CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
PRIIT PIKAMÄE
presentate il 3 dicembre 2020 (1)

Causa C-826/19

WZ
contro
Austrian Airlines AG

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di cancellazione o ritardo di un volo – Volo dirottato verso un aeroporto distinto dall'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 2, lettera l) – Nozione di "cancellazione del volo" – Articolo 8, paragrafo 3 – Presa in carico delle spese di trasferimento – Iniziativa – Violazione degli obblighi previsti agli articoli 8 e 9 del regolamento – Diritto a compensazione pecuniaria»

1. Un volo dirottato verso un aeroporto distinto dall'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma situato in prossimità di quest'ultimo, dev'essere considerato come cancellato ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 (2), così da far nascere in capo ai passeggeri interessati un diritto a compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, o semplicemente come ritardato, nel qual caso un tale diritto spetta ai passeggeri soltanto se il ritardo raggiunge una durata pari o superiore a tre ore, conformemente alla sentenza Sturgeon e a. (3)?

2. A seguito dell'atterraggio, il vettore aereo deve offrire di propria iniziativa la presa in carico delle spese di trasferimento all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, di detto regolamento?

3. La violazione dell'obbligo di assistenza contemplato in tale articolo, nonché all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, fa nascere il diritto ad una compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di quest'ultimo?

4. Si tratta delle questioni, tra quelle oggetto della domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), che, su richiesta della Corte, saranno argomento delle presenti conclusioni mirate.

5. Nell'emananda sentenza la Corte avrà, in particolare, l'opportunità di pronunciarsi per la prima volta sull'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e di attribuirgli così una collocazione certa nella logica e nell'impianto sistematico di tale regolamento.

I. Contesto normativo

6. I considerando 1, 2 e 4 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(1) L'intervento dell['Unione] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

(4) [L'Unione] dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate».

7. L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», dispone quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

(...)

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)».

8. L'articolo 6 di detto regolamento, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto

a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o

b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o

c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza».

9. L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», enuncia quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

(...)».

10. L'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», così prevede:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) – il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

– un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

(...)

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo».

11. L'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza», così dispone:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;

b) alla sistemazione in albergo:

– qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

– qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

(...)».

II. Fatti, procedimento principale e questioni pregiudiziali

12. WZ ha effettuato un'unica prenotazione presso l'Austrian Airlines per un viaggio costituito da due voli in data 21 maggio 2018, il primo tra Klagenfurt (Austria) e Vienna (Austria), con partenza e arrivo rispettivamente previsti alle ore 18:35 e alle ore 19:20, ed il secondo tra Vienna e Berlino Tegel (Germania), con partenza e arrivo rispettivamente previsti alle ore 21 e alle ore 22:20.

13. Le condizioni meteorologiche sopraggiunte in occasione della terzultima rotazione dell'aeromobile a Vienna hanno determinato un ritardo che ha avuto ripercussioni sui voli successivi operati da tale aeromobile sulla rotta Vienna-Berlino, cosicché il volo con destinazione Berlino Tegel prenotato da WZ è entrato nella fascia oraria in cui in tale aeroporto si applica il divieto di volo notturno.

14. L'Austrian Airlines ha quindi dirottato il volo di cui trattasi verso l'aeroporto di Berlino Schönefeld, situato al di fuori della città di Berlino, nel Land del Brandeburgo. Detto volo è decollato da Vienna alle ore 22:07 ed è atterrato a Berlino Schönefeld alle ore 23:18.

15. Secondo il giudice del rinvio, il dirottamento del volo ha causato a WZ non soltanto un ritardo (atterraggio alle ore 23:18 anziché alle ore 22:20 come inizialmente previsto), ma altresì un disagio connesso alla maggiore lontananza del luogo di atterraggio dal suo domicilio (24 km anziché 8 km), che ha reso necessario un tempo di percorrenza più lungo (41 minuti per il collegamento tra l'aeroporto di Berlino Schönefeld e il suo domicilio contro i 15 minuti per il collegamento al suo domicilio dall'aeroporto di Berlino Tegel). L'Austrian Airlines non ha offerto a WZ un trasporto sostitutivo dall'aeroporto di Berlino Schönefeld a quello di Berlino Tegel.

16. WZ ha chiesto il pagamento di EUR 250 a titolo di compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7 di tale regolamento. Tale domanda si fondava, da un lato, sul ritardo del volo all'arrivo e, dall'altro lato, sul fatto che l'Austrian Airlines aveva omesso di offrirgli un trasporto complementare dall'aeroporto di Berlino Schönefeld a Berlino Tegel.

17. L'Austrian Airlines ha contestato la domanda e ha affermato che, in primo luogo, la parte ricorrente ha raggiunto la sua destinazione finale, vale a dire Berlino, con un ritardo di soli 58 minuti. In secondo luogo, WZ avrebbe potuto raggiungere agevolmente il suo domicilio utilizzando un ulteriore mezzo di trasporto. In terzo luogo, sarebbe accertata la sussistenza di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, a causa dei rilevanti problemi meteorologici sorti durante la terzultima rotazione che hanno indotto l'Eurocontrol ad assegnare a tale rotazione, effettuata dallo stesso apparecchio, uno slot in orario più tardo di quello inizialmente previsto.

18. Il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) ha respinto le domande di WZ considerando che il dirottamento del volo non costituiva un cambiamento sostanziale dell'itinerario del volo e non poteva integrare, pertanto, una cancellazione. Tale giudice ha inoltre constatato che il ritardo non raggiungeva una durata pari o superiore a tre ore.

19. WZ ha presentato appello dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria). Quest'ultimo si chiede se, in primo luogo, la situazione descritta debba essere considerata una cancellazione, un ritardo o una fattispecie distinta; in secondo luogo, se il vettore aereo possa far valere il sopraggiungere di circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 che hanno riguardato un volo precedente quello utilizzato dal passeggero e, in terzo luogo, se il vettore aereo debba corrispondere una compensazione pecuniaria per violazione degli obblighi di sostegno e assistenza su di esso gravanti.

20. Ciò premesso, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 8, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che esso trova applicazione nel caso di due aeroporti situati entrambi in prossimità di un centro urbano, ma dei quali uno solo si trova nel territorio cittadino, mentre l'altro è ubicato in una regione federale vicina.

2) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che, in caso di atterraggio in un altro aeroporto di destinazione della stessa località, città o regione, sussiste un diritto a compensazione pecuniaria per cancellazione del volo.

3) Se l'articolo 6, paragrafo 1, l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che, in caso di atterraggio in un altro aeroporto di destinazione della stessa località, città o regione, sussiste un diritto a compensazione pecuniaria per ritardo prolungato.

4) Se l'articolo 5, l'articolo 7 e l'articolo 8, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che, ai fini dell'accertamento se un passeggero abbia subito una perdita di tempo di tre o più ore ai sensi della sentenza [del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716)], il ritardo dev'essere calcolato con riferimento all'orario dell'atterraggio nell'altro aeroporto di destinazione o invece con riferimento all'orario del trasferimento all'aeroporto di destinazione per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero.

5) Se l'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo che opera voli con procedura di rotazione può invocare un evento, specificamente una riduzione del numero di arrivi dovuta alle cattive condizioni meteorologiche, verificatosi durante la terzultima rotazione del volo in questione.

6) Se l'articolo 8, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo, in caso di atterraggio in un altro aeroporto di destinazione, deve offrire di propria iniziativa il trasferimento ad altro luogo o se dev'essere il passeggero a richiederlo.

7) Se l'articolo 7, paragrafo 1, l'articolo 8, paragrafo 3, e l'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che il passeggero ha diritto a compensazione pecuniaria per violazione degli obblighi di sostegno e assistenza sanciti dagli articoli 8 e 9».

21. Hanno depositato osservazioni scritte WZ, il governo austriaco e la Commissione europea.

III. Analisi

22. Come precedentemente illustrato, conformemente alla richiesta della Corte, le presenti conclusioni verteranno unicamente sulle questioni seconda, terza, sesta e settima.

23. Esaminerò dunque tali questioni in successione.

A. Sulla seconda e sulla terza questione

24. Con la seconda e la terza questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio domanda alla Corte, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 6, paragrafo 1, l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che l'atterraggio di un volo in un aeroporto distinto da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione che si trovi nella stessa località, città o regione, faccia nascere, in favore del passeggero, un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di una cancellazione o di un ritardo prolungato del volo all'arrivo (4).

25. In altri termini, la Corte è chiamata a valutare se l'ipotesi di un volo dirottato verso un aeroporto di ripiego situato in prossimità dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione sia qualificabile come cancellazione del volo o debba essere considerata,

eventualmente, come un ritardo all'arrivo. La risposta a tale questione è pregna di conseguenze in quanto un diritto a compensazione pecuniaria è automaticamente riconosciuto al passeggero in caso di cancellazione del volo [a meno che non sia stato informato della cancellazione entro i termini previsti all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004], mentre tale passeggero non beneficia di un simile diritto in caso di ritardo qualora quest'ultimo non sia pari o superiore a tre ore.

26. Al fine di proporre una risposta a tali questioni, esaminerò anzitutto la nozione di «cancellazione del volo» ai sensi del regolamento n. 261/2004 e perverrò alla conclusione che tale nozione, come interpretata dalla giurisprudenza della Corte, potrebbe includere, in linea di principio, una situazione, come quella del caso di specie, nella quale un volo atterra in un aeroporto di ripiego situato nella stessa regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione (sezione 1). Tuttavia, sosterrò successivamente che una simile interpretazione non sarebbe corretta in quanto, con l'introduzione dell'articolo 8, paragrafo 3, nel regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione ha inteso sottrarre detta fattispecie all'applicazione del regime giuridico associato alle cancellazioni (sezione 2). Ne trarrò quindi la conclusione che un volo dirottato verso un aeroporto situato nella stessa località, città o regione fa nascere un diritto a compensazione pecuniaria in favore del passeggero interessato soltanto se quest'ultimo raggiunge l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo, con un ritardo pari o superiore a tre ore (sezione 3).

1. Il dirottamento di un volo verso un aeroporto che serve la stessa località, città o regione di quello per il quale era stata effettuata la prenotazione corrisponde ad un volo cancellato?

a) Sulla nozione di «cancellazione del volo» nella giurisprudenza della Corte

27. La nozione di «cancellazione del volo» è definita all'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004 come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto». Considerato che tale definizione si basa dunque sulla circostanza della mancata effettuazione di un *volo*, l'esatta determinazione del significato della nozione di «cancellazione» non può prescindere da alcune precisazioni preliminari riguardo alla nozione di «volo».

28. La nozione di «volo» non è definita dal regolamento n. 261/2004. Tuttavia, una giurisprudenza consolidata della Corte l'ha caratterizzata come consistente, sostanzialmente, in una operazione di trasporto aereo realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario (5). La Corte ha successivamente precisato che l'itinerario costituisce un «elemento fondamentale» del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore aereo (6). Ne consegue, mi sembra, che, se l'itinerario del volo indicato in detto programma non è rispettato, tale volo «non è stato effettuato», ai sensi del regolamento n. 261/2004, e deve pertanto ritenersi «cancellato».

29. Si pone allora la questione di quali siano le condizioni per concludere che l'itinerario del volo non è stato rispettato.

30. Mi sembra che la risposta sia stata fornita dalla Corte nella sentenza Sousa Rodríguez e a. (7). Nella causa che ha dato luogo a tale sentenza, si chiedeva alla Corte se il fatto che poco dopo il decollo un aereo fosse rientrato all'aeroporto di partenza, cosicché i passeggeri si erano ritrovati al proprio punto di partenza iniziale, significasse che il volo era stato cancellato. In tale occasione, la Corte ha dichiarato che, affinché un volo possa essere considerato come effettuato, «non è sufficiente che l'aereo sia partito conformemente all'itinerario previsto, ma è necessario

anche che esso raggiunga la sua destinazione come prevista dal medesimo itinerario», basandosi sulla constatazione che «con il termine "itinerario" si indica il percorso che l'aereo effettua dall'*aeroporto di partenza a quello di destinazione*, secondo una determinata tempistica» (8) (9).

31. Ne consegue, a mio avviso, che le modifiche relative all'aeroporto di partenza e/o all'aeroporto di arrivo comportano, in linea di principio, l'abbandono del programma inizialmente previsto e, di conseguenza, permettono la qualificazione come «volo cancellato» ai sensi del regolamento n. 261/2004.

32. Tale interpretazione mi sembra avvalorata dall'ordinanza pronunciata dalla Corte nella causa Wunderlich (10). In tale occasione, la questione sottoposta alla Corte era se un volo dovesse essere considerato cancellato nel caso in cui i suoi luoghi di partenza e di arrivo fossero stati conformi alla programmazione prevista, ma detto volo avesse effettuato uno scalo non programmato. Ritenendo che la risposta si desumesse chiaramente dalla sentenza Sousa Rodríguez e a. (11), la Corte ha ivi dichiarato che quest'ultima circostanza non permetteva di considerare il volo in questione come cancellato dal momento che quest'ultimo aveva avuto luoghi di partenza e di arrivo conformi alla programmazione prevista (12). In altri termini, secondo la Corte, la ragione per la quale non si poteva concludere nel senso della cancellazione del volo risiedeva nel fatto che la modifica subita dall'itinerario di detto volo non riguardava *né l'aeroporto di partenza né quello di destinazione*. Ne deduco, a contrario, che qualsiasi modifica avente ad oggetto uno di questi due elementi impone, in linea di principio, la conclusione che il volo di cui trattasi è un volo cancellato ai sensi del regolamento n. 261/2004.

b) Applicazione nel caso di specie

33. Il contesto di fatto della presente causa prova – non lo nego – i limiti della citata giurisprudenza della Corte. Infatti, sebbene non sia atterrato nell'aeroporto della destinazione finale indicato nel programma del volo, l'aereo preso dalla parte ricorrente nel procedimento principale è atterrato in un aeroporto situato in prossimità del primo e ciò potrebbe eventualmente militare a favore di un'interpretazione più elastica della condizione di scrupoloso rispetto dell'itinerario programmato che mi sembra prescritta dalla giurisprudenza della Corte precedentemente esaminata.

34. Si potrebbe infatti sostenere che, siccome il servizio di trasporto aereo, per sua natura, è esposto all'eventualità che sopraggiungano difficoltà in grado di comportare modifiche dell'itinerario del volo, una *lieve* modifica di tale itinerario, come l'atterraggio in un aeroporto situato in prossimità dell'aeroporto di destinazione finale, non dovrebbe indurre a considerare il volo in questione come cancellato. È appunto quanto la Commissione mi sembra dedurre nelle sue osservazioni scritte quando afferma che, poiché il volo utilizzato dalla parte ricorrente nel procedimento principale ha subito soltanto un dirottamento da Berlino Tegel a Berlino Schönefeld, cosicché l'aeroporto di ripiego corrispondeva alla stessa destinazione di viaggio, la programmazione del volo non è stata abbandonata, ma semplicemente adeguata alle circostanze esterne.

35. Ritengo che la giurisprudenza della Corte non possa essere intesa nella maniera considerata dalla Commissione per due ordini di ragioni.

36. In primo luogo, tengo a precisare che il fatto che il punto 18 dell'ordinanza pronunciata dalla Corte nella causa Wunderlich (13) utilizzi l'espressione «*luoghi* di partenza e di arrivo» anziché «*aeroporti* di partenza e di destinazione» non conforta l'argomento della Commissione,

in quanto detto punto mira a parafrasare il punto 28 della sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a. (C-83/10, EU:C:2011:652), a cui rinvia, il quale fa riferimento agli «aeroporti di partenza e di destinazione».

37. In secondo luogo e soprattutto, non bisogna dimenticare che la Corte, nella sentenza Sturgeon e a., ha originariamente elevato l'itinerario al rango di elemento decisivo al fine di distinguere la nozione di «cancellazione» da quella di «ritardo» del volo, nozioni alle quali il regolamento n. 261/2004 associa conseguenze giuridiche ben distinte (14). Orbene, un'interpretazione elastica della giurisprudenza della Corte precedentemente esaminata, secondo la quale lievi modifiche relative all'aeroporto di partenza o a quello di destinazione del volo non comporterebbero la cancellazione di quest'ultimo, avrebbe l'effetto di confondere detta distinzione, a scapito delle esigenze di certezza del diritto in sede di applicazione del regolamento n. 261/2004.

38. Ritengo pertanto che un volo dirottato verso un aeroporto che serva la stessa località, città o regione di quello per il quale era stata effettuata la prenotazione potrebbe, a prima vista, essere qualificato come volo cancellato sulla base della giurisprudenza della Corte che ha interpretato la nozione di «cancellazione del volo», come prevista all'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004. Il dirottamento del volo avrebbe quindi l'effetto di far nascere un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi del combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

39. Per verificare la correttezza di tale proposta, è tuttavia necessario esaminarla alla luce della formulazione dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, considerato che quest'ultimo si applica al caso di specie nella misura in cui disciplina specificamente l'ipotesi di un volo dirottato verso un aeroporto che serva la stessa località, città o regione di quello per il quale era stata effettuata la prenotazione.

2. Sulla compatibilità con l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 della qualifica come «cancellazione» dell'ipotesi di specie del dirottamento

a) Osservazioni preliminari

40. Occorre ricordare che, allo scopo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, il regolamento n. 261/2004 ha istituito un sistema normativo nel quale i diritti ivi previsti, ossia i diritti a compensazione pecuniaria, ad un sostegno e ad assistenza (articoli 7, 8 e 9), sono subordinati al verificarsi di taluni eventi, vale a dire il negato imbarco, la cancellazione del volo o il ritardo prolungato alla partenza (articoli 4, 5 e 6), ai quali la giurisprudenza della Corte ha aggiunto il ritardo prolungato all'arrivo (sentenza Sturgeon e a.) (15). Pertanto, la cancellazione di un volo ha l'effetto di conferire al passeggero un diritto a compensazione pecuniaria (EUR 250, 400 o 600 in funzione della distanza che tale volo avrebbe dovuto percorrere se fosse stato effettuato), un diritto al sostegno sotto forma di un rimborso del prezzo del biglietto o di un riavviamento verso la destinazione finale, nonché un diritto ad assistenza consistente nell'offerta gratuita di pasti e bevande, di comunicazioni (telefoniche, via fax ed a mezzo posta elettronica) e, eventualmente, di una sistemazione.

41. In tale contesto, si potrebbe ritenere, conformemente a quanto affermato al paragrafo 38 delle presenti conclusioni, che l'ipotesi di dirottamento prevista all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 corrisponda ad una situazione di cancellazione del volo ai sensi del regolamento n. 261/2004 e attribuisca quindi ai passeggeri tutti i diritti che ne discendono, i quali, per quanto concerne il sostegno, assumeranno necessariamente la forma di una presa in

carico da parte del vettore aereo delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero. Se così fosse, la proposta formulata nella parte conclusiva della sezione precedente sarebbe evidentemente corretta.

42. Si potrebbe tuttavia ritenere anche che l'ipotesi di dirottamento prevista all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non corrisponda ad una situazione di cancellazione, bensì ad una *ipotesi di prestazione difettosa distinta* rispetto al negato imbarco, alla cancellazione o al ritardo, e attribuisca quindi ai passeggeri il solo diritto ivi previsto quando una simile prestazione difettosa si realizza. Se così fosse, la proposta formulata nella parte conclusiva della sezione precedente dovrebbe evidentemente essere modificata.

43. Al fine di stabilire quale delle due interpretazioni dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 sia corretta, è necessario ricorrere ai classici metodi interpretativi della Corte.

b) Interpretazione letterale, sistematica, storica e teleologica

44. Per quanto attiene all'interpretazione letterale, sono del parere che essa potrebbe fondare *tanto* la prima *quanto* la seconda opzione presa in considerazione ai paragrafi 41 e 42 delle presenti conclusioni. Infatti, la disposizione in parola si limita a prevedere il diritto del passeggero alla presa in carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione in caso di dirottamento del volo verso un aeroporto situato nella stessa località, città o regione, senza includere nella sua formulazione alcun elemento che permetta di confermare o escludere la qualificazione di un siffatto dirottamento come «cancellazione» ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004.

45. Fortunatamente, le interpretazioni sistematica e storica dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 conducono ad un risultato esegetico più chiaro.

46. Sotto il profilo sistematico, anzitutto, si deve prendere in considerazione l'articolo 8 del regolamento n. 261/2004 nella sua integralità. Il paragrafo 1 di tale disposizione menziona, lo ricordo, il contenuto del diritto ad un sostegno, prevedendo che, quando è fatto riferimento a tale articolo, al passeggero dev'essere offerta la scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto (e un volo di ritorno verso il punto di partenza) [lettera a)] ed il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile [lettera b)] oppure ad una data successiva [lettera c)]. Atteso che l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 («Cancellazione del volo») vi fa riferimento, la cancellazione di un volo fa nascere in favore dei passeggeri interessati il diritto di beneficiare di queste due forme alternative di sostegno. Orbene, a mio avviso, è ragionevole immaginare che, se il diritto di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 fosse stato concepito, al pari dei diritti al rimborso del prezzo del biglietto o al riavviamento, come dipendente da una cancellazione del volo, sarebbe stato verosimilmente incorporato nel paragrafo 1 di tale disposizione, eventualmente mediante l'aggiunta di una lettera «d)» a quest'ultimo.

47. Se si considera che il diritto alla presa in carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione che serve la stessa località, città o regione è collocato in un paragrafo *autonomo*, diverso da quello che definisce i diritti ad un sostegno attribuiti ai passeggeri in caso di cancellazione, se ne deduce necessariamente che le condizioni alle quali è subordinato il nascere di tali diritti non sono applicabili al primo.

48. In particolare, occorre ricordare che l'incipit del paragrafo 1 [«Quando è fatto riferimento al presente articolo (...)»] presuppone che i diritti ad un sostegno ivi previsti siano in linea di principio subordinati al verificarsi di eventi tassativamente individuati dal regolamento n. 261/2004 e dalla giurisprudenza che l'ha interpretato, ossia il negato imbarco (articolo 4), la cancellazione del volo (articolo 5), il ritardo alla partenza (articolo 6) e il ritardo all'arrivo di tre o più ore (sentenza Sturgeon e a.) (16). Orbene, se l'articolo 8 paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve ricevere un'interpretazione *autonoma* rispetto a detto paragrafo 1, come suggerito al paragrafo precedente, il diritto ivi indicato non lo si può far dipendere dal verificarsi di uno di tali eventi. Si dovrebbe quindi concludere che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 riconosce ai passeggeri un diritto alla presa in carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, qualora tali aeroporti siano situati nella stessa località, città o regione, *a prescindere da se uno di detti eventi si sia effettivamente prodotto.*

49. Un'interpretazione autonoma dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 mi sembra a fortiori giustificata dal fatto che il diritto in questione *si distingue materialmente* dai diritti ad un sostegno di cui al paragrafo 1 del medesimo articolo in quanto non fa riferimento al «riavviamento» del passeggero aereo verso la destinazione finale, bensì all'ipotesi di un «trasferimento» tra due aeroporti prossimi tra loro. Mentre il primo costituisce un servizio di trasporto aereo generalmente fornito dal vettore interessato (17), il secondo è un servizio di trasporto di natura differente assicurato da un operatore economico indipendente dal vettore aereo, considerato che quest'ultimo è responsabile unicamente della presa in carico delle spese sostenute dal passeggero per beneficiare di un siffatto servizio. Riassumendo, ritengo che il fatto che il diritto di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 abbia una natura *distinta* da quella dei diritti ad un sostegno possa spiegarsi con la circostanza che è riconosciuto al passeggero a causa di una prestazione difettosa del vettore aereo *distinta* da quelle che danno diritto ad un sostegno, conformemente al regolamento n. 261/2004 e alla giurisprudenza della Corte che l'ha interpretato.

50. Uno sguardo attento ai lavori preparatori del regolamento in questione, nonché al suo antecedente, ossia il regolamento (CEE) n. 295/91 (18), conferma, a mio avviso, che il diritto sancito all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 richiede un'interpretazione autonoma rispetto a quella degli altri diritti, al sostegno, di cui a detto articolo 8.

51. Per quanto attiene al regolamento n. 295/91, va infatti osservato che tale regolamento, all'articolo 6, paragrafo 2, conteneva una norma dal contenuto pressoché identico a quello dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (19) e che tale norma era incorporata in una disposizione dedicata esclusivamente ai diritti dei passeggeri ad una presa in carico (20), anziché comparire tra i diritti ad un sostegno previsti all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 295/91 (21). Quanto ai lavori preparatori del regolamento n. 261/2004, rilevo che, sebbene la proposta della Commissione all'origine di tale regolamento (22) spostasse la norma in parola in un articolo intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», tale spostamento non conduceva al suo inserimento nell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, bensì al suo isolamento nel paragrafo 3 di detto articolo 8, in cui si trova attualmente.

52. Da un'interpretazione sistematica e storica risulta dunque che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 è stato concepito come una disposizione autonoma che fissa al contempo le proprie condizioni applicative (l'offerta da parte del vettore aereo al passeggero di un volo dirottato verso un aeroporto situato nella stessa località, città o regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione) e le conseguenze giuridiche che discendono dal loro adempimento (il diritto del passeggero alla presa in carico delle spese sostenute in relazione

al trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o all'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo), senza che, al fine di individuare le une o le altre, sia necessario leggerla in combinato disposto con altre disposizioni del regolamento n. 261/2004, come interpretate dalla giurisprudenza della Corte.

53. Occorre infine considerare la disposizione in questione in un'ottica teleologica, che costituisce innegabilmente – lo ricordo – il metodo privilegiato dalla Corte per interpretare il regolamento n. 261/2004 (23). Orbene, rilevo fin d'ora che tale metodo consente, a mio avviso, di dissipare qualsiasi eventuale dubbio residuo in ordine alla questione se l'ipotesi di dirottamento prevista all'articolo 8, paragrafo 3, di tale regolamento debba essere assimilata ad una cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di detto regolamento.

54. Con riferimento all'obiettivo primario perseguito dal regolamento n. 261/2004, occorre anzitutto ricordare che tale regolamento, come risulta dai suoi considerando 1, 2 e 4, mira a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, rafforzandone i diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi disagi e fastidi, quali il negato imbarco, la cancellazione e il ritardo prolungato, nonché risarcendo questi ultimi in modo uniforme e immediato (24).

55. La qualificazione di un volo come «cancellato» implica quindi che i disagi con i quali i passeggeri si trovano confrontati a causa dell'inosservanza dell'obbligo di trasporto siano *gravi*. Orbene, l'atterraggio di un volo in un aeroporto distinto da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa località, città o regione, non costituisce, a mio avviso, una situazione che, in quanto tale, comporta per i passeggeri disagi della stessa gravità di quelli determinati da una cancellazione del volo (oppure da un negato imbarco o da un ritardo all'arrivo di tre o più ore).

56. Inoltre, non mi sembra evidente che un'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 la quale assimili l'ipotesi di dirottamento verso un aeroporto che serve la stessa località, città o regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione ad una cancellazione del volo equivalga a garantire una protezione del passeggero maggiore rispetto all'interpretazione che la qualifica come prestazione difettosa distinta dalla cancellazione, dal negato imbarco e dal ritardo prolungato all'arrivo. Ricordo, infatti, che uno degli strumenti utilizzati da detto regolamento per conseguire il proprio obiettivo primario di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri è quello di dissuadere i vettori aerei dall'effettuare cancellazioni (25). In tale contesto, è facile immaginare che, se l'ipotesi di dirottamento prevista all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non fosse intesa come sottratta all'ambito della nozione di «cancellazione del volo» e facesse quindi nascere, in favore del passeggero, gli stessi diritti che si ricollegano a quest'ultima, i vettori aerei reagirebbero, in un gran numero di casi, quali operatori economici accorti, decidendo di cancellare i voli che avrebbero potuto essere semplicemente dirottati verso un aeroporto situato in prossimità dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, proponendo poi ai passeggeri di tali voli un riavviamento verso quest'ultimo aeroporto, probabilmente in data successiva. Dopo tutto, sarebbe forse economicamente razionale compiere sforzi organizzativi, spesso non lievi, per consentire ai passeggeri di raggiungere la loro destinazione finale il prima possibile, se poi gli obblighi gravanti sui vettori aerei in conseguenza di tale dirottamento fossero analoghi a quelli cui questi ultimi soggiacciono in caso di cancellazione del volo (compensazione pecuniaria, sostegno e assistenza)?

3. Conclusione

57. Alla luce delle precedenti considerazioni, ritengo che l'interpretazione presa in esame al paragrafo 41 delle presenti conclusioni, secondo la quale un volo dirottato in vista di un atterraggio in un aeroporto che serve la stessa località, città o regione di quello per il quale era stata effettuata la prenotazione potrebbe essere qualificato come volo cancellato, non possa essere adottata, in quanto l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 concepisce un siffatto dirottamento come un'ipotesi di prestazione difettosa distinta da quella della cancellazione del volo. Ne discende che, in linea di principio, tale dirottamento fa nascere unicamente un diritto del passeggero alla presa in carico delle proprie spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione (o ad un'altra destinazione vicina, concordata tra passeggero e vettore aereo), con esclusione del diritto a compensazione pecuniaria di cui il passeggero disporrebbe in caso di cancellazione del volo.

58. Ad ogni buon conto, benché non sia certo questa la situazione di specie, aggiungo che non si può escludere in assoluto che, in conseguenza dell'ipotesi di dirottamento in questione, il passeggero raggiunga l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o la differente destinazione vicina, concordata con il vettore aereo, con un ritardo pari o superiore a tre ore. Va da sé che un simile ritardo prolungato all'arrivo farebbe nascere, in favore di tale passeggero, un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi del combinato disposto degli articoli 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004, come risulta dalla già citata sentenza Sturgeon e a. (26).

59. Prima di concludere, mi preme rilevare che un'interpretazione che assimili il caso di dirottamento disciplinato dall'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 ad una cancellazione del volo, a mio avviso, sarebbe altresì in conflitto con il principio della parità di trattamento, al quale la Corte ha fatto più volte riferimento nel contesto dell'interpretazione di altre disposizioni di tale regolamento (27).

60. Come noto, tale principio esige che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo che ciò non risulti obiettivamente giustificato. Per quanto attiene al regolamento n. 261/2004, la Corte ha già dichiarato che la questione se fattispecie rientranti nel suo ambito di applicazione siano paragonabili dev'essere risolta «in funzione del *tipo* e della *gravità* dei diversi danni e disagi subiti dai passeggeri coinvolti» (28) (29). Alla luce di tali criteri, non vi è dubbio, a mio avviso, che un passeggero il quale ha utilizzato un volo operato conformemente al programma iniziale ed ha raggiunto l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione con un ritardo inferiore a tre ore abbia subìto un disagio dello stesso tipo e della stessa gravità di quello subìto da un passeggero, quale la parte ricorrente nel procedimento principale, il cui volo è stato dirottato verso un aeroporto di ripiego che serve la stessa località, città o regione e che ha raggiunto l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione con un ritardo inferiore a tre ore. Tuttavia, se si ritenesse che tale ipotesi di dirottamento debba essere assimilata ad una cancellazione, soltanto il secondo passeggero avrebbe diritto a ricevere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

61. Alla luce di quanto precede, propongo alla Corte di rispondere alla seconda e alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 6, l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'atterraggio di un volo in un aeroporto distinto dall'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione che si trovi nella stessa località, città o regione non fa nascere, in favore del passeggero, un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di una cancellazione del volo. Un diritto a compensazione pecuniaria sorge unicamente se, a causa di tale dirottamento, il passeggero raggiunge l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o la

differente destinazione vicina, concordata con il vettore aereo, con un ritardo pari o superiore a tre ore.

B. Sulla sesta questione

62. Con la sesta questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, in caso di atterraggio in un aeroporto distinto da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, il vettore aereo debba offrire di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese del trasferimento a quest'ultimo aeroporto o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero stesso.

63. Mi preme anzitutto evidenziare che dissento dalla Commissione allorché, nelle sue osservazioni scritte, allega che il fatto che tale articolo preveda che «le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, *sono a carico*» (30) del vettore aereo depone necessariamente nel senso che tale vettore non ha obblighi di iniziativa a tal fine. Se è vero, infatti, che l'espressione «sono a carico» può lasciar intendere che l'obbligo di rimborso delle suddette spese sorga solo a seguito di una *richiesta del passeggero*, tale interpretazione prescinderebbe nondimeno dal fatto che la frase precedente della disposizione in esame - «[q]ualora (...) un vettore aereo operativo *offra* ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero» - (31) si riferisce ad una proposta del vettore, che potrebbe essere accompagnata da un'offerta di presa in carico delle spese di trasferimento sostenute dal passeggero in relazione al trasferimento in questione. Di conseguenza, sono del parere che la formulazione dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non consenta di giungere ad una risposta univoca alla questione in esame.

64. Ciò premesso, lo scopo dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 assume ancora una volta un'importanza decisiva ai fini della sua interpretazione. Va infatti ricordato che, sebbene l'obiettivo primario di tale regolamento, come indica il suo considerando 1, sia quello di «garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri», lo stesso considerando tiene a precisare che «[a]ndrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei *consumatori* in generale» (32).

65. In altri termini, la filosofia sottesa al sistema di norme istituito dal regolamento n. 261/2004 è fondata altresì sulla constatazione che il passeggero-consumatore si trova in posizione di svantaggio rispetto al vettore aereo-fornitore del servizio. Al fine di bilanciare tale posizione e di consentire così al passeggero-consumatore il godimento effettivo dei diritti riconosciutigli, tale regolamento mi sembra esigere che il passeggero-consumatore sia assistito *attivamente* dal vettore aereo-fornitore del servizio.

66. Ciò risulta in particolare dalle disposizioni del regolamento n. 261/2004 che disciplinano i diritti del passeggero ad un sostegno. In proposito, si può infatti constatare che, se le diverse versioni linguistiche dell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento non sono unanimi sul punto se l'iniziativa competa al vettore aereo oppure al passeggero (33), l'articolo 4, paragrafo 3 (negato imbarco), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a) (cancellazione del volo), e l'articolo 6, paragrafo 1, lettera c) (ritardo di almeno cinque ore), del medesimo regolamento enunciano rispettivamente che il vettore aereo «presta [ai passeggeri interessati] assistenza», che ai passeggeri interessati «è offerta l'assistenza del vettore», e che a tali passeggeri «il vettore aereo (...) presta (...) l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a)».

67. La necessità di un'offerta di sostegno da parte del vettore aereo rispecchia infatti l'esigenza di protezione del passeggero-consumatore nella misura in cui quest'ultimo, «finito» in un aeroporto distinto da quello della sua destinazione finale a causa di uno degli eventi summenzionati, si trova in una posizione di vulnerabilità rispetto al vettore aereo stabilito in tale aeroporto. È la ragione per cui quest'ultimo è tenuto ad adempiere l'obbligo di sostegno a suo carico indipendentemente da una previa richiesta da parte di tale passeggero.

68. Come affermato dal governo austriaco nelle sue osservazioni scritte, tale interpretazione mi sembra pienamente conforme alla sentenza pronunciata dalla Corte nella causa Rusu, in cui essa ha dichiarato che spetta al vettore aereo che ha negato l'imbarco ai passeggeri offrire a questi ultimi il sostegno previsto all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004. Più specificamente, in detta sentenza la Corte ha considerato che spettava al vettore aereo, al momento della presentazione della sua offerta, fornire al passeggero le informazioni necessarie per permettergli di operare una scelta efficace tra il rimborso del biglietto ed il riavviamento, senza che tale passeggero fosse tenuto a contribuire attivamente alla ricerca di dette informazioni (34). In sintesi, mi sembra che dalla succitata sentenza discenda che il godimento effettivo del diritto ad un sostegno da parte del passeggero non può prescindere dalla necessità di un previo intervento del vettore aereo.

69. Orbene, benché il diritto alla presa in carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione (o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero), come sostenuto nelle presenti conclusioni, debba ricevere un'interpretazione autonoma rispetto ai diritti ad un sostegno di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, ritengo che il correlativo obbligo gravante sul vettore aereo debba anch'esso tener conto dell'esigenza di protezione del passeggero-consumatore come enunciata nel considerando 1 di tale regolamento.

70. Ciò considerato, propongo alla Corte di rispondere alla sesta questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, in caso di atterraggio in un aeroporto distinto da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, il vettore aereo deve offrire di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese di trasferimento a quest'ultimo aeroporto o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero stesso.

C. Sulla settima questione

71. Con la settima questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se la violazione degli obblighi di presa in carico di spese di trasferimento dei passeggeri dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione (o alla destinazione vicina, concordata con il passeggero) e di trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione, gravanti sul vettore aereo in forza dell'articolo 8, paragrafo 3, e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, possa attribuire al passeggero il diritto ad una compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento.

72. Si deve, anzitutto, suggerire alla Corte di riformulare tale questione con riferimento al solo articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Per quanto concerne l'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), di tale regolamento ritengo, infatti, che la rilevanza della sua interpretazione ai fini della risoluzione della controversia di cui al procedimento principale non emerga chiaramente dal contesto di fatto della presente causa e che, in ogni caso, l'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 3, di detto regolamento quale disposizione autonoma, che raccomando nelle presenti conclusioni, valga ad escludere una simile rilevanza

nella misura in cui tale interpretazione implica che in un caso di dirottamento come quello di specie soltanto l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 trovi applicazione.

73. Ritengo che la questione non ponga particolari difficoltà, in quanto la giurisprudenza della Corte ha già fornito tutti i riferimenti necessari per rispondervi.

74. Va anzitutto ricordato che la Corte ha già preso espressamente posizione in senso affermativo, benché sotto forma di un obiter dictum, sulla questione relativa alla *sussistenza* di un diritto a compensazione del passeggero a motivo dell'inadempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di sostegno e assistenza ad esso incombenti in forza degli articoli 8 e 9 del regolamento n. 261/2004 nella sentenza Sousa Rodríguez e a. (35).

75. Ci si potrebbe eventualmente chiedere se un passeggero vanti un tale diritto anche quando il vettore aereo abbia violato l'obbligo di presa in carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione (o alla destinazione vicina concordata) contemplato all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Ricordo ancora una volta, infatti, che la tesi sostenuta nelle presenti conclusioni è che gli obblighi di sostegno propriamente detti, la cui violazione fa nascere un diritto a compensazione pecuniaria secondo la sentenza Sousa Rodríguez e a. (36), siano previsti unicamente all'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento, mentre l'articolo 8, paragrafo 3, di quest'ultimo dev'essere considerato una disposizione autonoma. Orbene, ritengo che la risposta a tale interrogativo debba necessariamente essere affermativa, in quanto l'obbligo in questione, esattamente come quelli di sostegno (e di assistenza), «sarebbe vano se ad esso non potesse essere data esecuzione», per riprendere le parole utilizzate dall'avvocato generale Sharpston nelle sue conclusioni relative alla causa Sousa Rodríguez e a.(37).

76. Per quanto concerne la questione se la compensazione pecuniaria di cui trattasi possa essere *forfettaria* ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, come asserisce la parte ricorrente nel procedimento principale, è sufficiente esaminare attentamente il ragionamento svolto dalla Corte nella sentenza McDonagh (38), nella parte in cui valuta la questione della validità dell'articolo 9 del regolamento n. 261/2004 con riferimento al principio di proporzionalità, per escludere una simile possibilità.

77. Secondo la Corte, l'assenza di limitazioni temporali o pecuniarie all'obbligo di prestare assistenza sancito all'articolo 9 di tale regolamento non può violare il principio di proporzionalità, in quanto le conseguenze economiche negative, anche considerevoli, che essa comporta per i vettori aerei non sono sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri e, in ogni caso, i vettori aerei, in quanto operatori accorti, sono liberi di scaricare i costi derivanti da tale obbligo sul prezzo dei biglietti aerei. In questo contesto, la Corte ha peraltro aggiunto un altro punto per precisare che comunque il passeggero può ottenere, a titolo di compensazione pecuniaria per l'inadempimento da parte del vettore aereo di tale obbligo di assistenza, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al passeggero interessato, lasciando il compito di formulare una simile valutazione al giudice nazionale (39). A mio avviso, la Corte ha così voluto intendere che un'interpretazione conforme al principio di proporzionalità presuppone una *corrispondenza* tra l'importo della compensazione pecuniaria dovuto dal vettore aereo e quello delle spese sostenute dal passeggero interessato, esigenza che esclude, per definizione, una compensazione pecuniaria a carattere forfettario, come quella prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

78. Riconosco che l'aggiunta di tale punto nella citata sentenza non era specificamente motivata dalla preoccupazione di escludere l'applicazione di una compensazione pecuniaria forfettaria, bensì dalla mera necessità di porre un limite agli importi richiesti dai passeggeri a titolo dell'inadempimento da parte del vettore aereo dell'obbligo di prestare assistenza su di esso gravante nell'ipotesi in cui il loro volo fosse stato cancellato a seguito di circostanze eccezionali perduranti nel tempo. Tuttavia, il carattere generico della formula utilizzata dalla Corte, unitamente al fatto che il punto in questione è ripreso anche nel dispositivo di detta sentenza, a mio avviso dimostra che il riconoscimento al passeggero di una compensazione pecuniaria forfettaria, come quella prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, a seguito dell'omissione di un qualsiasi tipo obbligatorio di assistenza contemplato all'articolo 9 di tale regolamento, comporterebbe, secondo la Corte, conseguenze finanziarie negative per il vettore aereo talmente gravi che una tale intepretazione dell'articolo non potrebbe non violare il principio di proporzionalità.

79. Si può pertanto concludere che, nella specie, la violazione dell'obbligo di prestare assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 da parte del vettore aereo fa nascere, in favore del passeggero, un diritto al rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare alle inadempienze del vettore aereo.

80. Considerata la necessità di adottare un'interpretazione conforme al principio di proporzionalità per qualsiasi disposizione del regolamento n. 261/2004, a mio avviso è evidente che tale conclusione è applicabile anche nel caso in cui l'obbligo violato dal vettore aereo sia quello contemplato dall'articolo 8, paragrafo 3, di detto regolamento.

81. Alla luce delle precedenti considerazioni, suggerisco alla Corte di rispondere alla settima questione pregiudiziale dichiarando che la violazione dell'obbligo di presa in carico delle spese di trasferimento dei passeggeri dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione (o alla destinazione vicina, concordata con il passeggero), gravante sul vettore aereo in forza dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, non può attribuire al passeggero un diritto ad una compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento. Per contro, essa fa nascere, in favore del passeggero, un diritto al rimborso delle somme che, nelle singole circostanze di specie, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli per ovviare a tale mancanza del vettore aereo.

IV. Conclusione

82. Alla luce delle precedenti considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali seconda, terza, sesta e settima sollevate dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) nel modo seguente:

1) L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 6, l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, devono essere interpretati nel senso che l'atterraggio di un volo in un aeroporto distinto dall'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione che si trovi nella stessa località, città o regione non fa nascere, in favore del passeggero, un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di una cancellazione del volo. Un diritto a compensazione pecuniaria sorge unicamente se, a causa di tale dirottamento, il passeggero raggiunge l'aeroporto per il quale era stata

effettuata la prenotazione o la differente destinazione vicina, concordata con il vettore aereo, con un ritardo pari o superiore a tre ore.

2) L'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, in caso di atterraggio in un aeroporto distinto da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, il vettore aereo deve offrire di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese di trasferimento a quest'ultimo aeroporto o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero stesso.

3) La violazione dell'obbligo di presa in carico delle spese di trasferimento dei passeggeri dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione (o alla destinazione vicina concordata), gravante sul vettore aereo in forza dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, non può attribuire al passeggero un diritto ad una compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento. Per contro, essa fa nascere, in favore del passeggero, un diritto al rimborso delle somme che, nelle singole circostanze di specie, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli per ovviare a tale mancanza del vettore aereo.

---

1 Lingua originale: il francese.

---

2 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

---

3 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716).

---

4 A dispetto del riferimento all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, mi sembra evidente che il «ritardo prolungato» preso in considerazione dalla terza questione corrisponde all'ipotesi di ritardo prolungato all'arrivo, ossia un ritardo all'arrivo pari o superiore a tre ore ai sensi della sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716), e non a quella del ritardo prolungato alla partenza. Infatti, dalla decisione di rinvio risulta che la richiesta di pagamento di una compensazione pecuniaria presentata dalla parte ricorrente nel procedimento principale dinanzi ai giudici nazionali si fondava proprio sul ritardo del volo in questione all'arrivo. In ogni caso, un ritardo alla partenza non fa nascere alcun diritto a compensazione pecuniaria in quanto tale, tenuto conto dell'assenza di riferimenti dell'articolo 6 del regolamento n. 261/2004 all'articolo 7 di quest'ultimo.

---

5 V. sentenza del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 40).

---

6 Sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 30).

---

7 Sentenza del 13 ottobre 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

---

8 Sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a. (C-83/10, EU:C:2011:652, punto 28).

---

9 Il corsivo è mio.

---

10 Ordinanza del 5 ottobre 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 Sentenza del 13 ottobre 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 Ordinanza del 5 ottobre 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, punto 18).

13 Ordinanza del 5 ottobre 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

14 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti da 29 a 36).

15 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716).

16 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716).

17 Ciò risulta in maniera particolarmente chiara dalla lettura della versione in lingua italiana dell'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, nella quale il termine «réacheminement» è stato tradotto con «imbarco su un volo alternativo» (il corsivo è mio).

18 Regolamento del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU 1991, L 36, pag. 5).

19 L'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento n. 295/91 era così formulato: «Qualora una città o una regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo offra ad un passeggero cui sia stato negato l'imbarco un volo per un aeroporto alternativo all'aeroporto di destinazione prenotato dal passeggero, le spese di spostamento tra gli aeroporti alternativi o verso una destinazione alternativa in prossimità, convenuta con il passeggero, sono a carico del vettore aereo».

20 V. articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 295/91, ai termini del quale «[o]ltre agli importi minimi di compensazione stabiliti all'articolo 4, il vettore aereo offre a titolo gratuito ai passeggeri cui è stato negato l'imbarco: a) il rimborso delle spese per una telefonata e/o un messaggio a mezzo telescritto o telecopia al punto di destinazione; b) pasti e rinfreschi in congrua relazione alla durata dell'attesa; c) la sistemazione in albergo nei casi in cui siano necessari anche uno o più pernottamenti».

21 Tale disposizione è così formulata: «In caso di negato imbarco, il passeggero ha diritto di scegliere tra: - il rimborso senza penali del prezzo del biglietto per la parte del viaggio non effettuata, - un volo alternativo quanto prima possibile fino alla destinazione finale, o - un volo alternativo a una data successiva che gli convenga».

22 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato (COM/2001/0784 definitivo – COD 2001/0305) (GU 2002, C 103 E/17, pag. 225).

23 Tra i numerosi possibili esempi, v. il riferimento della Corte alle finalità del regolamento n. 261/2004 allorché è stata chiamata ad interpretare la nozione di «volo» nella sentenza del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 35): «considerare un "volo" (...) come un viaggio di andata e ritorno avrebbe, in realtà, l'effetto di ridurre la tutela da accordare ai passeggeri ai sensi di tale regolamento, il che sarebbe contrario alla sua finalità che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri».

24 V. sentenza del 22 giugno 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

25 V., in proposito, proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato (COM/2001/0784 definitivo – COD 2001/0305), punto 5. V., altresì, sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 83).

26 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716).

27 Sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punti da 93 a 100); del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punti 38 e 39); del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 48 e segg.); del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti da 33 a 40), e del 7 settembre 2017, Bossen e a. (C-559/16, EU:C:2017:644, punti 19 e segg.), nonché ordinanza del 5 ottobre 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, punti 21 e segg.).

28 Sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 49).

29 Il corsivo è mio.

30 Il corsivo è mio.

31 Il corsivo è mio.

32 Il corsivo è mio.

33 Le versioni in lingua tedesca (« so können Fluggäste wählen zwischen [...]»), finlandese (« matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista [...]»), lituana («keleiviams leidžiama rinktis [...]») e polacca («pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]») si limitano a fare riferimento al fatto che i passeggeri possono o hanno il diritto di scegliere tra le differenti forme di sostegno disponibili, senza precisare se sia il vettore aereo a dover proporre ai passeggeri l'assistenza prevista da detta disposizione o i passeggeri stessi a doverla richiedere, mentre le altre versioni linguistiche avallano la prima ipotesi.

34 Sentenza del 29 luglio 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, punti da 53 a 55).

35 Sentenza del 13 ottobre 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, punto 44).

36 Sentenza del 13 ottobre 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

37 Conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Sousa Rodríguez e a. (C-83/10, EU:C:2011:427, paragrafo 60).

38 Sentenza del 31 gennaio 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 V. sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punti da 45 a 51).