto sensível ao preço para famílias com filhos.

Os operadores turísticos que não conseguirem justificar o custo terão dificuldades no futuro, prevê Emanuel.

Felizmente, o principal produto da Rolf, as viagens de autocarro em grupo, é muito mais estável em termos financeiros. O grupo-alvo com mais de 40 anos tem disponibilidade económica, os com idade superior a 55 anos, que são os clientes realmente importantes, têm dinheiro e tempo para viajar quando as famílias com filhos não podem viajar nos períodos escolares.

TN - Quando nos reunimos na penúltima semana de janeiro, Emanuel tem vários grupos grandes na África do Sul e na Índia.

Mas no verão, é outro país que impulsiona as vendas.

EK - É muito fácil vender uma viagem de ida e volta de quinze dias para Itália.

Um grupo é composto por 20 a 50 pessoas.

- Numa viagem destas, cria-se um enorme sentido de comunidade. Fazemos parte da rede empresarial do governo contra a solidão involuntária, sentindo-me feliz e orgulhoso por estar a colaborar neste projeto.

Depois de uma viagem de grupo a Itália, o segundo melhor produto é uma viagem de fim-de-semana a qualquer destino na Europa.

TN - Emanuel conhece os seus clientes por dentro e por fora. Segundo ele (e um ecrã na sala de produção), 70% dos clientes querem voltar a viajar com os voos e autocarros da Rolf, 28% consideram a hipótese de o fazer e apenas 2% não a querem repetir.

Um fator de sucesso é que em todas as viagens há um guia turístico sueco. Mais de 350 pessoas desempenham esta função, são estudantes ou reformados e são todos formados e certificados pelo operador turístico.

TN - A empresa acaba de entrar no mercado norueguês e, segundo Emanuel, as coisas estão a correr muito bem. A Dinamarca, onde vão abrir um pequeno escritório, também está a ser conquistada.

O pai Rolf fez 78 anos e está feliz por acompanhar o seu filho e Diretor Executivo de 45 anos. Foi durante uma viagem de autocarro à Polónia que conheceu a mãe de Emanuel e a trouxe para a Suécia. A relação não durou muito tempo, mas nasceram três irmãos antes do divórcio. O irmão mais velho também trabalha na empresa da família, fazendo reservas de voos.

TN - É evidente que a IA é o futuro do sector das viagens quando se fala com Emanuel Karlsson. No entanto, ele considera que é caro: chega a custar 50 coroas suecas por viagem de grupo para garantir um conjunto de processos com a subscrição mais cara da OpenAI.

A entrevista foi realizada antes da versão chinesa de IA Deep Seek ter assustado a bolsa de valores dos EUA. Mas o facto de os chineses estarem a trabalhar num serviço de IA mais barato e pelo menos tão eficaz não é novidade na sede da Rolf, Flyg & Buss.

Os voos e autocarros da Rolf's utilizam a IA para controlar o seu serviço de apoio ao cliente, entre outras coisas. A qualquer cliente que ouça ao telefone que uma viagem está totalmente reservada será, naturalmente, oferecido um produto alternativo. As chamadas são registadas e analisadas via IA. Os vendedores que se “esquecem” de o fazer são penalizados.

O mesmo serviço de IA é utilizado para garantir os custos de produção. Naturalmente, cada viagem de grupo contém um número quase incontável de custos, que são agora cruzados pela IA com as cotações e o orçamento da viagem.

EK- Pode sempre correr mal graças ao fator humano, declarando que a entrevista no novo escritório terminou.

TN- Vamos até ao antigo escritório em Hisingen para ver o berço da empresa.

Emanuel diz-nos que também utiliza a IA para analisar as reclamações.

TN - Muitas vezes, são longas histórias sobre o que correu mal. Primeiro, a IA analisa o que realmente aconteceu, depois as queixas e escreve uma resposta igualmente longa, podendo, igualmente, propor uma indemnização adequada.

Em Hisingen, a empresa dispõe de uma loja, sendo difícil acreditar que se trata de uma empresa de mil milhões de dólares que se antevê por trás de dois balcões gastos, junto à autoestrada movimentada que fica a poucos metros de distância. Hoje não há muitos clientes na loja porque está a chover, com muita ventania e a nevar, mas ontem tivemos vários clientes na loja.

- Os que entram sabem quase sempre o que querem. Estudaram cuidadosamente a viagem online, mas há algo que os faz não carregar no botão. Então vêm aqui”, explica Ingemar Bjärkby atrás de um dos balcões.

Fonte: [Så blev Rolfs flyg och buss årets researrangör - Travel News](#)

## UM BOM COMEÇO DE ANO PARA OS PRINCIPAIS AEROPORTOS DA REGIÃO NÓRDICA

Os quatro aeroportos nórdicos apresentam os números de janeiro, onde se verifica um aumento global, estando os destinos tradicionais a manter-se a um bom nível. A “disputa” entre os maiores aeroportos está equilibrada, mas será que estamos prestes a assistir a uma alteração no ranking/ visibilidade entre os principais aeroportos?

Copenhaga, como era de esperar, subiu ao pódio quando os aeroportos nórdicos comunicaram os números de janeiro. Quase dois milhões de passageiros passaram por Kastrup no primeiro mês de 2025, seguido de Oslo com 1 745 000 passageiros, Arlanda com 1,5 milhões e Helsínquia com pouco menos de 1,2 milhões. É claro que não devemos esquecer a Islândia, onde 569 059 passageiros passaram pelo aeroporto de Keflavik em janeiro.



O Aeroporto de Copenhaga (CPH) recebeu quase 2 milhões de viajantes em janeiro, um aumento de 240 000 em comparação com o período homólogo do ano passado.

- De um modo geral, janeiro e o resto dos meses de inverno não são tão movimentados como os meses de verão. No entanto, o primeiro mês do ano foi bastante animado, com um aumento de 14% no número de passageiros em comparação com o ano passado”, afirma Peter Krogsgaard, Diretor Comercial da Copenhagen Airports A/S.

O Reino Unido é o país mais popular para onde se voa a partir do Aeroporto de Copenhaga. Em janeiro, 125.000 passageiros viajaram entre Copenhaga e um dos três aeroportos de Londres, fazendo de Londres o destino mais concorrido, seguido de Oslo, Estocolmo, Amesterdão e Paris.

A SAS está a abrir novas rotas para Budapeste, Bucareste, Lyon, Madrid e Sevilha, entre outras, enquanto a Norwegian está a acrescentar cidades como Bratislava, Sarajevo e Newcastle ao seu mapa de rotas a partir de Copenhaga.

O Aeroporto de Oslo (OSL) registou 1.745.000 passageiros em janeiro, um aumento de 9% em relação ao ano passado.

- O início do ano registou um forte desenvolvimento, sendo as viagens internacionais o principal motor. O crescimento do número de viajantes internacionais é influenciado pelo aumento significativo do turismo na Noruega como destino de inverno”, explica Gaute Skallerud Riise, Diretor de Desenvolvimento de Tráfego da Avinor.



Aeroporto Arlanda de Estocolmo (ARN) registou 1,5 milhões de passageiros aéreos em janeiro, um aumento de 5% . Graças à mudança da BRA para Arlanda, o tráfego doméstico aumentou 14%, para pouco mais de 274 000 passageiros.

O aeroporto de Helsínquia Vantaa (HEL) registou pouco menos de 1,2 milhões de passageiros e também aqui a tendência é para um aumento das viagens de lazer e uma diminuição das viagens de negócios. De todos os voos internacionais nos aeroportos da Finavia em 2024, os voos de e para a Alemanha, Suécia, Espanha e Reino Unido registaram o maior número de passageiros.

Após o COVID-19, a Finlândia tem sido um dos mercados de transporte aéreo que regista uma recuperação mais lenta na Europa. O encerramento do espaço aéreo russo está a ter um impacto significativo no tráfego de passageiros de transição asiático e a posição da Finlândia neste tipo de tráfego enfraqueceu significativamente. Embora o número de passageiros nos aeroportos da Finavia tenha aumentado 7% no ano passado, continua a ser 25% inferior ao número de passageiros de 2019.

O principal aeroporto da Islândia, o Aeroporto de Keflavik (KEF), raramente é mencionado, mas também registou um aumento em janeiro, com um total de 569 059 passageiros a passar pelo aeroporto, o que representa um aumento de 4% em relação a janeiro do ano passado. No total, 17 companhias aéreas voam de Keflavik para 65 destinos. Os destinos mais populares em janeiro foram Londres, Copenhaga, Nova Iorque, Manchester e Paris

De acordo com os dados do Turismo da Islândia, cerca de 48.000 islandeses viajaram em janeiro. As partidas de hóspedes estrangeiros do KEF totalizaram 121.000, menos 6% do que em janeiro do ano passado. A maioria dos passageiros estrangeiros eram americanos, 27%, seguidos de britânicos, chineses, alemães e franceses.

Fonte: [En flygande start för Nordens storflygplatser - Flygtorget](#)

**BOM RESTO DA SEMANA**

