

Conectividade aérea em 2026: um Verão morno para os Açores

Com os olhos já postos na operação aérea do Verão de 2026, o Diário dos Açores procurou perceber qual será o balanço previsível da conectividade aérea do arquipélago, em termos de número de voos, lugares disponíveis, rotas e companhias aéreas. Para o efeito, a SkyExpert, empresa de consultoria especializada em aviação, aeroportos e turismo, realizou uma análise detalhada com base nos dados do agregador mundial Cirium, incidindo sobre toda a oferta actualmente colocada à venda pelas companhias aéreas nas ligações entre os Açores e o Continente e entre os Açores e o estrangeiro, no período compreendido entre 1 de abril e 30 de setembro de 2026. De acordo com Pedro Castro, diretor da SkyExpert, “é pouco provável que existam alterações significativas a este horário de Verão de 2026, para além de eventuais variações no modelo de avião utilizado”. Para o responsável, esta análise “reúne a informação essencial que os agentes económicos do turismo precisam de conhecer: quais os destinos servidos, que companhias operam, quantos voos existem e qual a capacidade real de lugares disponíveis”. Pedro Castro sublinha ainda que “nem todos os lugares disponíveis correspondem a turistas, já que uma parte relevante será ocupada por residentes, emigrantes, imigrantes, estudantes, viagens médicas e visitas familiares”. Ainda assim, defende que “é fundamental que os vários agentes económicos se preparem para o cenário que se desenha”. Na sua perspectiva, “é expectável uma batalha de preços pelos turistas do Continente, que enfrentarão menos lugares e custos de deslocação aérea mais elevados, o que poderá penalizar a procura”. Já nos mercados internacionais, considera que “faz todo o sentido concentrar o investimento promocional no Canadá, Estados Unidos e Suíça. É isto que dizem os números da capacidade aérea”, vaticina.

Ligações aéreas Açores-Continente

Tal como em 2025, as ligações directas com o Continente representam a maior percentagem de lugares disponíveis. No Verão de 2026, mais concretamente entre 1 de Abril e 30 de Setembro, essa importância relativa mantém-se, mas haverá menos voos e menos lugares. Para um melhor entendimento, dividimos a análise em três grupos: Ponta Delgada, Terceira e outras ilhas (Faial, Pico e Santa Maria).



Ponta Delgada e Continente: monopólio e retrocesso de quase 10 anos

Nas ligações entre Ponta Delgada e o Continente, o Verão de 2026 marca um recuo significativo tanto em oferta como em diversidade concorrencial: o número total de chegadas desce de 2443 em 2025 para 2020 em 2026, menos 423 voos, o que corresponde a uma quebra de 17.3%. Em termos de capacidade, a redução é ainda mais expressiva: os lugares disponíveis caem de 447989 para 363274, menos 84715 lugares (-18.9%). A saída da Ryanair destas rotas tem um impacto directo não só no volume, mas também na densidade da oferta. A companhia irlandesa operava com aeronaves de 189 lugares, pelo que a média de capacidade por cada voo cai em 4 lugares. Na ligação mais importante ao Continente, a de Lisboa-Ponta Delgada, o cenário é claro: menos concorrência, mais peso do “hub” e menos Açores. Nesta rota, a TAP irá manter a sua operação inalterada, com 705 chegadas e cerca de 132 mil lugares e a Azores Airlines aumenta marginalmente, passando de 710 chegadas para 758 e de 124450 lugares para 132538, o que não compensa a perda total da Ryanair (338 chegadas e 64930 lugares, em 2025).

Consequentemente, Lisboa volta a ser uma rota monopolista do Estado, servida apenas por duas companhias públicas, ambas com um foco assumido no modelo “hub”, ou seja, em que é mais relevante transportar passageiros que continuem viagem para outros destinos do que passageiros cujo destino final seja os Açores. Isso significa que muitos passageiros passam por Ponta Delgada apenas para continuarem viagem para a América do Norte, Cabo Verde ou até Madeira e não chegam a gerar verdadeiro impacto económico local. Já na rota para o Porto-Ponta Delgada, existe um crescimento aparente, mas a perda é estrutural: com a saída da Ryanair, a ligação ao Porto transforma-se num monopólio exclusivo da Azores Airlines. É verdade que a companhia aumenta a operação, passando de 438 para 488 chegadas (+11.4%), o que se traduz num aumento de 76140 para 85728 lugares (+12.6%), mas este crescimento não compensa a perda dos 157 voos e cerca de 30 mil lugares que a Ryanair oferecia em 2025. O balanço final é uma rota com menos capacidade e menos pressão competitiva o que terá impacto na tarifa aérea. Por último, a ligação a Faro, inaugurada a 2024 e um monopólio da Azores Airlines, encolhe, com as chegadas a descerem de 96 voos para 69 (-28.1%)

e o número de lugares de 17.516 para 12.834 (-26.7%). Para encontrar números mais baixos entre São Miguel e Lisboa/Porto do que 2026, é preciso recuar a 2017 (excluindo o período da pandemia). Nessa altura, o contexto era diferente, quer em termos do investimento hoteleiro, número de quartos e do peso do turismo na economia da ilha. Ainda assim, em 2026 haverá menos voos, menos lugares e menos concorrência, num momento em que os Açores precisariam exactamente do contrário. Esta redução traduz-se-se, por um lado, em tarifas aéreas mais caras e, por outro, numa concorrência mais feroz para atrair estes passageiros para os hotéis e actividades turísticas da ilha.

Terceira e o Continente: um equilíbrio artificial

Nas ligações entre a Terceira e o Continente, a redução da oferta em 2026 é menos abrupta do que em Ponta Delgada, mas ainda assim relevante, sendo apenas parcialmente amortecida pelo início dos voos da TAP entre o Porto e a Terceira, a partir de 1 de Julho. Entre 1 de Abril e 30 de Setembro, o número total de chegadas do Continente à ilha desce de 855 em 2025 para 805 em 2026, menos 50 voos (-5.8%); em termos de capacidade, a redução é mais expressiva: os lugares disponíveis caem de 156492 para 139228, menos 17264 lugares (-11%).

Esta diferença explica-se sobretudo pela redução da capacidade média por voo, que passa de 183 lugares em 2025 para 173 em 2026: menos 10 lugares por cada voo, sendo esse também um efeito directo da saída da Ryanair que não operará nenhum dos 157 voos e 29841 lugares de 2025. Ao contrário do que acontece em Ponta Delgada, este vazio da Ryanair é parcialmente compensado pelos novos voos da TAP para o Porto, evitando uma quebra ainda mais severa. Se a Azores Airlines mantém inalterada a sua operação da Terceira para Lisboa e Porto, com um total 356 chegadas e cerca de 61 mil lugares, já a TAP aposta na estabilidade em Lisboa (342 chegadas com 61 mil lugares), mas surge com a novidade dos voos para o Porto a partir de 1 de julho que acrescentam 105 novas chegadas e 17640 lugares, equilibrando parte das perdas deixadas pela Ryanair. Ainda assim, o balanço final é claro: em 2026, a Terceira terá menos voos, menos lugares e menos concorrência para o Continente.

Faial, Pico e Santa Maria: com obrigações de resignação

As ilhas que teoricamente “beneficiam” das Obrigações de Serviço Público – Faial, Pico e Santa Maria – continuarão a estar ligadas através de uma única companhia (a Azores Airlines) e para um único destino do Continente (Lisboa). Para todas elas, a trajectória de 2026 será a mesma: menos voos directos e menos lugares.

(Continua na página 5)

1 Abril-30 Setembro 2026 (var.% com 2025)	Nº de voos (chegadas)	Nº de lugares (chegadas)	Nº de companhias	Nº de destinos
P.Delgada-Continente	2020 (-17.3%)	363 274 (-18.9%)	2 (menos uma)	3
Terceira-Continente	805 (-5.8%)	139 228 (-11%)	2 (menos uma)	2
Outras ilhas-Continente	366 (-8%)	61 488 (-9.7%)	1	1