

Osservazioni e/o eventuali proposte referenti alla proposta di "Adeguamento dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 38/2023 in attuazione della Legge n. 190/2025"

Oggetto	Consultazione pubblica sullo schema di delibera recante "Adeguamento dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 38/2023 in attuazione della Legge n. 190/2025".
Soggetto che presenta le osservazioni	easyJet Airline Company Limited

easyJet prende atto della finalità attuativa dell'intervento proposto dall'Autorità, volto ad allineare l'ambito di applicazione dei Modelli A e B alla soglia introdotta dalla Legge n. 190/2025. easyJet condivide l'obiettivo di proporzionalità sotteso alla proposta, nella misura in cui esso consente di calibrare gli obblighi regolatori all'intensità del potere di mercato degli scali.

Tuttavia, easyJet ritiene che il traffico passeggeri rappresenti necessariamente una proxy imperfetta del potere di mercato e che la scelta di una soglia uniforme di 5 milioni di passeggeri costituisca inevitabilmente una semplificazione amministrativa. In linea di principio, easyJet continua a ritenere preferibile un approccio fondato sulla valutazione del potere di mercato effettivo del gestore aeroportuale e del grado di contendibilità dello scalo, piuttosto che sull'applicazione di soglie dimensionali predeterminate. Aeroporti con volumi di traffico inferiori a 5 milioni di passeggeri possono infatti beneficiare di un significativo potere di mercato locale derivante dalla propria posizione geografica, dalle limitate alternative disponibili per passeggeri e vettori e dalle caratteristiche della domanda servita. Pertanto, la riduzione dell'intensità regolatoria derivante dall'applicazione del Modello B non dovrebbe essere interpretata come un'indicazione dell'assenza di potere di mercato.

Al tempo stesso, easyJet ritiene essenziale che la semplificazione non determini una riduzione della trasparenza sostanziale, della verificabilità delle proposte tariffarie e della capacità degli utenti di formulare osservazioni informate.

Il profilo regolatorio centrale non è la soglia in sé, ma il rischio che un regime informativo più aggregato possa compromettere, o quantomeno rendere significativamente più complessa, l'effettiva verifica delle proposte tariffarie da parte degli utenti e della stessa Autorità. La prassi applicativa evidenzia che anche scali medio-piccoli possono presentare criticità in materia di pertinenza dei costi, allocazione degli investimenti, incentivi e separazione tra attività regolate e attività non regolate. La riduzione della granularità informativa potrebbe quindi aumentare il rischio di sussidi incrociati e di sfruttamento del potere di mercato locale.

easyJet ritiene che la proposta possa essere condivisa nella misura in cui attua la nuova soglia legislativa e persegue un obiettivo di proporzionalità. Tuttavia, l'estensione del Modello B a un numero più ampio di aeroporti dovrebbe essere accompagnata da presidi minimi di trasparenza e da poteri informativi effettivi dell'Autorità. In assenza di tali presidi, la semplificazione potrebbe ridurre la capacità degli utenti di verificare le proposte tariffarie e aumentare il rischio di sussidi incrociati, trasferimento di inefficienze e sfruttamento del potere di mercato locale.

easyJet invita pertanto l'Autorità a confermare espressamente che la semplificazione regolatoria non riduce gli obblighi sostanziali di trasparenza, pertinenza, ragionevolezza, non discriminazione e verificabilità delle tariffe, e a valutare l'introduzione dei chiarimenti e delle integrazioni proposti. Ciò appare particolarmente rilevante nel nuovo contesto regolatorio, in cui aeroporti caratterizzati da significativo potere di mercato locale potrebbero beneficiare di un regime informativo semplificato esclusivamente in ragione del volume di traffico registrato.

Area	Posizione easyJet	Rischio regolatorio	Richiesta
Misura 2 e Misure collegate	Favore sul principio di proporzionalità della soglia a 5 milioni.	Minore trasparenza per gli scali 1-5 milioni e ridotta capacità di verifica. Rischio di trasferimenti non trasparenti di costi, investimenti, ricavi e attività commerciali tra aeroporti soggetti a differenti livelli di scrutinio regolatorio per gli aeroporti appartenenti al medesimo gestore o alla medesima rete aeroportuale.	Mantenere presidi informativi minimi e chiarire il trattamento degli aeroporti sotto soglia che optano per il Modello A.
Misura 10 e Annesso 1	Preoccupazione per la restrizione dei gruppi di riferimento utilizzati per il confronto.	Gruppi di confronto potenzialmente meno rappresentativi e maggior rischio di disallineamento tariffario.	Chiarire la composizione dei gruppi di riferimento.

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0062518/2026 del 01/09/2026
Firmatario: Marco Gatti

Area	Posizione easyJet	Rischio regolatorio	Richiesta
Misura 27	Favore sull'introduzione dell'Annesso 4.	L'Annesso 4 non deve sostituire la granularità necessaria per controllare costi, ricavi e investimenti.	Rafforzare gli obblighi minimi del Modello B in materia di allocazione dei costi, incentivi e attività commerciali.

Osservazioni in formato tabellare

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2, punto 1, lett. a) e b); Misura 5, punto 1; Misura 12.1, punto 1	Sostituzione della soglia di 1 milione con la soglia di 5 milioni di passeggeri per distinguere Modello A e Modello B.	easyJet non propone di modificare la nuova soglia prevista dalla Legge n. 190/2025, ma propone di integrare la disciplina con una salvaguardia espressa: "L'applicazione del Modello B agli aeroporti con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri non pregiudica l'obbligo del gestore di fornire agli utenti e all'Autorità informazioni sufficientemente granulari per verificare pertinenza, trasparenza, ragionevolezza e corretta allocazione dei costi, ricavi e investimenti rilevanti ai fini tariffari."	easyJet accoglie il principio di proporzionalità sotteso all'innalzamento della soglia, ma ritiene che la semplificazione non debba ridurre la capacità di verifica delle proposte tariffarie. Gli aeroporti tra 1 e 5 milioni di passeggeri possono comunque presentare profili di potere di mercato locale. La riduzione della granularità informativa potrebbe rendere significativamente più complessa la verifica delle proposte, soprattutto con riferimento a sussidi incrociati, costi comuni, incentivi e attività commerciali.
Misura 2, punto 3, lett. b)	È facoltà dei gestori aeroportuali tenuti all'applicazione del Modello B promuovere motivatamente una revisione dei diritti aeroportuali in applicazione del Modello A.	Si propone di integrare: "L'opzione per l'applicazione del Modello A comporta l'applicazione integrale e coerente degli obblighi informativi, contabili e procedurali previsti per tale Modello, salvo diversa esplicita disposizione dell'Autorità. L'Autorità chiarisce altresì se gli aeroporti che esercitano tale opzione siano inclusi nei gruppi di riferimento utilizzati per la determinazione dei parametri di confronto, inclusi il rapporto di indebitamento nozionale e il costo del debito nozionale."	La facoltà di applicare su base volontaria il Modello A appare positiva nella misura in cui consente maggiore trasparenza. Tuttavia, in assenza di un chiarimento sul trattamento di tali aeroporti nei gruppi di riferimento, potrebbero emergere incertezze applicative. Se un aeroporto è regolato secondo il Modello A ma escluso dai gruppi rilevanti, la rappresentatività dei parametri di confronto può risultare indebolita; se incluso senza criteri chiari, può emergere un rischio di disomogeneità del campione.
Misura 2, punto 5	Abrogazione della previsione secondo cui le misure si applicano alle procedure di consultazione avviate a partire dal 1 aprile 2023.	Si propone di integrare una disposizione transitoria: "Per le procedure di revisione tariffaria già avviate o in corso alla data di entrata in vigore delle modifiche, l'Autorità chiarisce il regime applicabile, al fine di evitare incertezze procedurali e garantire la continuità delle consultazioni già avviate."	L'abrogazione può essere coerente con il nuovo quadro, ma richiede certezza applicativa. Per easyJet è essenziale che non permangano incertezze applicative sul regime applicabile alle consultazioni in corso o prossime all'avvio, poiché l'incertezza procedurale può incidere sulla capacità degli utenti di formulare osservazioni tempestive e complete.

Misura 5, punto 4	Abrogazione della regola secondo cui gli aeroporti oggetto di un unico atto concessorio o aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto con maggiore volume di traffico.	Si propone di integrare la disciplina con una salvaguardia: "Fermo restando quanto previsto dalla Parte IV, nei casi di gestore unico, rete aeroportuale o concessione unica il gestore è tenuto a fornire evidenza separata e verificabile delle allocazioni di costi, ricavi, investimenti, incentivi e attività commerciali riferibili a ciascuno scalo. L'Autorità adotta specifiche Linee Guida sui principi di allocazione dei costi e richiede ai gestori aeroportuali la predisposizione e pubblicazione di un Manuale di Allocazione dei Costi, o documento equivalente, sottoposto a consultazione con gli utenti e aggiornato periodicamente. Il Manuale deve descrivere in modo trasparente e verificabile i criteri di pertinenza, i criteri allocativi, i criteri di separazione contabile e le metodologie applicate per l'attribuzione di costi, ricavi, investimenti e cespiti alle attività regolate, non regolate, commerciali, incentivanti e non pertinenti. Le metodologie e i criteri allocativi indicati nel Manuale costituiscono il riferimento per la predisposizione della contabilità regolatoria e per le successive verifiche di conformità da parte dell'Autorità." In alternativa, in via subordinata alla prima proposta: "Nei casi di gestore unico, rete aeroportuale o concessione unica, il gestore è tenuto a fornire evidenza separata e verificabile delle allocazioni di costi, ricavi, investimenti, incentivi e attività commerciali riferibili a ciascuno scalo, anche qualora uno o più scali rientrino nel Modello B."	easyJet prende atto dell'obiettivo di semplificazione perseguito dalla Legge n. 190/2025 e della conseguente estensione del Modello B. Tuttavia, l'eliminazione della regola che assoggettava gli aeroporti appartenenti allo stesso gestore al modello applicabile allo scalo principale, unita alla riduzione della granularità informativa prevista dal Modello B, potrebbe determinare una minore verificabilità della ripartizione di costi, investimenti e ricavi tra attività regolate e non regolate. L'eliminazione della regola di classificazione uniforme per aeroporti appartenenti al medesimo gestore o alla medesima rete aeroportuale aumenta il rischio di trasferimenti non trasparenti di costi, investimenti, ricavi e attività commerciali tra aeroporti soggetti a differenti livelli di scrutinio regolatorio. Tale rischio appare particolarmente rilevante alla luce dell'esperienza applicativa maturata dall'Autorità. Numerose delibere adottate nel periodo 2024-2026 hanno richiesto interventi correttivi in materia di pertinenza dei costi, allocazione del canone concessorio, investimenti non pertinenti, parcheggi, viabilità, attività commerciali e separazione tra perimetro regolato e non regolato. Le delibere relative agli aeroporti di Bergamo (Del. 87/2024 e 155/2025), Catania (Del. 176/2024), Napoli (Del. 48/2025, 127/2025 e 244/2025), Cagliari (Del. 198/2025), Olbia (Del. 164/2025), Palermo (Del. 86/2025 e 33/2026), Pisa (Del. 212/2025 e 39/2026), Lamezia Terme (Del. 177/2025) e Venezia (Del. 138/2025) evidenziano rilievi ricorrenti in materia di pertinenza degli investimenti, allocazione del canone concessorio, separazione tra attività regolate e commerciali, parcheggi, viabilità e altri costi comuni. Le evidenze raccolte dall'Autorità indicano che le problematiche allocative non sono episodiche, ma ricorrenti e trasversali a scali con caratteristiche differenti. La posizione easyJet trasmessa all'ART nel giugno 2026 evidenzia inoltre come le medesime criticità allocative possano ripresentarsi in più procedimenti e come l'attuale modello tenda a produrre prevalentemente correzioni successive, anziché presidi preventivi. In questo contesto, l'introduzione di linee guida allocative e di un Manuale di Allocazione dei Costi validato preventivamente non rappresenterebbe un aggravio regolatorio, bensì uno strumento di trasparenza e prevedibilità volto a ridurre il ricorso a riallocazioni correttive successive, migliorare la qualità delle proposte tariffarie e consentire agli utenti di verificare efficacemente l'assenza di fenomeni di sussidio incrociato. Il Manuale potrebbe inoltre essere predisposto, almeno nelle sue componenti metodologiche generali, dalle associazioni di settore o sulla base di uno schema comune validato dall'Autorità, così da limitare l'onere amministrativo per gli scali minori. In tale configurazione, l'intervento dei singoli gestori si concentrerebbe sulle allocazioni puntuali applicate nella proposta tariffaria e sulla relativa consultazione con gli utenti, assicurando proporzionalità senza compromettere la trasparenza sostanziale e la verificabilità delle imputazioni. La misura consentirebbe quindi di bilanciare semplificazione e controllo regolatorio: da un lato riduce gli oneri per gli scali minori mediante criteri comuni e strumenti predisposti a livello settoriale; dall'altro preserva la capacità di utenti e Autorità di verificare che costi, ricavi, investimenti, incentivi e attività commerciali siano imputati correttamente al perimetro regolato. Per i vettori, ciò è essenziale per evitare che la transizione al Modello B determini una perdita di trasparenza sostanziale e un aumento del rischio di trasferimento di costi non pertinenti nelle tariffe aeroportuali. Tale esigenza appare ancora più rilevante per gli aeroporti compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri che, in seguito alla riforma, passeranno ordinariamente al Modello B. In assenza di adeguati presidi di trasparenza, la riduzione del dettaglio informativo potrebbe rendere significativamente più complessa la revisione sostanziale delle proposte tariffarie da parte degli utenti e della stessa Autorità, aumentando il rischio di trasferimento di costi commerciali verso il perimetro regolato e di sfruttamento del potere di mercato locale. A questo proposito, easyJet ha rilevato in alcuni scali
-------------------	---	--	---

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			un aumento delle superfici destinate ad attività commerciali, a discapito degli spazi e dei flussi funzionali ai passeggeri.
Misura 10.1.4, punto 6	Per gli aeroporti che non hanno registrato traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri, non trovano applicazione i punti 2 e 5 e il parametro π greco t è definito dal gestore in esito alla consultazione con gli utenti.	Si propone di integrare: "Il parametro definito dal gestore deve essere supportato da evidenze documentali, analisi di produttività, confronto con aeroporti comparabili e motivazione esplicita degli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi di efficientamento osservabili nel settore. Gli utenti devono ricevere informazioni sufficienti per formulare osservazioni motivate."	La definizione del parametro da parte del gestore, pur in sede di consultazione, potrebbe attenuare il presidio economico-regolatorio sugli aeroporti sotto 5 milioni. Senza evidenze minime, la consultazione rischia di risultare meno efficace e gli utenti potrebbero non disporre degli elementi necessari per verificare se il recupero di produttività proposto sia ragionevole. Il rischio per gli utenti e per i passeggeri è che eventuali inefficienze operative siano trasferite nelle tariffe.
Misura 10.5.4, punto 4	Pubblicazione annuale del valore aggiornato del WACC.	Si propone di modificare "In applicazione dei medesimi indicati criteri, l'Autorità provvede con cadenza annuale a pubblicare sul sito web istituzionale, entro il 31 maggio di ogni anno, il valore del WACC aggiornato, al fine del relativo utilizzo."	easyJet ritiene che il riferimento temporale "a partire dal 2027" non sia necessario ai fini della disciplina regolatoria e potrebbe essere eliminato per evitare che il testo contenga riferimenti transitori destinati a perdere rilevanza dopo la prima applicazione della misura. La rimozione del riferimento temporale renderebbe la disposizione più chiara, stabile e neutrale rispetto alle future annualità, senza modificarne il contenuto sostanziale.
Misura 10.5.6, punti 5	Gearing nozionale e costo del debito nozionale sono determinati sulla base delle società che gestiscono aeroporti con traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri in ciascuno dei 5 anni precedenti.	Si propone di integrare: "L'Autorità pubblica l'elenco dei soggetti inclusi nel gruppo di riferimento, i criteri di inclusione ed esclusione e una valutazione della rappresentatività del campione. L'Autorità sottopone inoltre a consultazione pubblica, almeno ogni tre anni, la composizione del gruppo utilizzato per la determinazione del rapporto di indebitamento nozionale, del costo del debito nozionale e degli altri parametri di confronto, al fine di verificarne la rappresentatività, la stabilità e la coerenza con l'evoluzione del settore aeroportuale. L'Autorità chiarisce altresì il trattamento degli aeroporti con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri che optano volontariamente per l'applicazione del Modello A."	Una consultazione almeno triennale consentirebbe ai portatori di interesse di valutare la coerenza del gruppo di riferimento con l'evoluzione del settore e di garantire che i parametri regolatori di confronto continuino a riflettere in modo adeguato le caratteristiche economiche e finanziarie degli aeroporti soggetti al Modello A. Inoltre, l'introduzione della facoltà per gli aeroporti sotto i 5 milioni di passeggeri di optare per il Modello A rende necessario chiarire preventivamente se e a quali condizioni tali aeroporti possano essere inclusi nel gruppo di riferimento.

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 27.2.1, punto 1	La contabilità regolatoria certificata annuale è costituita dagli schemi contabili riportati all'Annesso 3 ed all'Annesso 4.	easyJet accoglie con favore l'introduzione dell'Annesso 4 e propone di chiarire che esso deve consentire, anche per gli aeroporti in Modello B, la verifica della separazione tra attività regolate e non regolate, dei costi comuni, degli incentivi e delle attività commerciali rilevanti ai fini tariffari. Si propone di integrare: "La Contabilità regolatoria certificata annuale che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità è costituita dagli schemi contabili riportati all'Annesso 3 ed all'Annesso 4. L'Annesso 4 deve consentire la verifica della separazione tra attività regolate e non regolate, della corretta allocazione dei costi comuni, dei ricavi commerciali, degli incentivi e degli investimenti pertinenti ai fini tariffari. L'Autorità adotta specifiche Linee Guida sui criteri di allocazione dei costi e richiede ai gestori aeroportuali la predisposizione e pubblicazione di un Manuale di Allocazione dei Costi, o documento equivalente, che descriva in modo trasparente e verificabile i criteri di pertinenza, le metodologie allocative e i criteri utilizzati per la separazione tra attività regolate, non regolate, commerciali, incentivanti e non pertinenti. Il Manuale è sottoposto a consultazione con gli utenti aeroportuali e costituisce riferimento per la predisposizione della contabilità regolatoria e per la verifica di conformità delle proposte tariffarie."	easyJet accoglie con favore l'introduzione dell'Annesso 4 e condivide l'obiettivo di rafforzare la trasparenza della contabilità regolatoria. Tuttavia, tale intervento deve essere valutato congiuntamente all'innalzamento della soglia di applicazione del Modello B da 1 a 5 milioni di passeggeri, che comporterà il passaggio di un numero significativo di aeroporti verso un regime informativo più semplificato. L'eliminazione della regola di classificazione uniforme per aeroporti appartenenti al medesimo gestore o alla medesima rete aeroportuale aumenta il rischio di trasferimenti non trasparenti di costi, investimenti, ricavi e attività commerciali tra aeroporti soggetti a differenti livelli di scrutinio regolatorio. Come citato per la misura 5.4 tale rischio appare particolarmente rilevante alla luce delle numerose correzioni imposte dall'Autorità negli ultimi procedimenti tariffari. In tale contesto, l'Annesso 4 non dovrebbe limitarsi a costituire un ulteriore schema informativo, ma dovrebbe rappresentare uno strumento effettivo di trasparenza e verificabilità delle allocazioni contabili. In assenza di informazioni sufficientemente granulari sui criteri di allocazione dei costi e dei ricavi, gli utenti e l'Autorità potrebbero trovarsi nell'impossibilità di verificare in modo efficace la correttezza delle proposte tariffarie e l'assenza di fenomeni di sussidio incrociato tra attività regolate e non regolate. easyJet ritiene opportuno affiancare all'Annesso 4 l'adozione di Linee Guida allocative e di un Manuale di Allocazione dei Costi validato preventivamente. Ciò consentirebbe di trasformare principi ormai consolidati nella prassi decisionale dell'Autorità in criteri applicabili in modo uniforme da tutti i gestori aeroportuali, riducendo l'asimmetria informativa, aumentando la prevedibilità regolatoria e migliorando la qualità delle proposte tariffarie. In particolare, per gli aeroporti compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri che passeranno dal Modello A al Modello B, l'introduzione di un Manuale di Allocazione dei Costi rappresenterebbe una misura compensativa essenziale per evitare che la semplificazione amministrativa si traduca in una riduzione della trasparenza contabile e della capacità degli utenti di esercitare un controllo effettivo sulle proposte tariffarie. L'introduzione di un Manuale di Allocazione dei Costi assume particolare rilevanza in un contesto in cui la superficie aeroportuale può essere oggetto di riallocazione tra attività aeronautiche e non aeronautiche. In assenza di criteri allocativi trasparenti, stabili e periodicamente verificati, potrebbe determinarsi un incentivo regolatorio non allineato a preservare un'adeguata separazione tra spazi destinati ad attività aeronautiche e non aeronautiche, con il rischio che costi comuni e infrastrutturali restino imputati, in tutto o in parte, ai servizi aeroportuali regolati.

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 27.2.1, punto 2	Gli schemi contabili di cui all'Annesso 3 si applicano agli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello A.	Si propone di integrare: "Per gli aeroporti con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri che applicano il Modello B, l'Autorità può richiedere, ove necessario, informazioni aggiuntive equivalenti a quelle dell'Annesso 3, qualora emergano criticità su allocazione dei costi, investimenti, incentivi, attività commerciali o potere di mercato. Tale richiesta può essere formulate anche dai vettori, mediante istanza motivata all'Autorità, indicando le specifiche criticità informative o allocative che rendono necessario l'utilizzo di misure equivalenti a quelle previste dall'Annesso 3, restando ferma la competenza dell'Autorità a valutare la necessità, adeguatezza e proporzionalità delle misure richieste."	La modifica chiarisce che l'Annesso 3 si applica agli aeroporti in Modello A. Tuttavia, gli aeroporti tra 1 e 5 milioni possono presentare criticità analoghe a quelle degli aeroporti maggiori. Poiché in passato diverse proposte tariffarie relative a scali di questa fascia hanno richiesto interventi correttivi, una riduzione automatica della trasparenza può compromettere la capacità di individuare criticità allocative o imputazioni non coerenti con i criteri regolatori. La possibilità per i vettori di chiedere motivatamente all'Autorità l'applicazione di misure informative equivalenti a quelle dell'Annesso 3 appare proporzionata, in quanto non attribuisce agli utenti un potere automatico di imporre obblighi aggiuntivi al gestore. La richiesta avrebbe infatti natura istruttoria e dovrebbe essere fondata su criticità specifiche, documentate e rilevanti ai fini tariffari, quali rischi di errata allocazione dei costi, incremento delle superfici commerciali senza adeguato trasferimento dei costi al perimetro non regolato, incentivi non trasparenti o insufficiente separazione tra attività regolate e non regolate. Resterebbe ferma la competenza dell'Autorità a valutare caso per caso la necessità, adeguatezza e proporzionalità delle misure richieste. In questo modo, la misura consente di preservare l'obiettivo di semplificazione per gli scali minori, ma introduce un presidio mirato nei casi in cui la minore granularità informativa possa compromettere la capacità degli utenti e dell'Autorità di verificare la correttezza della proposta tariffaria
Annesso 1	La metodologia SFA utilizza il dataset dei gestori aeroportuali che hanno registrato traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui nelle ultime 5 annualità.	Si propone di integrare: "L'Autorità pubblica una nota metodologica che illustri composizione del dataset, criteri di esclusione, robustezza statistica del campione e impatto della nuova soglia sui risultati della frontiera stocastica." Si segnala inoltre l'opportunità di correggere il rinvio testuale "Errore. L'origine riferimento non è stata trovata." presente nel testo proposto.	Il passaggio da 1 a 5 milioni riduce il perimetro del dataset utilizzato per l'analisi di efficientamento. Per easyJet è fondamentale verificare che il campione resti statisticamente robusto e rappresentativo. In caso contrario, gli obiettivi di produttività possono risultare meno affidabili, con rischio di trasferimento di inefficienze nelle tariffe.

FINE DEL DOCUMENTO