PARECER DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA A PROJETO DE RESOLUÇÃO PARA UM ACORDO ESTRATÉGICO ENTRE A SATA E A TAP

1. Enquadramento

1. A 30.04.2026, a Autoridade da Concorrência (AdC) recebeu um pedido de parecer da Comissão Especializada Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA), relativo ao Projeto de Resolução n.º 70/XIII/2.ª (BE) – "Acordo Estratégico entre a SATA e a TAP" (Projeto de Resolução) [1].

2. Nos termos dos seus Estatutos, entre as atribuições da Autoridade da Concorrência (AdC) inclui-se a incumbência de "[c]*ontribuir para o aperfeiçoamento do sistema normativo português em todos os domínios que possam afetar a livre concorrência, por sua iniciativa ou a pedido da Assembleia da República ou do Governo*"[2]. Em particular, no exercício dos seus poderes de regulamentação, a AdC pode "[f]*ormular sugestões ou propostas com vista à criação ou revisão do quadro legal e regulatório*"[3].

3. Neste contexto, desenvolvem-se, de seguida, comentários ao Projeto de Resolução, numa perspetiva de concorrência, para consideração pelo decisor público na sua tomada de decisão.

4. O parecer da AdC, numa ótica de concorrência, é desenvolvido tendo em conta as "*Linhas de Orientação da AdC sobre a avaliação de impacto concorrencial de políticas públicas*" (Linhas de Orientação da AdC)[4].

2. O setor aéreo na RAA

5. Em 2025, desembarcaram 2,37 milhões de passageiros nos aeroportos da RAA, estando a sua distribuição por ilha ilustrada na Tabela 1. Do total de passageiros desembarcados, 44% corresponde a voos entre ilhas da RAA, 42% a outros voos com origem em Portugal, e 14% dos passageiros desembarcados corresponde a voos internacionais[5].

---

[1] Disponível na página da iniciativa.

[2] Ver alínea g) do artigo 5º e alíneas c) e d) do n.º 4 do artigo 6º dos Estatutos da AdC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014.

[3] Ver alínea d) do n.º 4 do artigo 6º dos Estatutos da AdC.

[4] Ver "Linhas de Orientação da AdC sobre a Avaliação de Impacto Concorrencial de Políticas Públicas", de julho de 2018, que contém uma Checklist de Avaliação de Impacto Concorrencial (AIC). A Checklist ilustra a forma segundo a qual de uma proposta normativa podem decorrer quatro tipos de efeitos na concorrência, designadamente: (A) Limitação do número ou da variedade de empresas, (B) Limitação da capacidade das empresas para concorrerem, (C) Diminuição do incentivo das empresas para concorrerem e (D) Limitação da escolha do consumidor e da informação disponível.

[5] Análise da AdC de dados do SREA, em particular do indicador "Movimento de passageiros aéreos, por tipo de voo – Total Açores".

Tabela 1 - Passageiros desembarcados na RAA em 2025

Aeroporto / Ilha	Operador	N.º de passageiros	%
São Miguel	ANA – Aeroportos de Portugal	1 382 898	58%
Terceira	Governo Regional dos Açores	502 750	21%
Faial	ANA – Aeroportos de Portugal	150 945	6%
Pico	SATA Aeródromos	118 419	5%
Santa Maria	ANA – Aeroportos de Portugal	63 088	3%
Flores	ANA – Aeroportos de Portugal	57 017	2%
São Jorge	SATA Aeródromos	55 453	2%
Graciosa	SATA Aeródromos	37 698	2%
Corvo	SATA Aeródromos	6 024	0,3%
Total		**2 374 292**	**100%**

Fonte: Análise da AdC de dados do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), em particular do indicador "Desembarque de passageiros aéreos, por ilha (dados mensais dos anos n e n-1)".

6. No que concerne às **rotas nacionais**, foi possível à AdC identificar a existência de nove rotas, atualmente em vigor, com origem em Portugal Continental ou na Madeira com destino nos Açores[6], operadas pela Azores Airlines, do Grupo SATA, e pela TAP Air Portugal (TAP).

7. Quatro destas rotas são operadas, em regime de exclusividade, pela Azores Airlines ou TAP, ao abrigo de um contrato de concessão, com obrigações de serviço público, entre estas empresas e o Estado Português[7]. O contrato de concessão prevê também a ligação Funchal-Terceira, que, à data do presente documento, ainda não estava em operação.

8. As obrigações de serviço público, preveem, entre outras condições, frequências mínimas em cada uma das rotas aí incluídas, que variam entre um mínimo de um e cinco voos semanais[8].

9. No que respeita às **rotas internacionais**, foi possível identificar, na página eletrónica da Visit Azores[9], um total de 23 rotas, com origem em dez países diferentes[10]. A maioria (18) das rotas tem como destino o aeroporto de Ponta Delgada, tendo as restantes cinco rotas, todas com origem no Canadá e EUA, destino na Terceira. No que respeita às companhias aéreas, a Azores Airlines opera em 15 rotas internacionais. A TUI Fly opera as rotas Bruxelas-Ponta

[6] Em consulta à página da página eletrónica da *Visit Azores*, a 08.05.2026, foi possível identificar que a Azores Airlines e a TAP operam ambas voos nas rotas Lisboa-Ponta Delgada, Lisboa-Terceira e Porto-Ponta Delgada. A Azores Airlines disponibiliza também as rotas Porto-Terceira, Lisboa-Santa Maria, Lisboa-Pico, Lisboa-Horta e Funchal-Ponta Delgada. Além destas rotas, a página eletrónica da Azores Airlines permite também agendar voos na rota Faro-Ponta Delgada.

[7] Ver página do procedimento, no Portal BASE, onde estão disponíveis o contrato de concessão e as peças do procedimento, onde se inclui o Despacho n.º 24/2025-SEI, que define as obrigações de serviço público.

[8] Em particular, as frequências mínimas são de cinco frequências semanais na rota Funchal-Ponta Delgada, quatro frequências semanais na rota Lisboa-Horta, duas nas rotas Lisboa-Santa-Maria e Lisboa-Pico, e de uma frequência semanal na rota Funchal-Terceira.

[9] Ver https://www.visitazores.com/planear-a-sua-viagem-aos-acores.

[10] Alemanha, Áustria, Bélgica, Canadá, Espanha, Estados Unidos da América, França, Holanda, Reino Unido, Suíça.

Delgada e Amesterdão-Ponta Delgada, havendo dez outras companhias aéreas que operam apenas uma rota com destino nos Açores[11].

10. Até ao final de março, a Ryanair operava também voos nacionais e internacionais para a região. De acordo com o comunicado desta companhia aérea, a sua saída levará a uma diminuição de 400.000 passageiros por ano na região, num total de seis rotas entre os Açores e Lisboa, Porto, Londres e Bruxelas[12]. Por sua vez, a Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada estima que a saída da Ryanair poderá traduzir-se numa perda anual de dormidas entre 339.053 e 390.209, correspondendo a um peso entre 7,5% e 8,7% do total de dormidas registadas na RAA em 2025, e com um potencial impacto de perda entre 1,5% e 1,7% do PIB regional previsto para 2026[13].

11. Além da diminuição no n.º de passageiros, a saída da Ryanair pode também ter impacto no preço dos voos para a região. Desde logo, a saída de um operador aumentará a procura pelos voos dos restantes – no caso das rotas nacionais, atualmente a Azores Airlines e a TAP. Está também em causa a saída do único operador *low cost* que operava, àquela data, nas rotas com origem em Lisboa e Porto, pelo que é possível que os consumidores vejam as suas opções mais limitadas também ao nível do preço dos voos.

12. Sem prejuízo, não se exclui que o impacto da saída da Ryanair, pelo menos ao nível do número de voos, seja parcialmente mitigado pela entrada ou expansão da oferta de outras companhias aéreas na região[14].

3. Síntese do Projeto de Resolução

13. O Projeto de Resolução destaca a importância do transporte aéreo para a RAA como "*um serviço essencial de coesão social e territorial, de desenvolvimento económico, de acesso a serviços públicos, a abastecimento e de ligação ao exterior*", defendendo a adoção de soluções que "*assegurem a continuidade, regularidade e previsibilidade do serviço, bem como a preservação de capacidades operacionais críticas e do conhecimento acumulado*".

14. Neste sentido, o Projeto de Resolução propõe à ALRAA que adote um conjunto de recomendações ao Governo Regional dos Açores no sentido de que procure, em articulação com o Governo da República, "*identificar e concretizar uma solução estrutural para a Sata Internacional* [atual Azores Airlines]", que assegure "*a continuidade, regularidade e previsibilidade das ligações aéreas essenciais para a coesão social e territorial dos Açores*", bem como "*a salvaguarda da capacidade de decisão regional em matérias estruturantes de conectividade*".

---

[11] Para efeitos da presente análise, considerou-se que como pertencendo à mesma rota voos com origem e destino nos mesmos aeroportos, pelo que algumas das rotas têm mais do que um operador.
[12] Ver comunicado da Ryanair, de 20.11.2025.
[13] Ver Estudo de Impacto Económico com a saída da Ryanair dos Açores da Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada.
[14] A título ilustrativo, após o anúncio da saída da Ryanair, a TAP anunciou que iria passar a oferecer voos na rota Porto-Terceira a partir de março, com uma frequência de quatro voos por semana. Ver comunicado do Governo Regional dos Açores, de 19.12.2025.

15. Para o efeito, o Projeto de Resolução propõe que seja "*prioritariamente ponderada e negociada a formalização de uma parceria estratégica entre a SATA Internacional e a TAP Air Portugal, a densificar em instrumentos operacionais e comerciais adequados*".

16. O Projeto de Resolução propõe também à ALRAA recomendar ao Governo Regional dos Açores que "*determine ao Conselho de Administração da SATA SGPS a elaboração de um novo plano de negócios no seguimento das negociações previstas nos pontos anteriores*, *devendo tal plano ser apresentado pelo Estado-Membro à Comissão Europeia para os devidos efeitos legais*."

17. De acordo com o Projeto de Resolução, a parceria proposta "*apresenta-se como a solução estrutural capaz de proteger a mobilidade aérea no arquipélago, reforçar a conectividade, gerar ganhos de escala e eficiência e aumentar a resiliência operacional, salvaguardando simultaneamente a autonomia, a identidade e a missão pública da SATA Internacional*", sendo a "*melhor forma de evitar roturas, aproveitando a capacidade instalada e toda a experiência da SATA Internacional*".

4. Comentários da AdC

18. Como ponto prévio, ainda que o Projeto de Resolução identifique a formalização de uma parceria entre a Azores Airlines e a TAP como forma prioritária de "*identificar e concretizar uma solução estrutural*" para a Azores Airlines, não exclui outras formas de o Governo Regional, em articulação com o Governo da República, procurar atingir aquele objetivo, que não passem pela parceria estratégica proposta.

19. Ressalva-se também que o Projeto de Resolução não detalha os termos da intencionada parceria estratégica entre a Azores Airlines e a TAP, que, conforme resulta do texto do Projeto de Resolução, seriam densificados pelo Governo Regional dos Açores, em negociação com o Governo da República.

20. O presente parecer da AdC deve, pois, ser analisado à luz desses limites de informação.

21. Sem prejuízo da ausência de informação e de uma identificação expressa e concreta dos objetivos de conectividade prosseguidos pela iniciativa, sinaliza-se, desde logo, que um acordo entre duas empresas poderá suscitar questões de concorrência, em particular caso envolva formas de coordenação suscetíveis de reduzir a pressão concorrencial, limitar a entrada ou expansão de operadores concorrentes ou conferir vantagens seletivas dificilmente replicáveis por terceiros.

22. Neste contexto, importa sinalizar que, no desempenho das suas atribuições, a AdC dispõe de poderes sancionatórios, de supervisão e de regulamentação, incumbindo-lhe, no exercício concreto dos seus poderes, investigar acordos entre empresas, o que, dependendo dos contornos concretos, poderá ocorrer quer no âmbito do controlo de concentrações[15], quer à

[15] Nos termos dos artigos 36.º e seguintes da Lei da Concorrência (Lei n.º 19/2012, de 8 de maio; versão consolidada).

luz das regras aplicáveis a acordos, práticas concertadas e decisões de associações de empresas suscetíveis de restringir a concorrência[16].

23. Nesse sentido, **atendendo a que não é possível excluir, nesta fase, que a parceria estratégica em apreço possa vir a configurar uma operação de concentração, recomenda-se, desde logo, ao decisor público, que, no caso de se optar pela concretização da parceria estratégica em análise, e uma vez definidos os seus termos, que seja aferida a eventual necessidade de notificação prévia à AdC, para efeitos de apreciação no âmbito do controlo de operações de concentração[17].**

24. Ademais, **atendendo a que não é possível excluir, nesta fase, que a parceria estratégica em apreço possa configurar um acordo entre empresas abrangido pelas regras de concorrência, assinala-se a necessidade de as entidades envolvidas procederem à autoavaliação da compatibilidade do acordo com o Direito da Concorrência**, a nível nacional e da União Europeia (UE), em linha com as Orientações da Comissão Europeia (CE) sobre a aplicação do artigo 101.º TFUE aos acordos de cooperação horizontal (ver Caixa 1).

Caixa 1: Normas da UE que regem os acordos horizontais entre concorrentes para efeitos do Art.º 101.º, n.ºs 1 e 3 TFUE

- A 01.06.2023, a CE publicou as **Orientações revistas sobre a aplicação do Art.º 101.º TFUE aos acordos de cooperação horizontal** ("Orientações Horizontais")[18].
- Mantêm-se vigentes as **Orientações relativas aos acordos *de minimis*** (2014)[19] e as **Orientações relativas à afetação do comércio** (2004)[20].
- As Orientações da CE visam ajudar a autoapreciação, pelas empresas, da **compatibilidade dos seus acordos de cooperação horizontal com as regras de concorrência** da UE (§1).
- Os acordos horizontais podem **combinar várias fases de cooperação** (*e.g.,* I&D, produção, comercialização, sustentabilidade). Para apreciar a sua compatibilidade com o Art.º 101.º TFUE deve-se considerar a cooperação que constitui o respetivo ***«centro de gravidade»*** do acordo.

[16] Nos termos do artigo 9.º da Lei da Concorrência e do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

[17] A este respeito, sinaliza-se, designadamente, as Linhas de Orientação da Autoridade da Concorrência relativas à Avaliação Prévia em Controlo de Concentrações.

[18] Comunicação da Comissão, "*Orientações sobre a aplicação do artigo 101.º TFUE aos acordos de cooperação horizontal*", de 17.07.2023, C(2023) 4752 final.

[19] Comunicação da Comissão, "*Orientações relativas aos acordos de pequena importância que não restringem sensivelmente a concorrência nos termos do Art.º 101, n.º 1 TFUE*", de 30. 08. 2014. As Orientações estatuem um *porto seguro* para as empresas: quotas de mercado que não excedam 10% para os acordos entre concorrentes ou 15% para os acordos entre não concorrentes; e os acordos não tenham como objetivo restringir a concorrência. Ver página da CE aqui.

[20] Comunicação da Comissão, "*Orientações sobre o conceito de afetação do comércio entre os Estados-Membros previsto nos Art.º [101.º] e [102.º] do TFUE*", de 27.04.2004. As Orientações estatuem um *porto seguro* para as empresas nas situações em que: quota de mercado agregada não ultrapasse 5%; e no caso de acordos horizontais, o volume de negócios anual agregado não seja superior a 40 MEUR. No caso de acordos verticais, o volume de negócios anual agregado não seja superior a 40 MEUR. *Vide* página da CE aqui.

- Os acordos horizontais **podem resultar em vantagens económicas**. No entanto, podem "(…) *limitar a concorrência no mercado relevante (…), por exemplo,* ***resultar na colusão entre as partes ou numa exclusão anticoncorrencial*****"** (§21).
- Os acordos horizontais, ainda que passíveis de violar o Art.º 101.º, n.º 1, TFUE, **por objeto ou por efeito, entre concorrentes efetivos ou potenciais** (§ 16), podem ser compatíveis, se demonstrarem **ganhos de eficiência, em respeito pelas quatro condições da exceção expressamente previstas,** *cf*. Art.º 101.º, n.º 3, TFUE (§§17-18; §36[21]).

25. Sem prejuízo da limitada informação disponível nesta fase, e sem desconsiderar as preocupações acima identificadas, quanto ao caso em concreto, **sinaliza-se, desde logo, um conjunto de riscos de concorrência decorrentes de um eventual acordo entre a TAP e a Azores Airlines na linha do pretendido pelo Projeto de Resolução**, para que tal possa ser devidamente ponderado pelo decisor público na sua tomada de decisão.

26. Para efeitos da análise que se segue, parte-se do pressuposto de que a parceria pretendida no Projeto de Resolução possa vir a ser mais ampla do que as parcerias já existentes entre as duas companhias aéreas. A este respeito, e com base em informação publicamente disponível, veja-se que a TAP e a Azores Airlines têm em vigor um acordo de *code-share* que abrange os voos para a RAA, e permite à TAP comercializar lugares em voos operadores pela Azores Airlines, e vice-versa[22].

27. Ademais, e com base numa análise preliminar e mediante a informação disponível, considera-se, unicamente para efeitos do presente parecer e sem prejudicar uma eventual investigação da AdC conforme referido no parágrafo 22, que a Azores Airlines e a TAP dispõem de centros de decisão distintos, tanto do ponto de vista societário como operacional. Com efeito, a TAP integra o grupo TAP SGPS, que tem como único acionista a Direção Geral do Tesouro e Finanças, enquanto a Azores Airlines integra o Grupo SATA, que tem como único acionista a Região Autónoma dos Açores[23], dispondo estas empresas de órgãos de administração[24] e estruturas de gestão autónomas entre si.

---

[21] Ver §36: *«(a) O acordo deve conduzir a ganhos de eficiência, ou seja, deve contribuir para melhorar a produção ou a distribuição dos produtos ou para promover o progresso técnico ou económico; (b) As restrições devem ser indispensáveis para a consecução desses objetivos, ou seja, desses ganhos de eficiência; (c) Os consumidores devem beneficiar de uma parte equitativa das vantagens resultantes do acordo, ou seja, os ganhos de eficiência, incluindo ganhos de eficiência qualitativos, obtidos através das restrições indispensáveis devem ser repercutidos nos consumidores de forma suficiente para que estes possam ser pelo menos compensados pelos efeitos restritivos do acordo. Por conseguinte, os ganhos de eficiência que apenas beneficiam as partes no acordo não são suficientes. Para efeitos das presentes orientações, entende-se por «consumidores» os clientes das partes no acordo e os compradores subsequentes; (d) O acordo não deve permitir que as partes tenham a possibilidade de eliminar a concorrência relativamente a uma parte substancial dos produtos em causa.»*

[22] A AdC não tem informação detalhada sobre a extensão do acordo, nomeadamente sobre se estão abrangidos todos os voos destas companhias para a RAA ou se apenas parte das rotas e/ou horários.

[23] Consulta da AdC à plataforma Insight View, a 14.05.2026.

[24] A AdC não identificou nenhum membro dos órgãos sociais de empresas do Grupo SATA que fosse também membro de órgãos sociais da TAP. Consulta da AdC, a 14.05.2026, às páginas eletrónicas da TAP, relativamente aos membros dos seus órgãos sociais, e da Direção Regional do Orçamento e Tesouro dos Açores, relativamente aos órgãos sociais da Azores Airlines.

28. Neste contexto, e sem prejuízo das parcerias já existentes entre as duas companhias aéreas, parte-se do pressuposto que ambas tomam decisões comerciais e operacionais de forma autónoma.

29. Acresce que, atualmente, e após a saída da Ryanair da RAA, a TAP e a Azores Airlines são as únicas companhias aéreas que operam serviços de transporte aéreo regular de passageiros entre a RAA e o resto do país (i.e., no conjunto das nove rotas nacionais, conforme parágrafo 7).

30. **A Azores Airlines e a TAP operam voos em quatro das cinco rotas nacionais liberalizadas atualmente em operação** (correspondentes a voos entre Lisboa ou Porto e as ilhas de São Miguel ou Terceira), **havendo também uma apenas operada pela Azores Airlines** (Faro-Ponta Delgada).

31. No que respeita às cinco rotas sujeitas a obrigações de serviço público, a exploração é assegurada ao abrigo de um contrato de concessão na sequência de procedimento concursal ao qual a TAP e a Azores Airlines concorreram em conjunto (ver parágrafo 7).

32. As obrigações de serviço público, concessionadas em regime de exclusividade a estas empresas, já preveem um número de frequências mínimas para as rotas onde o decisor público considerou que eram necessárias. Esse regime não abrange as ligações entre os dois principais aeroportos da RAA (i.e., Ponta Delgada e Terceira) e o território continental.

33. Ainda que o Projeto de Resolução não o especifique, e tendo em conta que já estão em vigor estas obrigações, assume-se, para efeitos da presente análise, que a parceria pretendida tenha, como âmbito de aplicação, as rotas nacionais para as quais não se encontram estabelecidas obrigações de serviço público.

34. Neste contexto, **poderia estar em causa uma parceria/acordo – que sempre seria necessário avaliar mediante o seu âmbito e grau de integração decisório – entre os dois únicos operadores atualmente presentes em várias rotas nacionais liberalizadas entre o continente e a RAA, o que justificaria particular atenção quanto aos potenciais efeitos sobre a concorrência efetiva nesses mercados.**

35. Nestes termos, e ainda que o Projeto de Resolução não detalhe os aspetos essenciais sobre os quais incidiria o acordo, não se exclui que uma parceria estratégica mais abrangente do que as já existentes possa diminuir o incentivo destas empresas para concorrerem entre si nas rotas onde já operam em concorrência, em prejuízo dos consumidores.

36. Este risco é particularmente preocupante tendo em consideração que, nas quatro rotas onde ambas as companhias operam, não existe concorrente alternativo, o que poderia resultar numa diminuição da frequência de voos e/ou em preços mais elevados para os consumidores, em prejuízo dos objetivos de maior conetividade que se propõe alcançar.

37. Nos termos das Linhas de Orientação da AdC, "[o]*s benefícios que se esperam da dinâmica concorrencial dependem do esforço exercido por cada empresa*", sendo este esforço "*tanto maior quando maior for a rivalidade que as empresas encontram no mercado, quanto maior o risco de*

perda de clientes e quanto maior a pressão para a adoção e desenvolvimento das melhores soluções"[25].

38. Acresce que os mercados em análise – que, na ausência de uma delimitação prévia de mercado relevante, se considera, para o efeito do presente exercício, as rotas nacionais referenciadas no parágrafo 30 – reúnem algumas características passíveis de dificultar a entrada de potenciais concorrentes alternativos, designadamente ao nível de barreiras à entrada, como seja a disponibilização de faixas horárias (em particular no caso dos aeroportos de Lisboa e do Porto, e do aeroporto de Faro, no período de verão[26]).

39. A par destes riscos, não se pode excluir o potencial impacto nos incentivos da TAP e da Azores Airlines em concorrerem entre si, em rotas onde atualmente não operam ou onde apenas uma dessas se encontra a operar, com impacto negativo nas condições de concorrência nessas mesmas rotas.

40. Estes riscos de concorrência serão tão mais pertinentes quanto maior o âmbito e o grau de integração da parceria e, designadamente, se essa parceria diminuir a liberdade comercial, ou o incentivo, de cada uma das companhias aéreas decidir, de forma independente, sobre aspetos como os preços, horários, ou frequência de voos.

41. Nesse sentido, e **face aos respetivos riscos de concorrência e do bem-estar do consumidor, recomenda-se que, em alternativa a um acordo estratégico entre duas companhias aéreas concorrentes entre si, sejam ponderadas políticas alternativas, menos restritivas da concorrência, para atingir o objetivo de política pública prosseguido**.

42. Por fim, como ponto adicional, e uma vez que a Azores Airlines beneficiou de auxílios à reestruturação aprovados pela Comissão Europeia, sob compromissos que incluem a privatização de, pelo menos, 51% da empresa, sinaliza-se positivamente a salvaguarda, constante do Projeto de Resolução, de que um eventual novo plano de negócios venha a ser apresentado à Comissão Europeia[27], para os devidos efeitos.

---

[25] Ver página 21 das "Linhas de Orientação da AdC sobre a Avaliação de Impacto Concorrencial de Políticas Públicas".

[26] Os aeroportos de Lisboa e Porto foram designados como aeroportos coordenados na medida em que, para cada um deles, a procura excede significativamente a respetiva capacidade. Assim, o acesso a estes aeroportos é apenas possível mediante a atribuição de uma faixa horária ao operador aéreo. O Aeroporto da Madeira é também um aeroporto coordenado, e o aeroporto de Faro "*é designado como coordenado no período IATA de Verão e como aeroporto com horários facilitados no período IATA de Inverno*". Ver o n.º 1 e o n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 109/2008, alterado mais recentemente pelo Decreto-Lei n.º 7/2020 (versão consolidada aqui), diploma que procede à designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados dentro do território português, à atribuição das funções de entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e de entidade facilitadora à ANA e à criação do Comité Nacional de Coordenação.

[27] Ver comunicado "Comissão Europeia prorroga prazos para SATA e TAP alienarem ativos", da Representação da Comissão Europeia em Portugal, 05.01.2026.

5. Conclusão e recomendações

43. Em face do exposto, desenvolveu-se o contributo da AdC, que inclui um conjunto de comentários e recomendações, numa ótica de promoção da concorrência, tecidos ao longo do documento, que se colocam à consideração do decisor público, em benefício da concorrência e dos consumidores. Em síntese, destacam-se *infra*, as principais recomendações da AdC.

Principais recomendações da AdC

Recomendação 1. **Não promover um acordo entre duas companhias aéreas concorrentes entre si e, em alternativa, ponderar políticas alternativas menos restritivas da concorrência para atingir o objetivo de política pública prosseguido.** A AdC considera que a adoção de um acordo estratégico entre a Azores Airlines e a TAP seria particularmente suscetível de diminuir a concorrência nas rotas entre a Região Autónoma dos Açores e o continente português, na medida em que são as únicas empresas que operam, atualmente, nessas rotas.

No caso de se optar pela concretização da parceria em análise, e uma vez definidos os termos da parceria pretendida:

Recomendação 2. **Atendendo a que não é possível excluir, nesta fase, que a parceria estratégica em apreço possa vir a configurar uma operação de concentração, recomenda-se, desde logo, ao decisor público, que seja aferida a eventual necessidade de notificação prévia à AdC, para efeitos de apreciação no âmbito do controlo de operações de concentração.**

Recomendação 3. **Atendendo a que não é possível excluir, nesta fase, que a parceria estratégica em apreço possa vir a configurar um acordo entre empresas abrangido pelas regras de concorrência, assinala-se a necessidade de as entidades envolvidas procederem à autoavaliação da compatibilidade do acordo com o Direito da Concorrência**, a nível nacional e da União Europeia, em linha com as Orientações da Comissão Europeia sobre a aplicação do artigo 101.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia aos acordos de cooperação horizontal.

15.05.2026