Autorità garante

della concorrenza e del mercato

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 17 novembre 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito anche "TFUE");

VISTO il regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il d.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la segnalazione della società Flash Line Maintenance S.r.l., pervenuta in data 9 dicembre 2025 e successivamente più volte integrata *[omissis]*[*];

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

I.1 Atitech

1. Atitech S.p.A. (C.F. 05981720633; di seguito anche "Atitech") è una società, sottoposta alla direzione e coordinamento della società Meridie

[*] Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

S.p.A.[1], attiva nella gestione dell'area tecnica destinata alla prova motori degli aeromobili dell'aeroporto di Fiumicino[2], in virtù di un contratto di sub-concessione con scadenza al 31 dicembre 2029. Inoltre, Atitech è attiva come *provider* dei servizi di manutenzione, riparazione e sostituzione degli aeromobili (c.d. *maintenance*, *repair and overhaul*, di seguito anche "MRO") per diverse compagnie aeree ed è il più grande *provider* indipendente di tali servizi del mercato EMEA (*Europe* - *Middle East* - *Africa*). Atitech, nel 2025, ha realizzato un fatturato pari a circa 171 milioni di euro.

I.2 La Segnalante

2. Flash Line Maintenance S.r.l. (C.F. 14546711004; di seguito anche "FLM" o "Segnalante") è una società attiva in Italia come *provider* dei servizi di MRO e, nello specifico, è certificata per la fornitura dei servizi di manutenzione di linea. FLM è sottoposta alla direzione e coordinamento della società di diritto lituano FL Technics UAB, a sua volta attiva come *provider* dei servizi di MRO, appartenente al gruppo Avia Solutions Group Plc, *holding* di diritto irlandese fornitore di servizi *aircraft*, *crew*, *maintenance*, *and insurance*.

II. LA SEGNALAZIONE

3. Con la segnalazione del 9 dicembre 2025[3] e con le informazioni fornite nel corso di un'audizione[4], successivamente integrate[5], FLM ha denunciato una presunta condotta abusiva di Atitech, consistente nell'ostacolare e/o rifiutare ingiustificatamente l'accesso all'area di prova motori presso l'aeroporto di Fiumicino ai *provider* dei servizi di MRO.

4. Secondo FLM, dall'accesso a detta area destinata alla prova dei motori,

[1] La società Meridie S.p.A. risulta detenuta da Servizi Societari S.r.l. per l'87,9% e da due persone fisiche sig.ra Annalaura Lettieri e sig. Giovanni Lettieri (rispettivamente, con quote del 6,2% e 5,9%). La società Servizi Societari S.r.l. fa capo alle medesime persone fisiche, essendo il rispettivo capitale detenuto: per una quota del 52% dal sig. Giovanni Lettieri e per due quote del 24% dal sig. Giuseppe Lettieri e dalla sig.ra Annalaura Lettieri.

[2] In virtù del contratto di cessione di ramo d'azienda del 13 ottobre 2022, con il quale Atitech ha acquisito il ramo di Alitalia - SAI S.p.A. denominato "*Ramo Maintenance*", comprensivo del subentro nella convenzione per la sub-concessione del complesso dei beni demaniali insistenti nell'area denominata "*Zona Tecnica*" di Fiumicino stipulata tra Aeroporti di Roma S.p.A. e Alitalia - CAI S.p.A. il 10 marzo 2014, che ricomprende la piazzola di prova motori e il relativo piazzale antistante.

[3] Cfr. doc. 1.

[4] Cfr. doc. 35.1.

[5] Cfr. docc. 27, 27.5, 34, 42 [omissis].

dipenderebbe lo svolgimento dell'attività di prova motori o "*engine technical run*" (di seguito anche "ETR") presso l'aeroporto di Fiumicino. In particolare, Atitech, attiva sia come gestore dell'area di prova motori dell'aeroporto di Fiumicino, sia nel mercato a valle come *provider* dei servizi di MRO, sfrutterebbe la posizione dominante detenuta nel mercato dell'accesso all'area di prova motori dell'aeroporto di Fiumicino per escludere la Segnalante nella prestazione di servizi di MRO presso l'aeroporto di Fiumicino, dove appare diretta concorrente della Segnalante.

5. La condotta denunciata sarebbe comprovata da una serie di *e-mail* scambiate, a partire dall'ottobre 2024[6], tra FLM e Atitech, con le quali quest'ultima ha negato in più occasioni a FLM la disponibilità dell'area di prova motori, in quanto asseritamente già occupata da altri aeromobili in manutenzione, senza indicare uno *slot* di disponibilità della *facility*, pur a fronte di svariate richieste di disponibilità dell'area formulate dalla Segnalante per lo svolgimento di attività di manutenzione di linea.

6. In particolare, la pretestuosità del diniego opposto da Atitech sarebbe dimostrata dal fatto che, in alcune occasioni, pur avendo rifiutato l'accesso alla *facility* adducendo ragioni di indisponibilità poiché già occupata da altri *provider*, da controlli effettuati dai tecnici di FLM presso l'aeroporto di Fiumicino, documentati da apposite fotografie, emerge che - contrariamente a quanto dichiarato da Atitech - l'area di prova motori fosse in realtà libera e non assegnata ad altri operatori, come invece riferito a FLM[7].

7. Inoltre, come altresì riferito dalla Segnalante[8], Atitech terrebbe talvolta occupata la piazzola intenzionalmente, posizionandoci degli aeromobili in lunga sosta - come dimostrato dalla presenza delle *cover* sui motori - e non già in procinto di svolgere una procedura di ETR[9].

8. La Segnalante produce altresì un'*e-mail* inviata nel settembre 2025 da Atitech a una compagnia aerea cliente di FLM per le attività di manutenzione di linea presso l'aeroporto di Fiumicino, contenente la proposta di Atitech di svolgere in prima persona e in luogo di FLM l'attività di ETR presso

[6] Cfr. docc. 1.29, 1.29.1, 1.30, 1.31, 1.32, 1.33, 1.34, 1.35, 1.37, 27.5.1.
[7] Cfr. docc. 1.29, 1.31, 1.32, 1.33, 1.34, 1.35, 1.37, 1.38.
[8] Cfr. docc. 27.5.1, 27.5.3.
[9] Infatti, le coperture di sicurezza vengono poste sulle turbine quando l'aeromobile è parcheggiato al fine di evitare che corpi esterni possano danneggiare il motore durante la sosta. Diversamente, l'aeromobile in procinto di essere sottoposto ad attività di prova motori presenterebbe i motori - da mettere in funzione - necessariamente scoperti. Peraltro, per dimostrare la capziosità della condotta di Atitech, FLM ha effettuato un controllo sullo *status* dell'aeromobile "parcheggiato" da Atitech a partire dalla relativa matricola, accertando che non sarebbe in esercizio da oltre un anno, segnatamente, dal 16 aprile 2025, data in cui ha effettuato l'ultimo volo (cfr. doc. 27.5.2).

l'aeroporto di Fiumicino in favore della compagnia[10]: "*this is to inform you that it is not possible to proceed with the request here below due to reasons strictly related to workplace safety, in any case and in order to support you, we can propose that the Engine Run-Up test is performed by our team*". La proposta di Atitech si collocherebbe a valle di una serie di richieste formulate, senza successo, da parte di FLM e della stessa compagnia per l'accesso all'area di prova motori per lo svolgimento di un'attività di ETR. Tale scambio risulta altresì inoltrato dalla Segnalante al gestore aeroportuale di Fiumicino, al fine di documentare l'ingiustificato rifiuto di Atitech di mettere a disposizione l'area di prova motori, in violazione dell'obbligo previsto nella sub-concessione di mettere a disposizione la *facility* agli operatori, nonché della leale concorrenza tra operatori[11].

9. Il gestore aeroportuale di Fiumicino - Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito anche "ADR") - appare aver mantenuto una posizione "terza" sulla vicenda, essendosi limitato a confermare alla Segnalante, in uno scambio via *e-mail* dell'ottobre 2024[12], che il contratto di sub-concessione prevede l'obbligo del sub-concessionario di rendere disponibile l'area di prova motori ai vettori che ne facciano richiesta, senza specificarne le modalità, nonché a informarla che si sarebbe attivato per l'elaborazione di una procedura operativa al fine di regolare l'utilizzo dell'area.

10. Ciò nondimeno, in una richiesta avanzata da ADR a ENAC nell'aprile 2025, nel rappresentare il contesto dell'infrastruttura di FCO destinata alle attività manutentive, il gestore aeroportuale ha affermato che il comparto manutentivo sull'aeroporto di Fiumicino è attualmente caratterizzato "*dalla presenza di un unico operatore dominante*"[13].

III. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

11. Il quadro normativo di riferimento in materia di gestione dei servizi aeroportuali è definito, in via principale, dal Codice della navigazione e dal d.lgs. n. 18/1999, recante "*Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*".

12. In particolare, l'articolo 705 cod. nav. stabilisce che il gestore

[10] Cfr. doc. 1.37.
[11] Cfr. *ibidem*.
[12] Cfr. doc. 1.28.
[13] Cfr. doc. 59.

aeroportuale è tenuto a garantire l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, in modo da consentire il libero esercizio delle attività nei mercati a valle.

13. In linea di continuità, il d.lgs. n. 18/1999 designa il gestore quale soggetto che assicura "*la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione*" (articolo 3, comma 3), e quale soggetto partecipe della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. In particolare, il d.lgs. n. 18/1999, superando il modello dell'integrazione verticale, in capo al gestore aeroportuale, delle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali e di erogazione dei servizi di *handling* (articolo 7), ha fatto emergere la domanda di accesso, da parte di soggetti terzi, alle infrastrutture necessarie per l'ingresso sui mercati liberalizzati della prestazione di servizi di assistenza a terra.

14. Su quest'ultimo punto, l'articolo 4, comma 1, del d.lgs. n. 18/1999, stabilisce che "[d]*alla data di entrata in vigore del presente decreto, negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci e negli aeroporti che nel corso dei sei mesi antecedenti il 1° aprile o il 1° ottobre dell'anno precedente hanno avuto un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci, è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13*". Ai sensi dell'Allegato A del d.lgs. n. 18/1999, l'"*assistenza manutenzione dell'aereo*" rientra tra i servizi di assistenza a terra (punto 8). Secondo quanto riportato dalla relazione annuale dell'ENAC del 2025[14], l'aeroporto di Fiumicino si presenta come primo aeroporto per volumi di traffico nazionale, con 50,9 milioni di passeggeri registrati nel 2025. I servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Fiumicino devono pertanto ritenersi pienamente liberalizzati.

15. In questo scenario di liberalizzazione dei servizi, l'articolo 9 del d.lgs. n. 18/1999 contempla altresì l'ipotesi in cui non sia possibile la compresenza di più infrastrutture nel sedime aeroportuale, e prevede che, in questo caso, l'unica infrastruttura venga dichiarata "*centralizzata*" dall'ENAC e sia gestita dal gestore aeroportuale o da un sub-concessionario selezionato tramite gara, con contestuale regolazione tariffaria. Tuttavia, come confermato da ENAC nel corso della preistruttoria, si precisa che "*le aree di prova dei motori, ove presenti, non rientrano tra le infrastrutture a gestione centralizzata ai sensi dell'art. 9 del d.lgs. 18/1999*".

[14] Cfr. ENAC, *Dati di traffico 2025*, disponibile sul sito istituzionale.

IV. LE EVIDENZE PREISTRUTTORIE

16. In fase preistruttoria sono state richieste informazioni a ENAC, alle maggiori compagnie aeree operanti in Italia e ai *provider* dei servizi di MRO attivi presso l'aeroporto di Fiumicino, assumendo contestualmente ulteriori informazioni nel corso di un'audizione della Segnalante e di Nayak Aircraft Services Italy S.r.l. (di seguito anche "Nayak"), uno dei principali *competitor* di FML e di Atitech presso l'aeroporto di Fiumicino.

IV.1 La posizione di ENAC

17. ENAC ha fornito una mappatura delle aree destinate alla prova dei motori presenti nei dieci maggiori aeroporti italiani per numero di passeggeri e dei soggetti che ne hanno la disponibilità e del relativo titolo concessorio o sub-concessorio[15].

18. In particolare, ENAC ha confermato che soltanto l'area di prova motori di Fiumicino è affidata in sub-concessione a terzi - vale a dire, ad Atitech - e ha fornito copia del relativo contratto di sub-concessione, dal quale risulta espressamente l'obbligo per il sub-concessionario di rendere disponibile l'area ai vettori che ne facciano richiesta: "*l'utilizzo di tale struttura e del relativo piazzale dovrà inoltre essere consentito a tutti i vettori operanti sullo scalo di Fiumicino nel rispetto della safety aeroportuale e secondo modalità compatibili con i volumi di traffico e con le esigenze operative di AZ-CAI*"[16].

IV.2 La posizione delle maggiori compagnie aeree operanti in Italia

19. Le maggiori compagnie aeree con basi in Italia hanno precisato che i servizi di MRO sono svolti da *provider* terzi specializzati, sulla scorta di contratti non in esclusiva (per lo più modellati sullo schema di contratto definito dall'*International Air Transport Association* - *IATA*). Generalmente, le compagnie aeree hanno un contratto con uno o più *provider*, il quale può variare a seconda dell'attività di MRO oggetto del contratto e dell'aeroporto

[15] Secondo quanto riferito da ENAC, anche i seguenti aeroporti sono dotati di apposite aree per la prova motori, che non risultano affidate in sub-concessione: NAP, Milano - Malpensa (MXP), Bergamo - Orio al Serio (BGY), Milano - Linate (LIN). Invece, presso gli scali di Venezia - Marco Polo (VCE), Bologna - Guglielmo Marconi (BLQ), Palermo - Punta Raisi (PMO) e Bari - Palese (BRI), non dotati di apposita area per la prova motori, le posizioni previste per la prova motori sono nell'area di manovra o nel punto di attesa su una *taxiway* (TWY). ENAC ha altresì fornito un elenco dei *provider* certificati per l'erogazione dei servizi di MRO sugli scali nazionali.

[16] Cfr. articolo 2.3 del contratto di sub-concessione.

di esecuzione.

20. Le informazioni fornite dalle compagnie aeree hanno permesso di individuare ulteriori *provider* dei servizi di manutenzione di linea attivi presso FCO, *competitor* della Segnalante e di Atitech.

IV.3 L'attività di ETR e la posizione dei provider dei servizi di MRO

21. L'attività di ETR consiste nel portare il motore dell'aeromobile alla massima potenza di spinta, prossima a quella necessaria per raggiungere la velocità del decollo, mediante accensione dell'aeromobile in posizione statica.

22. In particolare, come chiarito dai *provider* dei servizi MRO[17], l'attività di ETR è un'attività accessoria rispetto alle attività manutentive di *line maintenance* o della relativa sotto-categoria di *engine maintenance* svolta *on-wing*, essendo richiesta dal manuale di manutenzione del costruttore dell'aeromobile a valle di una serie di *task* manutentive per verificare il buon funzionamento di un apparato, oppure quando sorga la necessità di far girare il motore a un regime massimo di spinta per analizzarne le prestazioni con l'*engine performance run*, per esigenze insorte occasionalmente.

23. Costituendo una prestazione non eseguibile singolarmente, l'attività di ETR non richiede una certificazione specifica del *provider* dei servizi di MRO, essendo sufficiente quella richiesta al manutentore per i servizi di *line maintenance* cui è presupposta[18].

24. Inoltre, l'attività di ETR non forma autonomamente oggetto dei contratti manutentivi né viene indicata come prestazione autonoma nell'ambito di tali contratti[19]. Ciò è confermato anche dallo *standard* contrattuale sviluppato dall'*International Air Transport Association* - IATA utilizzato dagli operatori, il c.d. *Standard Ground Handling Agreement* (di seguito anche "SGHA"), dove l'attività di ETR non è indicata tra le attività manutentive elencate nella *Section 8*, rubricata *Aircraft Maintenance* dell'*Annex A* dello SGHA, ritenendosi presupposta alla prestazione manutentiva che la richiede.

25. Con riferimento ai contratti manutentivi, i *provider* dei servizi di MRO hanno precisato che questi sono di norma stipulati sia con le compagnie aeree in transito presso un dato aeroporto, sia con le compagnie aeree che ivi posseggono una propria base (c.d. *night stop*). È altresì possibile che un intervento manutentivo, con conseguente attività di ETR, venga svolto al di

[17] Cfr. docc. 35.1, 42, 46, 51.1.
[18] Cfr. doc. 46.
[19] Cfr. docc. 42, 51.1.

fuori di un rapporto contrattuale, su singola richiesta, laddove una compagnia aerea presenti un'esigenza di manutenzione di linea non programmata durante il transito presso un aeroporto dove non ha un manutentore contrattualizzato[20].

26. I *provider* dei servizi di MRO hanno altresì confermato che, a seconda delle disposizioni dettate nel singolo manuale aeroportuale, per l'attività di ETR devono essere utilizzate le aree specificamente destinate alla prova motori, per ragioni di sicurezza, di inquinamento e di *jet blast*. Soltanto presso gli aeroporti che ne sono privi, può essere utilizzata la testata o la coda di pista (vale a dire, la parte iniziale o finale di una pista di decollo o atterraggio) negli orari in cui non sia presente traffico aereo.

27. Per quanto specificamente riguarda l'aeroporto di Fiumicino, il relativo manuale aeroportuale non consente di svolgere la prova motore nella testata o nella coda di pista, ma esclusivamente nell'area dedicata alla prova motori.

28. Infatti, il Manuale di Aeroporto di FCO, E-15-Disposizioni di Safety, Volume 3 - Apron Safety[21], all'articolo 3.6, rubricato "*Messa in moto degli aeromobili in piazzola – engine test – engine wash – line maintenance*", con riferimento alla messa in moto degli aeromobili in piazzola prevede che "*Qualora autorizzata la messa in moto in piazzola, si precisa che l'accensione dei motori in piazzola anche ai fini manutentivi è autorizzabile nei limiti di motore al minimo (idle). La prova motori per potenze superiori potrà essere eseguita esclusivamente in area prova motori dedicata in accordo alla DDS Volume 3 par. 3.7*". Il successivo articolo 3.7 rubricato "*Prova motori degli aeromobili*", dispone che: "*L'area preposta per lo svolgimento della prova motori si trova a est del Quadrante 300, al traverso delle piazzole 313-317. Le piazzole prova motori possono accogliere aeromobili code ICAO code A, B, C, D, E. Le piazzole prova motori non possono accogliere aeromobili con altezza del motore tipo MD11*".

V. VALUTAZIONI

29. I comportamenti descritti, apparentemente volti a restringere la concorrenza nella forma del rifiuto reiterato e ingiustificato di concedere accesso all'area di prova motori dell'aeroporto di Fiumicino, sarebbero attuati nel mercato a monte dell'accesso alla *facility* destinata alla prova motori affidata in sub-concessione ad Atitech. Il mercato nel quale la condotta

[20] Cfr. doc. 51.1.

[21] Disponibile sul sito *internet* di ADR: https://www.adr.it/documents/d/guest/e15e-e-15-dds-volume-3-apron-safety-rev-5.

ipoteticamente restrittiva di Atitech potrebbe produrre i propri effetti è quello a valle della manutenzione di linea presso l'aeroporto di Fiumicino, dove Atitech è altresì attiva.

V.1 I mercati rilevanti e la posizione dominante di Atitech

Il mercato a monte delle sub-concessioni aeroportuali

30. Nel mercato a monte della gestione dell'infrastruttura dell'aeroporto di Fiumicino dedicata allo svolgimento dell'attività di prova motori, Atitech opera in virtù di una sub-concessione esclusiva rilasciata dal gestore dell'aeroporto. In tale mercato, Atitech, in quanto sub-concessionario in esclusiva, detiene una posizione di monopolio legale.
31. La dimensione geografica del mercato coincide con l'ambito entro cui opera la concessione che, nel caso di specie, riguarda l'aeroporto di Fiumicino.
32. A tale riguardo, si osserva che l'aeroporto di Fiumicino è il primo scalo nazionale per traffico di passeggeri, contando più di 50 milioni di passeggeri all'anno[22].

Il mercato a valle dei servizi di MRO

33. I servizi di assistenza a terra (c.d. *handling*), individuati dall'Allegato A del d.lgs. n. 18/1999, sono costituiti dal complesso di operazioni di assistenza necessarie e accessorie alla partenza, all'atterraggio e alla sosta dell'aeromobile e del suo carico.
34. Tra i servizi di *handling*, rientrano i servizi di manutenzione sull'aeromobile (punto 8 dell'Allegato A).
35. Il mercato dei servizi di MRO si compone a sua volta di quattro segmenti, a seconda della parte dell'aeromobile da sottoporre a manutenzione e del livello di servizio richiesto[23]:
(i) manutenzione di linea[24] (c.d. *line maintenance*);

[22] Cfr. ENAC, *Dati di traffico 2025*, cit..
[23] Cfr., *ex ultimis*, decisioni della Commissione europea, M.11871 - *Kingdom of Denmark/Københavns Lufthavne* del 16 luglio 2025, p. 14; M.8964 - *Delta/Air France-Klm/Virgin Group/Virgin Atlantic* dell'11 gennaio 2021, p. 165; M.8858 - *Boeing/Safran/JV (Auxiliary Power Units)* del 29 maggio 2019, p. 21; M.8425 - *Safran/Zodiac Aerospace* del 16 aprile 2018, p. 264 ss..
[24] Il segmento ricomprende le operazioni di manutenzione dell'aeromobile effettuate per garantire che lo stesso sia idoneo al volo, ma che non comportano il ritiro dell'aeromobile dal servizio. La manutenzione di linea viene generalmente eseguita nei vari aeroporti lungo la rotta della compagnia aerea e comprende controlli in transito, controlli pre-partenza, soste notturne e la risoluzione di alcuni problemi tecnici, cfr. M.8858 cit., p. 21; M.8425 cit., p. 265-266. In alcuni precedenti della Commissione europea, i servizi di

(ii) manutenzione di base o pesante[25] (c.d. *heavy maintenance*);
(iii) manutenzione dei motori (c.d. *engine maintenance*);
(iv) manutenzione dei componenti[26] (c.d. *components maintenance*).

36. Secondo i precedenti della Commissione europea, il servizio di manutenzione dei motori degli aeromobili ricomprende sia la manutenzione effettuata quando il motore è montato sull'ala dell'aeromobile (c.d. *on-wing*), sia la manutenzione effettuata presso un'officina autorizzata, quando il motore è smontato dall'aeromobile (c.d. *off-wing* o *shop maintenance*)[27].

37. Nel primo caso, la manutenzione del motore effettuata *on-wing* rientra tra i servizi di *line maintenance* e, in quanto tale, viene svolta presso l'aeroporto in cui si trova - in transito o in sosta - l'aeromobile, senza necessità di ritirarlo dal servizio[28]. Nel secondo caso, la manutenzione del motore, svolta *off-wing* o *shop maintenance*, costituisce un segmento del mercato a sé, che richiede la disponibilità di officine specializzate, oltre che tempistiche più lunghe di un'attività di manutenzione di linea, poiché il motore viene smontato dall'aeromobile[29].

38. Tale precisazione rileva poiché soltanto la manutenzione del motore svolta *on-wing* può richiedere lo svolgimento dell'ETR presso un'area dedicata dell'aeroporto, mentre quando la manutenzione del motore è svolta *off-wing*, la prova del motore può avvenire già in officina, presso l'apposito banco di prova motori.

39. Con riferimento alla dimensione geografica del mercato, la

---

manutenzione di linea e manutenzione di base (v. *infra*) sono stati ulteriormente suddivisi in relazione alla natura e alla frequenza dei controlli coinvolti (c.d. *checks* A, B, C e D).

[25] Il segmento ricomprende le operazioni programmate a cadenza regolare di ispezione approfondita, manutenzione, manutenzione preventiva e modifica dell'intero aeromobile e dei suoi componenti installati, che comportano la messa fuori servizio dell'aeromobile per un periodo di tempo prestabilito (cfr. M.8858, cit., p. 21; M.8425, cit., p. 267-268).

[26] Il segmento ricomprende l'ispezione, il collaudo e la modifica di specifiche apparecchiature e componenti installati su un aeromobile (cfr. M.8658 - *UTC/Rockwell* del 20 novembre 2018, p. 131; M.8425, cit., p. 275-276).

[27] Cfr. decisione della Commissione europea M.8858, cit., p. 21: "*Engine maintenance: engine maintenance is carried out either while mounted on the aircraft wing (on-wing services) or at an approved maintenance facility (off-wing)*".

[28] Cfr. decisione della Commissione europea M.8425, cit., p. 271: "*Line maintenance, which includes any and all maintenance actions which can be carried out «on wing», i.e. without removing the engine from the aircraft, while the aircraft is at an airport location. This includes routine checks, specific inspections, a limited number of repairs of the engine whenever possible (e.g. blending of dents on fan blades) and removing/replacing external components*".

[29] Cfr. decisione della Commissione europea M.8425, cit., p. 272 e 274: "*Shop maintenance, which includes all maintenance actions for which engines need to be removed from the aircraft. Possible causes for shop visit can range from need to meet requirements for continued airworthiness and engine integrity which are safety-related, abnormal behaviour or mechanical failure discovered during health monitoring, unexpected failure, to fuel consumption improvement.* […] *A shop visit, «engine overhaul», may last 30 to 90 days or more (this explains why a fleet of «spare engines» is required in order to keep aircrafts flying)*".

Commissione europea[30] ha definito il mercato dei servizi di *line maintenance* come locale, limitato allo specifico aeroporto dove detti servizi sono forniti, quello dei servizi di *heavy maintenance* di dimensione almeno comunitaria (*EEA-wide*), e quello dei servizi di manutenzione dei motori svolti *off-wing* e dei componenti di dimensione globale. Anche la manutenzione del motore svolta *on-wing*, in quanto rientrante nel novero delle attività di *line maintenance*, presenta una dimensione locale.

40. Coerentemente con la dimensione locale dei servizi di *line maintenance*, si evidenzia che, dalle informazioni e dalla documentazione fornita dalle compagnie aeree, i contratti per i servizi di MRO risultano stipulati a livello locale per ciascun aeroporto, anche laddove sia un medesimo *provider* a fornire i servizi per la compagnia aerea presso diversi aeroporti italiani.

V.2 Il rifiuto di concedere accesso all'area di prova motori dell'aeroporto di Fiumicino in gestione ad Atitech e i possibili effetti escludenti della condotta

41. Sulla base delle evidenze preistruttorie, sembra che Atitech, sub-concessionaria dell'area di prova motori dell'aeroporto di Fiumicino, sfruttando la propria posizione dominante nel mercato della gestione dell'infrastruttura, abbia posto in essere una condotta abusiva nella forma del rifiuto ingiustificato e reiterato di concedere accesso all'area di prova motori, idonea a ostacolare i concorrenti nel mercato a valle dei servizi di manutenzione di linea presso il medesimo aeroporto, dove Atitech è altresì attiva.

42. Come già evidenziato, l'attività di ETR, afferente ai servizi di manutenzione di linea sugli aeromobili, può essere svolta esclusivamente nell'area dello scalo dedicata alla prova motori, come previsto dal manuale aeroportuale di Fiumicino. Inoltre, il contratto di sub-concessione dell'area destinata alla prova motori prevede espressamente l'obbligo per Atitech di rendere disponibile l'area a tutti i vettori operanti presso Fiumicino che ne facciano richiesta[31].

43. Dal momento che l'utilizzo di tale infrastruttura appare necessario per lo svolgimento dei servizi di manutenzione di linea da parte dei *provider* dei

[30] Cfr., *ex multis*, decisioni della Commissione europea, M.11871, cit., p. 26; M.8964, cit., p. 168; M.9287 - *Connect Airways/Flybe* del 21 febbraio 2019, p. 195; M.7545 - *IAG/Aer Lingus* del 14 luglio 2015, p. 121; M.6554 - *EADS/STA/Elbe Flugzeugwerke JV* del 13 settembre 2012, p. 26; M.6447 - *IAG/BMI* del 14 novembre 2022, p. 108; M.3374 - *SR Technics/FLS Aerospace* del 14 aprile 2004, p. 12.
[31] Cfr. articolo 2.3 del contratto di sub-concessione.

servizi di MRO presso l'aeroporto di Fiumicino, il rifiuto di concedere accesso all'unica *facility* a ciò destinata presso l'aeroporto di Fiumicino sembrerebbe impedire ai *provider* dei servizi di MRO di svolgere dette attività di manutenzione di linea, programmate e non programmate, per le compagnie aeree proprie clienti presso Fiumicino.

44. A tal proposito, si consideri che l'attività di ETR non può essere spostata in un diverso aeroporto per ragioni di ordine tecnico, che legano l'attività del *provider* dei servizi di MRO a un determinato scalo, nonché per ragioni di convenienza economica per le compagnie aeree.

45. Dalle evidenze pre-istruttorie emerge che il rifiuto di concedere l'accesso alla *facility* da parte di Atitech appare oltretutto privo di un'oggettiva giustificazione. In particolare, dalla documentazione agli atti emergerebbe che, in occasione delle richieste di accesso alla *facility*, l'area destinata alle prove motori, contrariamente a quanto sostenuto da Atitech a giustificazione del diniego, non risultasse occupata da altri *provider*, ma fosse, alternativamente, libera e inutilizzata oppure occupata dalla stessa Atitech anche mediante il posizionamento di aeromobili fuori servizio, in assenza dello svolgimento di effettive attività di ETR. Tali circostanze sembrano pertanto escludere, allo stato, che il diniego di accesso sia riconducibile a effettivi vincoli di capacità o ad altre comprovate esigenze tecnico-operative.

46. Sulle modalità di accesso alla *facility*, Nayak, *competitor* della Segnalante nel mercato dei servizi di MRO presso l'aeroporto di Fiumicino, ha osservato che "*presso FCO talvolta l'area di prova motori viene messa a disposizione prontamente, mentre altre volte risulta già occupata con aeromobili da parte di altri manutentori - in particolare, da Atitech, la quale accede con maggiore facilità all'infrastruttura -, per cui la Società, in alcuni casi, si è trovata ad attendere diverse ore o addirittura un intero giorno prima di potervi accedere*" [32].

V.3 Conclusioni

47. In conclusione, la condotta di Atitech consistente nel rifiutare e/o ostacolare in modo reiterato e ingiustificato l'accesso degli operatori terzi all'area per la prova motori dell'aeroporto di Fiumicino, con le modalità di cui al §. 45, appare integrare gli estremi dell'abuso di posizione dominante, avente finalità escludente. La società Atitech, infatti, sfrutterebbe la propria posizione di monopolista legale detenuta nel mercato a monte (gestione dell'area di

[32] Cfr. doc. 51.1.

prova motori), per ostacolare i propri concorrenti nel mercato valle dei servizi di manutenzione di linea dove Atitech è altresì attiva, in violazione degli articoli 3 della legge n. 287/1990 e/o 102 TFUE.

48. L'effetto del rifiuto di concedere accesso all'infrastruttura, a sua volta, potrebbe determinare un danno per le compagnie aeree, che devono sopportarne i costi senza poter fruire dell'aeromobile e, di conseguenza, potrebbe distorcere a favore dell'*incumbent* la scelta del *provider* dei servizi di MRO cui affidare i servizi di manutenzione di linea presso l'aeroporto di Fiumicino.

V.4 Il pregiudizio al commercio intraeuropeo

49. Sulla base degli elementi esposti, appare poter sussistere un potenziale pregiudizio al commercio intra-europeo, tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri, conformemente alla Comunicazione della Commissione 2004/C 101/07[33]

50. L'esistenza di un pregiudizio al commercio tra Stati membri, come esito dei comportamenti descritti, potrebbe sussistere in ragione del fatto che gli operatori da esse pregiudicati sono imprese presenti su più mercati nazionali e attive anche in altri Stati membri. Si consideri, a tal proposito, anche che l'aeroporto di Fiumicino rappresenta il primo scalo nazionale sotto il profilo del numero di passeggeri.

51. Le condotte descritte risultano, pertanto, suscettibili di alterare il commercio tra Stati membri potendo ostacolare significativamente l'ingresso e l'operatività di concorrenti attuali e potenziali, anche esteri, sul mercato nazionale, impedendo così l'integrazione economica voluta dal Trattato. Ne deriva l'opportunità di valutare la fattispecie in esame anche quale eventuale infrazione dell'articolo 102 TFUE.

RITENUTO, pertanto, che le condotte realizzate da Atitech, quantomeno a far data dall'ottobre 2024 e tutt'ora in corso, siano suscettibili, per le ragioni sopra esposte, di integrare un abuso di posizione dominante in violazione dell'articolo 3 legge n. 287/1990 e/o dell'articolo 102 TFUE;

[33] Cfr. Comunicazione della Commissione "*Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato*" (2004/C 101/07).

DELIBERA

a) l’avvio dell’istruttoria, ai sensi dell’articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti di Atitech S.p.A., per accertare l’esistenza di violazioni dell’articolo 3 della legge n. 287/1990 e/o dell’articolo 102 TFUE;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l’esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione trasporti, energia e ambiente del Dipartimento per la concorrenza 2 di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Fabiana Ciavarella;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione, presso la Direzione trasporti, energia e ambiente del Dipartimento per la concorrenza 2 di questa Autorità, dai legali rappresentanti delle Parti o da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 maggio 2028.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul Bollettino dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Saverio Valentino