

Saída da *Ryanair* dos Açores tem um impacto económico negativo estimado entre os 140 e os 160 milhões de euros.

A Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada – Associação Empresarial das Ilhas de São Miguel e de Santa Maria (CCIPD), através do seu Gabinete de Estudos, torna públicos os resultados do estudo sobre o impacto económico da anunciada saída da *Ryanair* dos Açores, prevista para março de 2026. A análise realizada demonstra, de forma clara e fundamentada, que a redução da oferta aérea associada à saída desta companhia terá consequências económicas relevantes para a Região Autónoma dos Açores, afetando o turismo, o tecido empresarial e o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) regional.

O estudo realizado evidencia que a acessibilidade aérea constitui um dos principais fatores críticos de competitividade do destino Açores. Enquanto região ultraperiférica e arquipelágica, a mobilidade aérea não é apenas um instrumento de desenvolvimento — é uma condição estrutural para o funcionamento da economia. A saída da *Ryanair* ocorre, além disso, num contexto particularmente sensível, marcado pelo processo de reestruturação da SATA Azores Airlines e pela ausência de uma estratégia consistente, e de médio prazo, para as acessibilidades aéreas, circunstâncias que agravam a incerteza quanto à evolução futura da conectividade da Região.

A metodologia adotada pelo Gabinete de Estudos da CCIPD assenta numa abordagem quantitativa baseada em dados observáveis e em referenciais institucionais. Foram considerados os lugares oferecidos e efetivamente utilizados pela *Ryanair* nos voos inbound para Ponta Delgada e Terceira entre 2023 e 2025, aplicando-se pressupostos prudentes quanto à proporção de turistas nos voos nacionais e internacionais. Com base em dois cenários alternativos — assumindo que 60% ou 70% dos passageiros são turistas — estima-se que a *Ryanair* transporte anualmente entre 102.886 e 118.561 turistas para os Açores.

Aplicando a estada média observada na Região (3,30 noites) e a despesa média por turista de 1.036 euros, a preços atualizados de 2025, bem como os multiplicadores económicos constantes do estudo da EY-Parthenon sobre o impacto macroeconómico do turismo nos Açores, conclui-se que a saída da companhia poderá traduzir-se numa perda anual entre 339 mil e 391 mil dormidas, correspondendo a um impacto económico direto entre 106,6 e 122,8 milhões de euros e a um impacto económico total entre 143,9 e 165,8 milhões de euros (que inclui os efeitos diretos, indiretos e induzidos na economia).

Em termos de Valor Acrescentado Bruto, indicador utilizado como proxy do PIB regional, o impacto situa-se entre 79,9 e 92,1 milhões de euros.

Considerando que o turismo representa cerca de 20% do PIB regional e que a Ryanair é responsável por uma quota estimada entre 7,5% e 8,7% do total das dormidas turísticas, a saída da companhia poderá traduzir-se numa redução do PIB regional entre aproximadamente 90,1 milhões e 104,5 milhões de euros por ano, o que corresponde a uma diminuição estimada entre 1,5% e 1,7% do PIB previsto para 2026.

Este impacto assume particular relevância quando enquadrado no crescimento económico esperado. Admitindo um crescimento previsto do PIB regional de cerca de 2% em 2026 — equivalente a um acréscimo aproximado de 120 milhões de euros — a saída da Ryanair poderá absorver entre dois terços e três quartos desse crescimento, comprometendo de forma substancial a dinâmica económica regional que estava perspectivada no plano e orçamento para 2026.

Em termos práticos, uma parte significativa do crescimento projetado poderá ser anulada por uma redução estrutural da oferta aérea.

Importa sublinhar que a presença da Ryanair nos Açores desempenhou, nos últimos anos, um papel relevante na política de acessibilidades, ao introduzir concorrência efetiva, estimular a moderação tarifária, reforçar a conectividade internacional direta e gerar tráfego turístico adicional. A sua saída não representa apenas a perda de uma companhia aérea, mas sim a redução de um fator de dinamização económica com efeitos diretos e indiretos na estrutura produtiva regional.

Os resultados obtidos demonstram que o impacto económico potencial da saída da Ryanair é de uma ordem de grandeza substancialmente superior ao esforço financeiro público que poderia ser necessário para assegurar a manutenção e a diversificação das acessibilidades aéreas.

Perante um impacto anual desta magnitude, torna-se essencial enquadrar o debate público numa lógica de custo-benefício, avaliando de forma estratégica as opções disponíveis para proteger a competitividade do destino.

A Região Autónoma dos Açores enfrenta, assim, um momento decisivo. Para um território que se quer afirmar no panorama do turismo nacional e internacional, a previsibilidade das ligações aéreas, a diversidade de operadores e a concorrência efetiva são pilares fundamentais. A política de acessibilidades não pode ser reativa

nem circunstancial; deve ser estruturada, coerente e orientada para o médio e longo prazo.

A CCIPD reafirma, por isso, que a definição urgente de uma estratégia integrada para as acessibilidades aéreas constitui um fator crítico para a sustentabilidade do turismo, para a competitividade das empresas e para a proteção do crescimento económico da Região. A CCIPD mantém-se disponível para colaborar na construção de soluções que defendam os interesses da economia açoriana.

A Direção

Ponta Delgada, 25 de fevereiro de 2026