COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.11.2020
COM(2020) 714 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

a norma dell'articolo 9, paragrafo 1 quater, dell'articolo 21 bis, paragrafo 5, e dell'articolo 24 bis, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, quale modificato dal regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, in considerazione della pandemia di COVID-19

1 Indice

1 Introduzione 2
2 Descrizione delle misure esentive 3
2.1 Misure relative alle licenze di esercizio temporanee 3
2.2 Misure di emergenza (restrizioni di volo) connesse alla pandemia di COVID-19 4
2.3 Norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra – contratti 4
2.4 Norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra – procedura di selezione 4
3 Condizioni per la proroga dei pertinenti periodi 5
3.1 Riduzione persistente del livello del traffico aereo tra il 2019 e il 2020 (periodo corrispondente) 6
3.2 Riduzione del traffico aereo dovuta alla pandemia di COVID-19 8
3.3 È probabile che la riduzione del traffico aereo persista nel prossimo futuro 9
3.4 Il calo del traffico aereo ha comportato un'interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra o difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di tali servizi 12
3.5 Le restrizioni di volo non sono più necessarie per fare fronte alla persistente pandemia di COVID-19 13
4 Conclusioni 14

1 Introduzione

Dall'inizio del 2020, la pandemia di COVID-19 ha avuto profonde ripercussioni negative sul trasporto aereo in Europa e nel mondo. Le restrizioni sanitarie e di viaggio introdotte dagli Stati membri dell'UE e da paesi terzi in risposta alla pandemia hanno causato una forte contrazione della domanda e hanno minato la fiducia dei consumatori, con un conseguente calo prolungato e senza precedenti del traffico aereo in Europa[1].

Quantitativamente, i voli effettuati nello spazio aereo europeo hanno subito un calo del 90 % nel bimestre marzo-aprile del 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019[2]. Il 1º marzo 2020 gli aeroporti europei gestivano ancora oltre 5 milioni di passeggeri, mentre il 31 marzo 2020 il numero dei passeggeri era sceso ad appena 174 000 (-97,1 % rispetto allo stesso giorno del 2019). Dal 2 agosto 2020 si è registrato un calo di circa il 70 % rispetto allo stesso periodo del 2019[3]. Il trasporto merci è risultato meno colpito, con un calo del 19 % in agosto in termini di tonnellate di merci/km[4]. In base ai dati raccolti nell'ottobre 2020 nell'ambito di un'analisi dell'ICAO sull'impatto economico, si stima che il 2020 farà registrare una riduzione complessiva dei posti a bordo offerti dalle compagnie aeree compresa tra il 50 % e il 52 %, corrispondente a una riduzione del numero di passeggeri compresa tra 2 875 e 2 978 milioni, con perdite di ricavi pari a 330/340 miliardi di EUR.

La pandemia di COVID-19 ha reso difficoltoso il rispetto di alcune disposizioni del regolamento sui servizi aerei[5] e della direttiva sui servizi di assistenza a terra[6]. Il calo senza precedenti della domanda e l'elevato tasso di annullamenti hanno provocato una serie di problemi inattesi per gli operatori aerei e le società che offrono servizi di assistenza a terra. Innanzitutto i vettori aerei hanno dovuto fare fronte a gravi problemi di liquidità, tali da poter portare a sospensioni o revoche delle licenze di esercizio o alla loro sostituzione con licenze provvisorie, senza che vi fosse alla base una necessità economica strutturale. In secondo luogo, le società che forniscono servizi di assistenza a terra i cui contratti o le cui autorizzazioni erano in scadenza hanno incontrato gravi difficoltà ad accedere ai finanziamenti. In terzo luogo, a causa dell'esposizione finanziaria delle società che forniscono servizi di assistenza a terra, gli aeroporti si sono trovati in una situazione di vulnerabilità, rischiando di perdere l'unico prestatore di servizi di assistenza a terra in caso di suo fallimento.

I tassi di contagio o di decesso dovuti alla COVID-19, inoltre, nonché il fatto che si trattava di una malattia sconosciuta, hanno indotto molti Stati membri a imporre restrizioni ai voli intra-UE a norma dell'articolo 21 del regolamento sui servizi aerei nel tentativo di arrestare o rallentare la diffusione della malattia, il che, a causa della durata senza precedenti della crisi e delle norme procedurali applicabili, ha costituito un pesante e inutile onere amministrativo per gli Stati membri e per la Commissione.

---

1 L'Organizzazione mondiale della sanità ha dichiarato l'"emergenza sanitaria pubblica di rilevanza internazionale" il 30 gennaio e la pandemia l'11 marzo 2020 (cfr. https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020).

2 https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html.

3 https://www.aci-europe.org/industry-topics/covid-19.html.

4 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---august-2020/.

5 Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

6 Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

Pertanto il 25 maggio 2020, in considerazione della pandemia di COVID-19, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2020/696, che modifica il regolamento sui servizi aerei, per affrontare i problemi di cui sopra, offrire ai portatori di interessi, agli Stati membri e alla Commissione la necessaria esenzione da determinate norme amministrative e garantire migliori prospettive finanziarie ai portatori di interessi del settore colpito.

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1 quater, dell'articolo 21 bis, paragrafo 5, e dell'articolo 24 bis, paragrafo 4, del regolamento sui servizi aerei, la Commissione monitora costantemente la situazione alla luce dei criteri stabiliti dal regolamento[7].

Secondo quanto disposto dagli stessi articoli, sulla base delle informazioni e dei dati in suo possesso la Commissione deve presentare una relazione sintetica al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020 e, se necessario, adottare atti delegati che proroghino i termini delle disposizioni temporanee. Tali poteri delegati sono conferiti alla Commissione per il periodo di un anno a decorrere dal 28 maggio 2020.

La presente relazione sintetica valuta la situazione sulla base dei dati raccolti da Eurocontrol e dei dati sulle cancellazioni dei voli e sui coefficienti di riempimento di un campione di compagnie aeree dell'UE, oltre che su prove e dati pubblicati dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) sulla persistenza della pandemia di COVID-19. Tra luglio e agosto 2020 la Commissione ha inoltre consultato i portatori di interessi, gli Stati membri e le organizzazioni che rappresentano le compagnie aeree, gli aeroporti e i prestatori di servizi di assistenza a terra, in merito all'attuazione e alla necessità delle misure.

2 Descrizione delle misure esentive

2.1 Misure relative alle licenze di esercizio temporanee

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento sui servizi aerei, le autorità competenti degli Stati membri preposte al rilascio delle licenze devono revocare o sospendere la licenza di esercizio di un vettore aereo dell'UE in difficoltà finanziarie e possono sostituirla con una licenza di esercizio temporanea.

Con la pandemia di COVID-19, i vettori aerei dell'Unione la cui situazione finanziaria era prima solida hanno iniziato ad avere problemi di liquidità tali da poter portare a sospensioni o revoche delle licenze di esercizio o alla loro sostituzione con licenze provvisorie, pur in mancanza di una necessità economica strutturale. Il rilascio di una licenza temporanea potrebbe inviare al mercato un segnale negativo sulla capacità di un vettore aereo di sopravvivere, il che a sua volta aggraverebbe problemi finanziari altrimenti temporanei.

Il regolamento (UE) 2020/696 ha pertanto consentito alle autorità competenti per le licenze di non revocare o sospendere la licenza di esercizio nel periodo compreso tra il 1º marzo e il 31 dicembre 2020 se la valutazione della solidità finanziaria è stata effettuata durante tale periodo e a condizione che non sia a rischio la sicurezza e che vi sia la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro i 12 mesi successivi.

[7] Tali criteri sono definiti all'articolo 9, paragrafo 1 ter, all'articolo 21 bis, paragrafo 4, e all'articolo 24 bis, paragrafo 3, ed elencati nella sezione 4.

2.2 Misure di emergenza (restrizioni di volo) connesse alla pandemia di COVID-19

A norma dell'articolo 21 del regolamento sui servizi aerei, uno Stato membro può rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili. Tale azione deve rispettare i principi di proporzionalità e trasparenza ed essere basata su criteri obiettivi e non discriminatori.

Per garantire che tale azione rispetti i principi di proporzionalità e trasparenza e sia basata su criteri obiettivi e non discriminatori, la Commissione e gli altri Stati membri dovrebbero essere informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Inoltre, qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggano per più di 14 giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi di 14 giorni al massimo. La Commissione approva i periodi di proroga mediante una decisione.

L'articolo 21 affronta problemi di breve durata, ma l'esperienza maturata nelle prime fasi della pandemia di COVID-19 ha dimostrato che non era adeguato alla crisi del coronavirus, che secondo le previsioni durerà ancora diversi mesi, in quanto comportava un inutile onere amministrativo per la Commissione e gli Stati membri.

Il regolamento (UE) 2020/696 ha quindi introdotto una deroga temporanea agli obblighi procedurali di cui all'articolo 21 per il periodo compreso tra il 1º marzo e il 31 dicembre 2020. Tale deroga consente agli Stati membri di mantenere una misura di emergenza temporanea, giustificata e proporzionata per fare fronte alla pandemia di COVID-19 senza l'intesa con la Commissione, a condizione che rispetti i principi di proporzionalità e trasparenza e si basi su criteri obiettivi e non discriminatori.

2.3 Norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra – contratti

A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, e dell'articolo 9 della direttiva sui servizi di assistenza a terra, gli Stati membri possono limitare il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti. In tali casi, i prestatori dei servizi devono essere selezionati per un periodo non superiore a sette anni. La pandemia di COVID-19 ha provocato un improvviso e inedito calo dell'attività di trasporto aereo, creando gravi difficoltà finanziarie per i prestatori di servizi di assistenza a terra. I prestatori di servizi i cui contratti scadranno durante la crisi o entro la fine dell'anno successivo all'inizio della crisi non possono quindi fornire ai propri creditori una garanzia sufficiente di sostenibilità come criterio per ottenere un prestito e, di conseguenza, possono incontrare difficoltà ad accedere ai finanziamenti.

Per questo motivo, il regolamento (UE) 2020/696 ha stabilito che i contratti dei prestatori di servizi in scadenza tra il 28 maggio 2020 e il 31 dicembre 2021 possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2022.

2.4 Norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra – procedura di selezione

L'articolo 11, paragrafo 1, lettera e), della direttiva sui servizi di assistenza a terra stabilisce che, qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato mediante una gara effettuata conformemente a detto articolo, si procede alla sua sostituzione in base alla stessa procedura.

A causa della pandemia di COVID-19 alcuni prestatori di servizi di assistenza a terra potrebbero avere problemi di solvibilità, con conseguente cessazione delle attività. Negli aeroporti in cui il numero dei prestatori è limitato, questa situazione di difficoltà potrebbe far sì che uno o più prestatori cessino di fornire i loro servizi prima che possa essere selezionato un nuovo prestatore in base alla procedura normale di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva sui servizi di assistenza a terra. Per garantire la continuità del servizio, sarebbe necessaria una rapida sostituzione di tali prestatori.

Il regolamento (UE) 2020/696 consente pertanto al gestore aeroportuale, per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, di scegliere direttamente un prestatore per la fornitura dei suddetti servizi per un periodo massimo di sei mesi o per un periodo fino al 31 dicembre 2020, qualora quest'ultima data sia successiva.

3 Condizioni per la proroga dei pertinenti periodi

A norma del regolamento (UE) 2020/696, alla Commissione sono conferiti poteri delegati per prorogare i periodi di applicabilità delle pertinenti misure eccezionali di cui ai paragrafi 3.1-3.5. Nella tabella seguente è riportata una panoramica delle condizioni che devono essere soddisfatte:

	La riduzione del traffico aereo rispetto al livello del traffico nel corrispondente periodo del 2019 è persistente	La riduzione del traffico aereo è dovuta alla pandemia di COVID-19	La riduzione del traffico aereo probabilmente persisterà nel prossimo futuro	Interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra o difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di tali servizi presso aeroporti dell'Unione	Persistenza della pandemia di COVID-19	Potrebbero essere necessarie limitazioni o imposizioni relative all'esercizio dei diritti di traffico da parte degli Stati membri dopo il 31 dicembre 2020
Misure relative alle licenze di esercizio temporanee (articolo 9, paragrafo 1 ter)	x	x	x			
Misure di emergenza (restrizioni di volo) connesse alla pandemia di COVID-19 (articolo 21 bis, paragrafo 4)					x	x
Norme temporanee sui servizi di assistenza a terra – contratti (articolo 24 bis, paragrafo 3)	x	x	x	x		

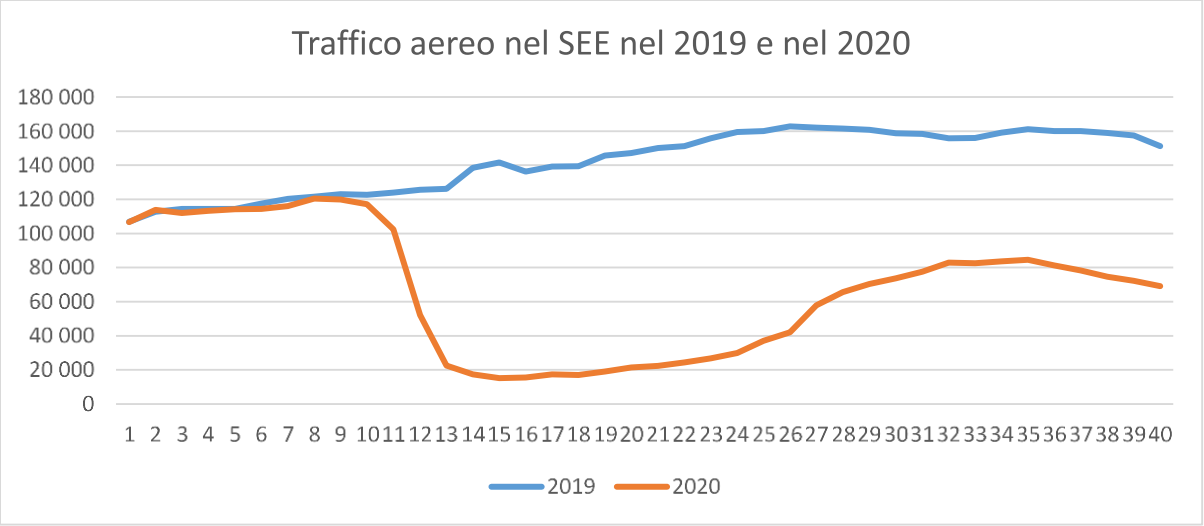
Norme temporanee sui servizi di assistenza a terra – procedura di selezione (articolo 24 bis, paragrafo 3)	x	x	x	x		

3.1 Riduzione persistente del livello del traffico aereo tra il 2019 e il 2020 (periodo corrispondente)

Ai fini della presente relazione, i dati relativi ai livelli di traffico aereo, all'utilizzo delle bande orarie, al coefficiente di riempimento e ai voli cancellati in una determinata settimana del 2020 sono stati confrontati con quelli della stessa settimana del 2019.

I dati forniti da Eurocontrol stabiliscono l'inizio del rallentamento del traffico aereo nel SEE nella settimana 11 del 2020, con un calo del 17 % rispetto alla stessa settimana del 2019. Il traffico aereo ha continuato quindi a diminuire rapidamente, dando luogo a una riduzione pari al 59 % e all'82 % in confronto, rispettivamente, alle settimane 12 e 13 del 2019. I minimi sono stati registrati nelle settimane 15 e 16 (calo dell'89 %). Successivamente il traffico aereo ha iniziato gradualmente a riprendersi, tuttavia al 22 giugno 2020 (settimana 26) era pari solo al 26 % dei livelli del 2019, con un calo quindi del 74 % rispetto all'anno precedente. Nel mese di agosto 2020 (settimane 32-36) il traffico aereo ha raggiunto il 53 % rispetto ai valori di agosto 2019, ma all'inizio di settembre 2020 i livelli hanno ripreso a diminuire e alla fine del mese si attestavano al 46 % in confronto allo stesso periodo del 2019.

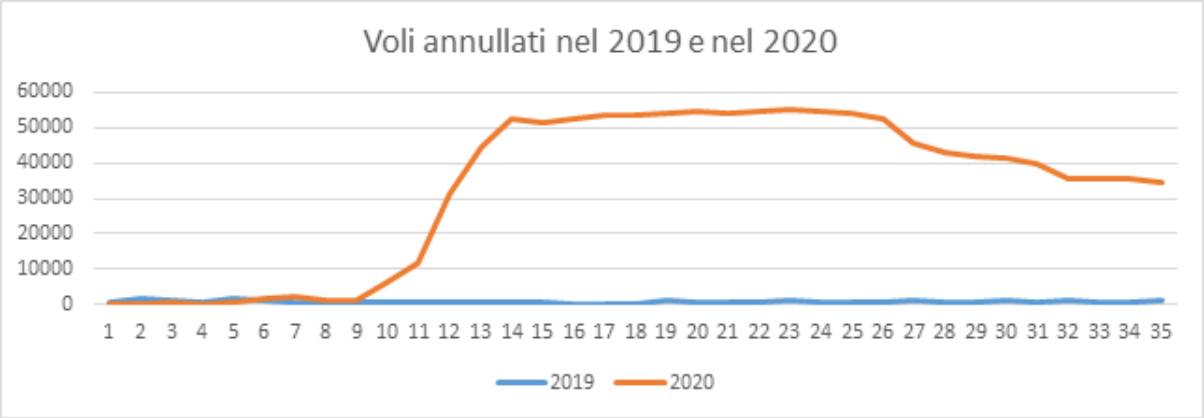
Figura 1.1



(Fonte: Eurocontrol)

A causa della diminuzione del traffico, le cancellazioni dei voli sono aumentate drasticamente (figura 1.2) rispetto allo stesso periodo del 2019. Hanno cominciato ad aumentare nella settimana 9, per poi salire esponenzialmente a partire dalla settimana 11.

Figura 1.2

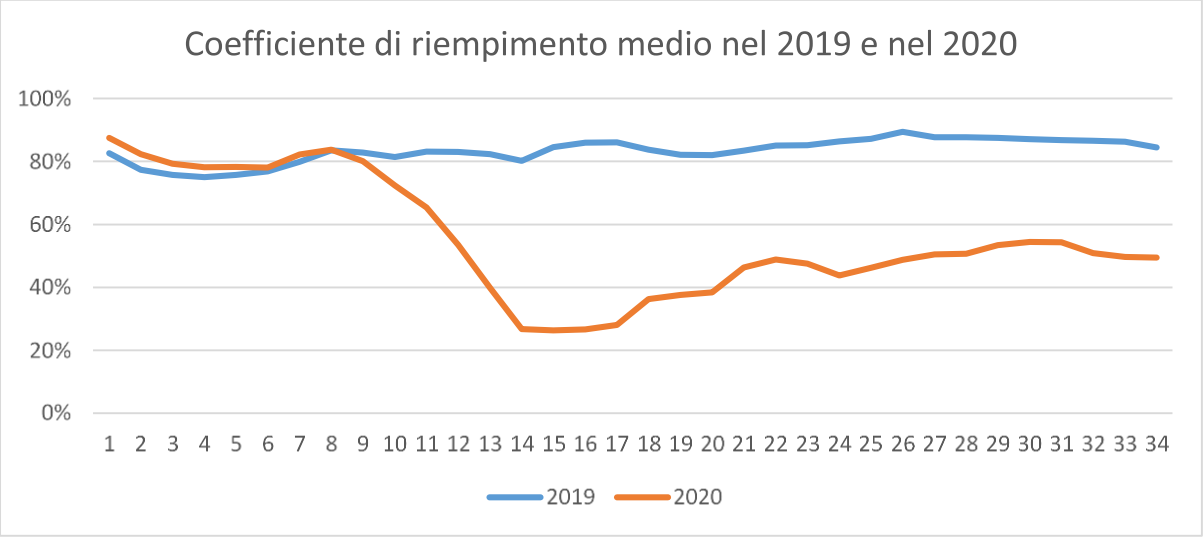


Fonte: dati dei vettori aerei raccolti dalla Commissione[8]

Nel frattempo, il coefficiente di riempimento medio per i dieci vettori aerei europei che hanno fornito dati alla Commissione è sceso dall'80 % della settimana 9 al 26 % della settimana 15. Non solo i vettori aerei volano di meno, ma le prenotazioni sui pochi voli rimasti non bastano a occupare tutti i posti disponibili.

Nella settimana 23, quando i trasporti aerei all'interno dell'UE sono ripartiti in modo significativo, il coefficiente di riempimento medio è salito al 44 %, raggiungendo il 56 % nella prima metà di agosto. Durante la stessa settimana del 2019, il coefficiente di riempimento medio dei medesimi vettori aerei era compreso tra il 75 % (settimana 4) e l'89 % (settimana 26).

Figura 1.3



Fonte: dati raccolti dalla Commissione provenienti dai vettori aerei[9]

[8] Sei grandi vettori aerei europei (tradizionali, low cost e regionali) hanno fornito alla Commissione il set di dati sull'utilizzo delle bande orarie. Le cifre si riferiscono al numero di bande orarie operate rispetto alle bande orarie assegnate prima dell'inizio della stagione (data di riferimento storico). Sei grandi vettori aerei europei (tradizionali, low cost e regionali) hanno fornito alla Commissione il set di dati sulla cancellazione dei voli.

3.2 Riduzione del traffico aereo dovuta alla pandemia di COVID-19

Molti paesi hanno risposto alla pandemia di COVID-19 emanando divieti e restrizioni per gli spostamenti, alcuni dei quali sono in vigore ancora oggi[10]. Ciò ha avuto un forte impatto sui trasporti aerei a livello internazionale, poiché le restrizioni che autorizzano solo i "viaggi essenziali" soffocano la domanda al punto che molte rotte non possono essere più utilizzate a fini commerciali[11].

All'inizio alcuni Stati membri hanno utilizzato le restrizioni sui voli intra-UE come misura per prevenire o contenere l'ulteriore diffusione della COVID-19. Al fine di promuovere il mantenimento dei servizi di trasporto merci, la Commissione ha introdotto orientamenti volti ad agevolare le operazioni di trasporto delle merci durante la pandemia di COVID-19[12]. Il picco dei divieti sui voli passeggeri tra gli Stati membri è stato registrato nel periodo tra il 20 e il 26 marzo 2020, durante il quale 20 Stati membri hanno introdotto divieti sui voli. Successivamente si è registrata una lenta riduzione; il 31 marzo 2020 gli Stati membri che applicavano divieti sui voli erano 16, mentre il 6 aprile erano 14. Undici Stati membri avevano già imposto restrizioni ai voli al momento dell'entrata in vigore della deroga procedurale. Al 7 luglio, sette Stati membri avevano applicato divieti sui voli verso determinati Stati membri che presentavano un tasso più elevato di casi di COVID-19. Alla fine di settembre, quattro Stati membri applicavano ancora divieti di volo (cfr. sezione 4).

Per quanto riguarda i voli extra-UE, il 16 marzo 2020 la Commissione ha adottato una comunicazione[13] che raccomanda una restrizione temporanea dei viaggi non essenziali da paesi terzi verso la zona UE+[14] per un mese. Il 17 marzo 2020 i capi di Stato o di governo dell'UE hanno deciso di applicare una restrizione temporanea dei viaggi non essenziali. Anche i quattro Stati associati Schengen l'hanno applicata. Tale restrizione è stata prorogata più volte.

Durante l'estate, gli Stati membri hanno iniziato a reintrodurre restrizioni di viaggio all'interno dell'UE. Il 4 settembre 2020 la Commissione ha adottato una proposta di raccomandazione del Consiglio[15] per fare in modo che tutte le misure adottate dagli Stati membri di limitazione della libera circolazione a causa della pandemia di COVID-19 siano coordinate e chiaramente comunicate a livello dell'UE. La proposta della Commissione definisce quattro settori fondamentali in cui gli Stati membri dovrebbero collaborare più strettamente, ad esempio per quanto riguarda criteri e soglie comuni per gli Stati membri al momento di decidere se introdurre restrizioni di viaggio, un quadro comune per le misure applicate ai viaggiatori provenienti da zone ad alto rischio e informazioni chiare e tempestive al pubblico su eventuali restrizioni.

---

9 Sei grandi vettori aerei europei (tradizionali, low cost e regionali) hanno fornito alla Commissione il set di dati sui coefficienti di riempimento.

10 Cfr. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_en per una panoramica delle misure ancora in vigore.

11 Ciò è dimostrato dal calo del traffico descritto nella sezione 3.1 ed è il motivo per cui è stata introdotta la deroga.

12 Orientamenti della Commissione europea: agevolare le operazioni di trasporto aereo di merci durante l'epidemia di COVID-19, comunicazione adottata il 26 marzo 2020. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327(03)&from=IT.

13 COM(2020) 115 del 16 marzo 2020.

14 La "zona UE+" include tutti gli Stati membri Schengen (compresi Bulgaria, Croazia, Cipro e Romania), oltre ai quattro paesi associati Schengen.

15 https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf.

Al di là del contesto normativo, la fiducia dei consumatori è uno dei principali fattori che influenza i livelli di traffico e suggerisce l'esistenza di un nesso tra il calo del traffico aereo e la pandemia di COVID-19. Non vi sono ancora molti dati al riguardo. L'istituto statistico centrale dell'Irlanda (Central Statistics Office, CSO) ha effettuato un'indagine sulla fiducia dei passeggeri nei viaggi in aereo. Quasi quattro intervistati su cinque (78,0 %) hanno riferito di sentirsi "a disagio" o "molto a disagio" di fronte alla prospettiva di intraprendere un viaggio internazionale in aereo[16]. Il ripristino delle misure alla frontiera e della quarantena in diversi Stati membri in modo non coordinato e spesso imprevedibile ha ulteriormente minato la fiducia dei consumatori, come dimostrato dai dati recenti, facendo diminuire i viaggi ben oltre l'effetto diretto delle restrizioni vere e proprie.

Dalle relazioni economiche sulla crisi pubblicate regolarmente dalla IATA emerge che da febbraio 2020 fino alla metà di aprile le prenotazioni sono calate a ritmo sempre più sostenuto rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Da allora le prenotazioni hanno registrato una parziale ripresa, ma restano in calo dell'82 % alla fine di giugno 2020. Sembra esserci una correlazione tra l'aumento dei contagi e la diminuzione delle prenotazioni[17]. La IATA ha inoltre commissionato indagini periodiche sulla fiducia dei passeggeri dall'inizio della pandemia di COVID-19. Nel mese di aprile, circa il 60 % dei partecipanti ha indicato che probabilmente avrebbe ripreso a viaggiare entro pochi mesi dall'attenuarsi della pandemia. Nel mese di giugno questo dato era sceso al 45 %. A settembre più della metà degli intervistati ha dichiarato che avrebbe atteso da sei mesi a un anno prima di riprendere a viaggiare. La volontà di viaggiare in aereo resta quindi bassa e si prevede che lo rimarrà per i prossimi mesi. Tra i principali deterrenti vi è anche il rischio di quarantena obbligatoria nel luogo di destinazione. L'83 % degli intervistati ha dichiarato che non si sposterà qualora vi sia il rischio di dover osservare una quarantena all'arrivo.

Quanto precede evidenzia un netto collegamento tra il calo del traffico aereo e la pandemia di COVID-19.

3.3 È probabile che la riduzione del traffico aereo persista nel prossimo futuro

Nelle attuali circostanze è difficile prevedere l'esatto andamento dei livelli di traffico aereo, ma le previsioni disponibili indicano che la diminuzione del traffico aereo continuerà nel 2021 e che non si ritornerà ai livelli pre-COVID prima del 2024[18]. Tra i fattori che incideranno sull'evoluzione dei livelli di traffico aereo vi sono le restrizioni di viaggio e di volo, le abitudini di prenotazione dei consumatori e le misure sanitarie regolamentari istituite per il settore in questione, strettamente correlate alla possibilità di comparsa di nuovi casi e all'assenza di un vaccino. Tutte le previsioni sono inficiate da un alto grado di incertezza.

Secondo Eurocontrol[19] il numero totale di voli previsti in Europa diminuirà di nuovo in modo graduale. La lieve ripresa registrata ad agosto, che ha fatto salire il numero dei voli al 51 % dopo che nell'aprile 2020 era stato toccato il livello più basso, si è rivelata solo temporanea.

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Si noti che, al momento del sondaggio, in Irlanda era obbligatoria la quarantena per tutti i viaggiatori internazionali in arrivo nel paese, un provvedimento che ha avuto i suoi effetti sulla percezione della sicurezza di volo presso l'opinione pubblica.

17 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/ slide 4.

18 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/

19 Cfr. l'ultimo "Current Status Scenario" di Eurocontrol del settembre 2020 - https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf.

Si calcola che nel gennaio 2021 sarà effettuato il 60 % di voli in meno rispetto al 2019 (invece del 20 % dello scenario precedente). Questo scenario tiene conto della probabilità che gli Stati membri non si coordinino nella loro risposta per i viaggi aerei transfrontalieri, che la domanda di passeggeri rimanga estremamente bassa per l'incertezza dovuta alla COVID-19, all'imprevedibilità e alla confusione sulle misure restrittive e di quarantena, e che le compagnie aeree riducano ulteriormente la capacità alla luce del numero molto basso di prenotazioni anticipate. Secondo Eurocontrol il traffico dovrebbe aumentare lentamente nel febbraio 2021, attestandosi comunque al 50 % in meno rispetto al febbraio 2020.

Il 29 settembre 2020[20] la IATA ha inoltre rivisto al ribasso le proprie previsioni economiche. Le proiezioni attuali sono che l'RPK (passeggeri trasportati per chilometro di volo)[21] globale diminuirà del 66 % nel 2020 rispetto al 2019 e del 68 % nel dicembre 2020 in confronto al dicembre 2019, a fronte di una riduzione del 55 % prevista nel luglio 2020.

Per quanto riguarda le restrizioni di viaggio, la Commissione ha raccomandato[22] agli Stati membri Schengen e agli Stati associati Schengen di abolire i controlli alle frontiere interne entro il 15 giugno 2020. La maggior parte degli Stati membri che in precedenza avevano ripristinato i controlli alle frontiere interne a causa della pandemia di COVID-19 ha seguito la raccomandazione, con la conseguente ripresa del traffico commerciale regolare di passeggeri (cfr. figura 1.1). Per quanto riguarda la restrizione dei viaggi non essenziali verso l'Unione, dal 1° luglio 2020 una raccomandazione del Consiglio[23] ha consigliato di eliminare le restrizioni ai viaggi non essenziali da un elenco iniziale di paesi terzi, da riesaminare periodicamente.

Tuttavia, sebbene in Europa si attendesse un costante miglioramento del traffico aereo durante il periodo estivo, per effetto dell'allentamento delle misure e della revoca delle restrizioni nel contesto di curve decrescenti del numero complessivo di casi nel continente, nell'estate del 2020 è stato nuovamente registrato un aumento dei casi di COVID-19 in molti paesi del SEE[24]. Esiste anche un precedente storico relativo allo sviluppo in più ondate delle pandemie. Tale evenienza potrebbe comportare nuove diminuzioni del traffico aereo.

Per quanto riguarda la domanda futura di traffico aereo e la fiducia dei consumatori, in particolare nel contesto della relazione sintetica sulle bande orarie[25], i portatori di interessi contattati dai servizi della Commissione (compagnie aeree, agenti di viaggio, sistemi telematici di prenotazione) hanno dichiarato che è molto difficile fare proiezioni oltre la stagione invernale 2020/2021. Se prima della COVID-19 le compagnie aeree erano in grado di programmare gli orari dei voli per l'anno successivo, ora si trovano in difficoltà a prevedere gli orari per la stagione successiva. Le compagnie aeree rivedono costantemente gli

---

20 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/

21 L'RPK (passeggeri trasportati per chilometro di volo) è una misura dell'industria aerea relativa ai chilometri percorsi da passeggeri paganti. Lo si calcola moltiplicando il numero dei passeggeri paganti per la distanza totale percorsa.

22 COM(2020) 399 final.

23 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9208-2020-INIT/it/pdf.

24 https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf.
Il 10 agosto 2020 l'ECDC ha segnalato il rischio generale di un'escalation della COVID-19 in tutti i paesi dell'UE/del SEE.

25 COM(2020) 558 final.

orari dei voli per reagire a cambiamenti imprevisti nelle restrizioni di viaggio o di volo e a una domanda dei passeggeri difficile da prevedere[26].

Le prenotazioni intra-UE erano moderatamente aumentate durante l'estate 2020, ma la ripresa del traffico passeggeri nella rete aeroportuale europea ha subito una battuta d'arresto ad agosto, molto probabilmente a causa del ripristino delle restrizioni di viaggio da parte di diversi Stati[27]. I tassi delle prenotazioni per i voli extra-UE erano ancora più bassi. L'ultimo aggiornamento della IATA sulle prospettive per i viaggi aerei a livello mondiale indica un calo delle prenotazioni di passeggeri nel quarto trimestre rispetto al terzo trimestre del 2020[28].

Per quanto concerne altre misure sanitarie regolamentari nell'ambito della strategia di uscita, nel settore dell'aviazione sono in fase di attuazione misure sanitarie basate in larga parte sugli orientamenti dell'AESA e dell'ECDC[29]. Misure relative al distanziamento e alla disinfezione degli spazi possono comportare la riduzione del numero di passeggeri e di voli offerti dagli aeroporti rispetto alla situazione precedente alla pandemia. Tali misure potrebbero ridurre, temporaneamente o a lungo termine, l'effettiva capacità aeroportuale rispetto alla situazione pre-COVID19. Nel contempo potrebbero contribuire a ripristinare la fiducia dei consumatori, seppur in misura ancora limitata.

Le compagnie aeree sono tornate quindi a ridurre gradualmente la capacità offerta al mercato. Da quanto precede si può ritenere che i livelli di traffico aereo di passeggeri nel 2020 non raggiungeranno nemmeno la metà dei livelli del 2019. I mercati nazionali si riprenderanno più rapidamente di quelli internazionali. Per quanto riguarda il numero di posti a bordo offerti in Europa nel 2020, l'ICAO prevede una riduzione del 52 %-58 % per il traffico internazionale di passeggeri e del 33 %-36 % per i voli nazionali[30].

Alla luce di tutto ciò le prospettive per il periodo successivo al 2020 rimangono estremamente incerte, e i nuovi aumenti dei casi di COVID-19 e la necessità di mantenere le misure di contenimento sanitario fanno ritenere che potranno volerci diversi anni prima che il traffico aereo di passeggeri torni ai livelli del 2019, anche ipotizzando la disponibilità di un vaccino contro la COVID-19 nel 2021.

---

[26] Le compagnie aeree devono pianificare diversi scenari e prepararsi ad ogni evenienza in assenza di tendenze chiare sul comportamento dei consumatori, sull'evoluzione della malattia e sull'attenuazione delle regole concernenti l'utilizzo delle bande orarie. Ciò comporta decisioni non ottimali in termini di costi per le infrastrutture, la manodopera e il marketing. Anche in un anno normale la stagione invernale è quella più complessa per le compagnie aeree, che generalmente realizzano la maggior parte dei profitti durante la stagione estiva. Quest'anno, senza il cuscinetto di una stagione estiva redditizia, la prospettiva dell'inverno e di quanto seguirà appare molto difficile per le compagnie aeree.

[27] Le compagnie aeree segnalano un cambiamento nelle abitudini di prenotazione dei consumatori. In precedenza i consumatori prenotavano con mesi di anticipo mentre adesso, a causa di una minore prevedibilità e una minore fiducia negli spostamenti, le prenotazioni vengono effettuate molto più tardi. Le informazioni fornite dalla IATA indicano che circa il 60 % delle prenotazioni vengono effettuate attualmente nelle due settimane precedenti il volo, mentre per lo stesso periodo del 2019 oltre il 60 % delle prenotazioni era effettuato con un anticipo compreso tra oltre 20 giorni e 11 giorni.

[28] https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/.

[29] https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/EASA-ECDC_COVID-19_Operational-guidelines-for-management-of-passengers-issue-2.pdf.

[30] https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf.

3.4 Il calo del traffico aereo ha comportato un'interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra o difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di tali servizi

Dalle informazioni in possesso della Commissione emerge che le società che offrono servizi di assistenza a terra sono state gravemente colpite dalla pandemia di COVID-19 e dalla diminuzione del traffico aereo sopra descritta. Molti prestatori di servizi di assistenza a terra hanno incontrato difficoltà finanziarie, come dimostrano l'avvio di una ristrutturazione del gruppo Swissport e le notizie sui problemi finanziari di sue controllate[31], il licenziamento di 800 dipendenti del gruppo Wisag in Germania[32], il pacchetto di salvataggio concesso ad Aviapartner Belgium e la chiusura delle attività della Malév Ground Handling[33]. Ciò dimostra che la riduzione del traffico aereo determina interruzioni della fornitura di servizi di assistenza a terra e difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di tali servizi.

Sulla scorta delle previsioni relative al livello di traffico aereo fino alla fine di dicembre 2021, è probabile che anche altri prestatori di servizi di assistenza a terra dovranno interrompere la loro fornitura di servizi prima che il mercato si sia ripreso dalla crisi causata dalla pandemia di COVID-19[34]. Vi è il rischio concreto che nel corso del 2021 siano annunciati ulteriori fallimenti di prestatori di servizi di assistenza a terra, ed è molto probabile che per questo motivo si verifichino improvvise interruzioni dei servizi erogati. Gli aeroporti potrebbero quindi trovarsi nella necessità di cercare un prestatore alternativo di servizi di assistenza a terra in un arco di tempo molto breve. Il caso dell'aeroporto di Bruxelles, dove la Brussels Airport Company (BAC) è riuscita a selezionare con urgenza un sostituto di Swissport Belgium, che aveva cessato le sue attività, ha dimostrato l'utilità della misura[35].

Comunque, i prestatori di servizi di assistenza a terra che hanno difficoltà ad accedere ai finanziamenti a causa della scadenza dei loro contratti possono continuare a beneficiare della proroga prevista dall'attuale deroga (fino al 31 dicembre 2022) al fine di ottenere i crediti necessari a garantire la propria continuità operativa. Le proroghe dei contratti concedono inoltre agli aeroporti il tempo sufficiente per indire procedure di gara per ulteriori prestatori di servizi di assistenza a terra, al fine di migliorare la propria resilienza in caso di persistente volatilità del settore del trasporto aereo.

---

31 Ad esempio, la scomparsa di Swissport Belgium e l'annuncio di Swissport Finland della necessità di licenziare fino a 700 dei suoi 1350 dipendenti (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), mentre Swissport Western Europe sta valutando la possibilità di tagliare circa 4500 posti di lavoro nel Regno Unito e in Irlanda (https://www.euronews.com/2020/06/24/swissport-to-cut-over-4-000-jobs-in-uk-and-ireland-due-to-covid-19).

32 https://newsabc.net/aviation-in-crisis-ground-service-provider-wisag-cuts-around-800-jobs-in-berlin/.

33 https://hungarytoday.hu/national-asset-management-terminates-remnant-of-former-hungarian-airline-malev/ https://bbj.hu/economy/govt-declares-malev-gh-of-strategic-importance_185815

34 https://www.ft.com/content/82d6c72a-4a9c-4210-a235-fadbe326ff34.

35 L'8 giugno 2020 la Swissport Belgium aveva presentato istanza di fallimento, lasciando l'aeroporto di Bruxelles con una sola società di servizi di assistenza a terra. Dal 1° luglio 2020 il servizio è prestato da Alyzia SAS. In attesa dell'organizzazione della normale procedura di selezione di un nuovo prestatore di servizi, alla società francese è stata concessa una licenza temporanea per un periodo di sei mesi per l'assistenza bagagli e i servizi di rampa. La medesima società potrà anche offrire servizi di assistenza a terra per i passeggeri (come il check-in) e servizi di pulizia. Fonte: BAC.

3.5 Le restrizioni di volo non sono più necessarie per fare fronte alla persistente pandemia di COVID-19

Da quando è stato adottato l'articolo 21 bis del regolamento sui servizi aerei la Commissione è stata in stretto contatto con gli Stati membri, in particolare con le autorità per l'aviazione civile, al fine di monitorare costantemente la situazione. È emerso che le restrizioni di volo di per sé potrebbero non essere la misura più adeguata e necessaria per contenere la pandemia di COVID-19, come spiegato ulteriormente di seguito.

Per tutto il periodo di applicazione del regolamento i diversi Stati membri hanno adottato approcci molto diversi tra loro[36]. La Commissione ha pubblicato le informazioni ricevute dagli Stati membri per garantire la trasparenza[37] ed Eurocontrol ha pubblicato quotidianamente le sintesi dei corrispondenti NOTAM[38]. Coerentemente con i suoi orientamenti su come ripristinare progressivamente i servizi di trasporto, la connettività e la libera circolazione non appena la situazione sanitaria lo consenta[39], e tenendo conto anche dell'attuazione del protocollo per la sicurezza sanitaria del trasporto aereo in relazione alla COVID-19 adottato dall'AESA/ECDC[40], che fornisce orientamenti su come agevolare il ripristino sicuro e graduale del trasporto aereo di passeggeri, la Commissione invita periodicamente le autorità per l'aviazione civile a rivedere i loro divieti di volo. Gli Stati membri hanno quindi gradualmente revocato le restrizioni di volo, talvolta sostituendole con altre misure quali restrizioni di viaggio e misure di salute pubblica. Durante il periodo estivo, tuttavia, alcuni Stati membri hanno iniziato a ripristinare divieti di volo verso una serie di Stati membri in risposta all'aumento dei casi di COVID-19 in diversi paesi[41].

La procedura semplificata di cui al regolamento (UE) 2020/696 consente agli Stati membri di adottare misure di emergenza per affrontare la pandemia di COVID-19 senza inutili oneri amministrativi, lasciando però inalterato l'obbligo per gli Stati membri di giustificare adeguatamente la misura, dati i suoi considerevoli effetti negativi sul funzionamento del mercato interno, e di garantire che sia proporzionata all'obiettivo di salute pubblica perseguito.

La COVID-19 si è ormai diffusa in tutto il mondo, con casi in cinque continenti. Nelle prime fasi della crisi, sia l'OMS insieme all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) sia l'ECDC hanno asserito che le restrizioni di viaggio a breve termine potrebbero contribuire a contenere la pandemia, rallentando la diffusione della malattia. Tuttavia i dati dimostrano che, nella maggior parte delle situazioni, limitare la circolazione delle persone e delle merci costituisce nel lungo termine una misura inefficace a contrastare le pandemie e può sottrarre risorse ad altri interventi[42]. Sebbene la pandemia continui tutt'oggi a

---

36 Qualche Stato membro ha notificato divieti su tutti i voli intra-UE con alcune deroghe (ad esempio per i voli di emergenza o di rimpatrio). Alcuni divieti notificati erano rivolti a uno o più Stati membri. Non ritenendo necessario avvalersi della possibilità offerta dall'articolo 21 o 21 bis del regolamento per motivi di salute pubblica, sette Stati membri hanno invece privilegiato le misure che limitano o condizionano l'accesso al proprio territorio alle persone provenienti da regioni o paesi determinati e le misure sanitarie (ad esempio i test e il tracciamento).

37 https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html. Gli avvisi agli aeronaviganti contengono tutte le informazioni relative alle condizioni imposte dai paesi sul funzionamento dei servizi aerei.

39 Cfr. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52020XC0515(04).

40 Cfr. https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol.

41 Il 1° ottobre 2020, in quattro Stati membri erano ancora in vigore divieti per voli all'interno dell'UE.

42 https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx;
https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Considerations-related-to-measures-for-travellers-reduce-spread-COVID-19-in-EUEEA.pdf.

rappresentare una grave minaccia per la salute pubblica nei paesi dell'UE, dall'inizio della crisi si sono registrati importanti sviluppi: sono migliorate le conoscenze sul rischio di trasmissione e sono state messe a punto nuove misure diagnostiche e preventive che consentono di ripristinare progressivamente i servizi di trasporto[43]. Tutti gli Stati membri hanno messo in atto altre misure, quali misure igieniche e sanitarie, che sembrano più adeguate, efficaci e proporzionate per contenere la pandemia di COVID-19 rispetto alle restrizioni di volo[44].

Vista la difficoltà nel prevedere la situazione epidemiologica, alcuni Stati membri sono del parere che potrebbe essere necessario ripristinare divieti di volo, mentre gli altri Stati membri che hanno risposto alla consultazione della Commissione ritengono che esistano altre misure e meccanismi per frenare efficacemente la diffusione della COVID-19 e che l'imposizione di restrizioni unilaterali sui voli interferirebbe con la risposta coordinata alla malattia e ostacolerebbe la ripresa. Sostengono inoltre che l'articolo 21 del regolamento sui servizi aerei continuerà a consentire agli Stati membri di adottare le necessarie misure di emergenza, ove giustificato.

Con l'entrata in vigore del protocollo per la sicurezza sanitaria del trasporto aereo in relazione alla COVID-19 adottato dall'AESA/ECDC[45] le compagnie aeree ritengono che le restrizioni unilaterali di volo non siano più necessarie e potrebbero essere revocate, in quanto le misure di monitoraggio prima del volo e un elevato livello di igiene e sicurezza sanitaria a bordo sono considerati più efficaci e proporzionati dei divieti di volo per gestire i passeggeri provenienti da paesi con tassi di trasmissione elevati. I divieti unilaterali sui voli intra-UE basati su criteri diversi da un paese all'altro, imposti talvolta con un preavviso di sole poche ore e per lo più per brevi periodi, hanno creato molta confusione e incertezza giuridica sul mercato, con ripercussioni negative sui vettori ma anche sui passeggeri, nonché ricadute indirette sulla situazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli aeroporti. L'industria del settore ritiene che un approccio coordinato a livello dell'UE, con l'applicazione uniforme di criteri obiettivi in tutta l'UE, contribuirebbe a evitare confusione sul mercato[46].

Sebbene sia evidente il persistere della pandemia di COVID-19, l'evoluzione della malattia, la migliore conoscenza del virus e della sua epidemiologia e l'attuazione da parte di tutti gli Stati membri di misure igieniche e sanitarie non sembrano più giustificare la necessità per gli Stati membri di imporre restrizioni ai voli all'interno dell'UE per affrontare la pandemia di COVID-19. Non è pertanto soddisfatta la condizione di cui all'articolo 21 bis, paragrafo 4, per la proroga delle norme procedurali semplificate oltre il 31 dicembre 2020.

4 Conclusioni

Nel momento in cui la presente relazione viene consegnata al Parlamento europeo e al Consiglio, il livello del traffico aereo è ancora notevolmente ridotto rispetto allo stesso periodo del 2019. Nonostante le difficoltà nel prevedere con precisione il percorso di ripresa

43 Cfr. il protocollo per la sicurezza sanitaria del trasporto aereo adottato dall'AESA/ECDC.

44 Secondo l'ECDC, dal momento che attualmente esistono sistemi di sorveglianza specifici per la COVID-19, che sono in vigore ampie misure di salute pubblica e che si stanno effettuando test e il tracciamento dei contatti della popolazione, i paesi dovrebbero essere meglio preparati a prevenire e tenere sotto controllo un'eventuale recrudescenza dei casi.

45 Cfr. https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol.

46 Cfr. la nota 15 - Proposta di raccomandazione del Consiglio per un approccio coordinato alla limitazione della libertà di circolazione in risposta alla pandemia di COVID-19.

dei livelli del traffico aereo, è ragionevole attendersi che i bassi livelli del traffico aereo e della domanda dei passeggeri attribuibili alla pandemia di COVID-19 persisteranno per tutto il 2021. Non si prevede un ritorno ai livelli 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.

Le restrizioni nazionali e non coordinate per i passeggeri e i voli da/verso determinate destinazioni, gli obblighi di quarantena, le misure sanitarie per spostamenti sicuri e la fiducia dei consumatori saranno tra i fattori principali da cui dipenderà la velocità di ripresa del traffico aereo.

A causa della persistenza della pandemia di COVID-19 e delle sue ripercussioni sul traffico aereo, si ritiene che nel 2021 continueranno a verificarsi gravi problemi di liquidità per i vettori aerei, tali da poter portare a sospensioni o revoche delle licenze di esercizio o alla loro sostituzione con licenze provvisorie. Si prevede inoltre che nel 2021 prevarranno condizioni di mercato difficili nel settore dell'assistenza a terra, che aggraveranno ulteriormente la situazione finanziaria dei prestatori di servizi di assistenza a terra, con il conseguente rischio di ulteriori fallimenti. È quindi probabile che persistano per tutto il 2021 anche l'interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra e le difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di tali servizi.

Sono pertanto soddisfatte le condizioni per prorogare mediante atto delegato le misure di cui all'articolo 9, paragrafo 1 ter, relativo alle licenze temporanee, e all'articolo 24 bis, paragrafo 3, riguardante i servizi di assistenza a terra attualmente in scadenza il 31 dicembre 2020.

Alla luce di quanto precede, data la loro scadenza il 31 dicembre 2020 e sulla base della loro persistente necessità, a norma delle condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1 ter e all'articolo 24 bis, paragrafo 3, la Commissione prorogherà mediante atto delegato le deroghe relative alle **licenze di esercizio** e alla **selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra** fino al 31 dicembre 2021.

Per quanto riguarda l'attuale deroga sulla proroga **della validità dei contratti relativi ai servizi di assistenza a terra**, che consente di prorogare i contratti fino al 31 dicembre 2022, vista la scarsa disponibilità di dati a lungo termine la Commissione non ritiene, in questa fase, che siano soddisfatte le condizioni per prorogare i contratti oltre la fine del 2022. La Commissione continuerà comunque a seguire da vicino la situazione.

In merito alla possibilità per gli Stati membri di adottare misure di emergenza **per rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico** al fine di affrontare la pandemia di COVID-19, sulla scorta delle prove disponibili sugli sviluppi della pandemia e della conoscenza del rischio di trasmissione della malattia, tali misure non sono più necessarie in considerazione di altre misure più adeguate per contenere la diffusione della malattia, quali misure igieniche e sanitarie efficaci, e in considerazione dell'articolo 21 del regolamento sui servizi aerei. La condizione di cui all'articolo 21 bis, paragrafo 4, per la proroga della misura mediante atto delegato oltre il 31 dicembre 2020 non è pertanto soddisfatta e l'attuale periodo di validità non sarà prorogato.

La Commissione continuerà comunque a monitorare la situazione del settore dell'aviazione ed è pronta a prendere in considerazione ulteriori misure, qualora necessarie, per la gestione della crisi e degli aiuti alla ripresa.