

- (7) Malgrado le difficoltà di prevedere accuratamente il percorso di ripresa dei livelli di traffico aereo, è ragionevole ritenere che questa situazione persisterà nel prossimo futuro e si protrarrà fino al dicembre 2021. Sulla base delle ultime previsioni di Eurocontrol sul traffico aereo, del settembre 2020, si ritiene che nel febbraio 2021 il traffico aereo sarà inferiore del 50 % rispetto al febbraio 2020 (nell'ipotesi di un approccio non coordinato tra gli Stati membri all'introduzione di procedure operative e alla revoca delle restrizioni nazionali). Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della sanità, al 22 novembre 2020 i casi di COVID-19 registrati settimanalmente in Europa sono stati 1,77 milioni, pari al 44 % di tutti i casi al mondo, molti di più rispetto ai casi della primavera del 2020. In base ai dati del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie, il tasso di notifica dei casi a 14 giorni per lo Spazio economico europeo e il Regno Unito è in continuo aumento dall'estate del 2020. Secondo la relazione settimanale di sorveglianza del 22 novembre 2020 di quest'ultimo istituto, tale tasso ha toccato il valore di 549 (intervallo per paese: 58 - 1 186) ogni 100 000 abitanti.
- (8) È ragionevole ritenere che la riduzione persistente del livello del traffico aereo sia il risultato dell'impatto della pandemia di COVID-19. In base ai dati disponibili sulla fiducia dei consumatori in seguito alla pandemia di COVID-19, mentre nell'aprile 2020 circa il 60 % degli intervistati ha indicato che probabilmente avrebbe incominciato a riutilizzare il trasporto aereo entro pochi mesi dopo la fine della pandemia, tale percentuale è scesa al 45 % nel giugno 2020. I dati disponibili dimostrano quindi chiaramente un nesso tra la pandemia di COVID-19 e la domanda di trasporto aereo da parte dei consumatori e non si sono verificati altri eventi che possano spiegare il calo della domanda di trasporto aereo.
- (9) La relazione sintetica della Commissione dimostra anche che le restrizioni, le misure relative ai test e gli obblighi di quarantena introdotti a livello nazionale in maniera non coordinata dagli Stati membri in risposta al crescente numero di casi di COVID-19 in Europa a partire dalla metà di agosto, e spesso annunciati con brevissimo preavviso, hanno minato la fiducia dei consumatori e causato una diminuzione della domanda di trasporto aereo.
- (10) Alla luce del livello estremamente basso di prenotazioni di volo, delle previsioni epidemiologiche e del traffico aereo di cui sopra, nonché dell'incertezza e dell'imprevedibilità delle misure nazionali volte a contenere la pandemia di COVID-19, è ragionevole ritenere che i bassi livelli di traffico aereo e di domanda da parte dei passeggeri attribuibili alla pandemia di COVID-19 persisteranno per tutto il 2021. Non si prevede un ritorno ai livelli di traffico pre-COVID prima di alcuni anni. È tuttavia ancora troppo presto per sapere se questa riduzione delle capacità continuerà dopo il 2021 a livelli altrettanto significativi.
- (11) Le società che offrono servizi di assistenza a terra sono state duramente colpite dalla pandemia di COVID-19 e dalla conseguente riduzione del traffico aereo. La riduzione significativa del numero di voli dall'inizio della pandemia ha avuto un impatto negativo sui loro flussi di entrate derivanti dalla prestazione di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione. Diversi prestatori di servizi di assistenza a terra hanno quindi incontrato difficoltà finanziarie e molti di essi hanno già avviato procedure di ristrutturazione, hanno ricevuto un pacchetto di salvataggio statale o hanno cessato le attività.
- (12) Sulla base delle previsioni relative al livello di traffico aereo per i prossimi mesi, è probabile che le condizioni di mercato nel settore dei servizi di assistenza a terra rimarranno difficili a causa del basso numero di voli previsto per il 2021. È probabile che la tendenza negativa del traffico aereo peggiori ulteriormente la grave situazione finanziaria dei prestatori di servizi di assistenza a terra, con il conseguente rischio di ulteriori fallimenti. In tali circostanze, è probabile che più prestatori di servizi di assistenza a terra di aeroporti aventi pochi prestatori debbano cessare la fornitura dei servizi di assistenza a terra prima dello scadere del periodo per cui sono stati selezionati. Ciò potrebbe comportare improvvise interruzioni dei servizi di assistenza a terra in tali aeroporti prima che possa essere selezionato un nuovo prestatore in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE.
- (13) È pertanto opportuno prorogare il periodo di deroga di cui all'articolo 24 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2021.
- (14) Al fine di evitare l'incertezza giuridica, in particolare per l'ente di gestione dell'aeroporto e l'autorità competente dello Stato membro, il presente regolamento dovrebbe essere adottato secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 25 bis del regolamento (CE) n. 1008/2008 ed entrare in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

