

do ano. Há trabalhadores que passam a época alta no sul da Europa, em destinos balneares e urbanos, e que, terminado o verão, continuam ativos no setor turístico no norte do continente, nomeadamente em estâncias de neve. Para as regiões insulares, porém, este ajustamento é mais difícil, devido à menor dimensão do mercado, à limitação do tipo de oferta turística e à menor capacidade para atrair trabalhadores ao longo de todo o ano.

Do lado empresarial, a Confederação Europeia da Hotelaria, Restauração e Cafés (HOTREC) tem insistido num princípio operativo: manter uma equipa base e reforçá-la com contratos temporários, sazonais ou a tempo parcial quando a procura dispara, como forma de garantir continuidade sem carregar custos fixos durante todo o ano, um pragmatismo com custos de estabilidade laboral, que nos Açores é pouco enquadrável.

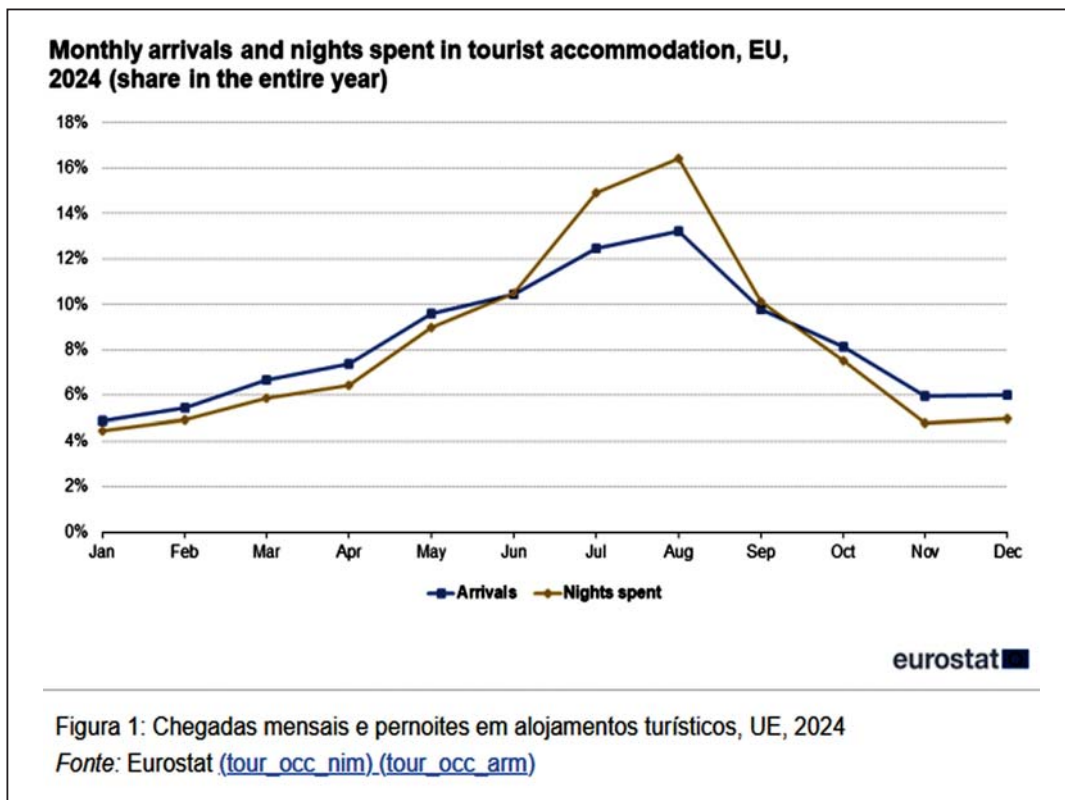
Os dados recentes da EUROCONTROL mostram que o crescimento do tráfego europeu tem sido impulsionado pela procura turística e de lazer, com melhor desempenho dos países do sul da Europa e maior dinamismo do segmento low cost. Em 2024, este segmento representava 34% dos voos europeus e crescia mais do que o segmento mainline; em 2025, passou a 35,2%, ultrapassando pela primeira vez as companhias tradicionais em quota de voos.

O passageiro, ou turista, associado às low cost viaja sobretudo em rotas intraeuropeias, de curto curso e ponto a ponto. A própria literatura oficial europeia sobre low cost sublinha que este modelo assenta em voos maioritariamente short-haul, operação simplificada e foco no custo, enquanto a EUROCONTROL descreve o segmento como fortemente presente em rotas curtas e com elevada produtividade operacional.

Há, além disso, um traço sazonal muito claro. O "turista low cost" europeu, por estar fortemente ligado ao lazer, reproduz o mesmo padrão de concentração temporal da procura turística. O Eurostat mostra que, em 2024, 50% das viagens longas, de quatro ou mais dormidas, dos residentes da UE ocorreram entre junho e setembro, e que agosto concentrou 17% dessas viagens longas. Na oferta de alojamento, julho e agosto concentraram 26% das chegadas anuais e agosto representou 16% das dormidas na UE, com o pico de verão a ficar perto de quatro vezes acima de janeiro em noites passadas em alojamento turístico.

Do lado da procura turística europeia, o enquadramento do Eurostat ajuda a perceber porque este perfil encaixa nas low cost. Em 2024, os residentes da UE fizeram cerca de 1,2 mil milhões de viagens turísticas com dormida, das quais 89,7% por motivos pessoais e 92,2% dentro da própria União Europeia. Ou seja, o grosso do mercado turístico europeu é precisamente um mercado de viagens pessoais e intraeuropeias, o terreno natural onde as low cost são mais fortes.

É um perfil que se estende também a destinos regionais e insulares e que tende igualmente a concentrar-se nos meses mais tradicionais de férias, existindo, porém, uma quota de turistas que optam pela época baixa atraídos pelos preços promocionais das companhias,



para viagens, essencialmente, de curta duração. Este segmento, tem tido uma particular importância, nos Açores, na época baixa e tem vindo muito dependente de uma única companhia low cost que, entretanto, abandona o mercado açoriano.

De uma forma global, estes turistas tendem a ser relevantes para destinos secundários, regionais e periféricos, onde as low cost operam com frequência em aeroportos secundários ou menos congestionados, contudo podem abrir e fechar mercados com rapidez. O EPRS assinala que na época baixa as low cost melhoram acessibilidades e ajudam a dinamizar economias locais e destinos fora dos grandes hubs, existindo margem para trabalhar a época baixa.

O Eurostat aponta que os turistas com 65 anos ou mais apresentam um padrão menos sazonal e viajam relativamente mais na primavera e no outono, precisamente os períodos em que muitos destinos tentam alongar a época com produto e comunicação dirigida. E a Comissão Europeia, no documento de transição para o turismo, refere que

uma larga maioria de europeus diz estar disponível para alterar hábitos por razões de sustentabilidade, incluindo viajar fora da época alta.

A discussão, porém, já não é apenas económica. O Eurostat avisa que a concentração em poucos meses pode ter impactos ambientais, nos resíduos, na água e na energia, e impactos sociais, no mercado de trabalho, na qualidade do serviço e no apoio das comunidades. Noutra análise regional, o mesmo organismo nota que, em regiões onde cresce a oferta de alojamento de curta duração, a acessibilidade da habitação pode tornar-se um problema premente, com menos arrendamento de longa duração, subida de preços e pressão sobre infraestruturas.

E há ainda o tema do transporte. O Eurostat regista que o subsector dos transportes aéreos foi o único grande subsector de combustão de combustíveis a aumentar emissões entre 1990 e 2023: mais 25%, o equivalente a mais 210 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente. Ao mesmo tempo, a aviação internacional subiu de 7% para

12% do total das emissões dos transportes, regressando a esse patamar de 12% em 2023, depois da quebra provocada pela pandemia.

No plano mais local do bem-estar, o Eurostat assinala também que os aeroportos continuam a ser fontes importantes de poluição sonora localizada e que 18,2% da população da UE, cerca de 82 milhões de pessoas, declarou sofrer perturbação por ruído em 2023.

No fim, o que os dados oficiais sugerem é que a sazonalidade turística nos Açores não é um "caso de exceção", mas antes um alinhamento com a tendência europeia, em geral, e com a realidade dos destinos insulares, em particular, onde o verão concentra a procura e o inverno mantém volumes modestos. A capacidade adicional, com o aumento sistemático de camas, ajuda a acomodar os picos de turistas no verão e contribui para elevar os rácios anuais de turistas e de dormidas, mas pode, por si só, contribuir também para um aumento de camas vazias na época baixa.