SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

12 marzo 2020 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articoli 5 e 7 – Diritto a compensazione pecuniaria in caso di ritardo o di cancellazione del volo – Diritto a compensazione pecuniaria multipla in caso di ritardo o cancellazione riguardante non soltanto la prenotazione originaria, ma anche la prenotazione successiva, effettuata nell'ambito di un riavviamento – Portata – Esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria – Nozione di "circostanze eccezionali" – Pezzo cosiddetto "on condition" – Guasti tecnici inerenti alla manutenzione di un aeromobile»

Nella causa C-832/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki, Finlandia), con decisione del 20 dicembre 2018, pervenuta in cancelleria il 21 dicembre 2018, nel procedimento

A e altri

contro

Finnair Oyj,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da L.S. Rossi, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore) e F. Biltgen, giudici,

avvocato generale: E. Tanchev

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Finnair Oyj, da T. Väätäinen, asianajaja;

– per il governo finlandese, da J. Heliskoski, in qualità di agente;

– per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann e A. Berg, in qualità di agenti;

– per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Natale, avvocato dello Stato;

– per il governo austriaco, inizialmente da J. Schmoll e G. Hesse, successivamente da J. Schmoll, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da N. Yerrell e I. Koskinen, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 5 e 7 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 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 La presente domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra otto passeggeri aerei e la compagnia aerea Finnair Oyj, in merito a una domanda di compensazione pecuniaria conseguente al ritardo di un volo alternativo proposto da quest'ultima.

Contesto normativo

3 Ai sensi dei considerando 1 e 2, nonché da 12 a 15 del regolamento n. 261/2004:

«1) L'intervento della Comunità 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.

(...)

12) Sarebbe anche opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 2, lettera l), di tale regolamento così dispone:

«Ai fini del presente regolamento, si intende per:

(...)

l) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

5 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, del citato regolamento:

«1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

– secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato,

oppure, qualora non sia indicata l'ora,

– al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo».

6 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», prevede 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:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

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.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo».

7 Ai sensi dell'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria»:

«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.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

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

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

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

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

8 L'articolo 8, paragrafo 1, del suddetto regolamento prevede quanto segue:

«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».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9 Gli attori nel procedimento principale hanno prenotato, presso la Finnair, un volo diretto con partenza da Helsinki (Finlandia) e destinazione Singapore.

10 Tale volo era previsto per l'11 ottobre 2013, alle ore 23:55. Tuttavia, esso veniva cancellato a causa di un problema tecnico verificatosi nell'apparecchio.

11 Dopo aver accettato l'offerta di Finnair, gli attori nel procedimento principale venivano imbarcati sul volo alternativo con coincidenza Helsinki-Singapore via Chongqing (Cina), con partenza prevista per il giorno successivo, 12 ottobre 2013, alle ore 17:40, con arrivo a Singapore previsto per il 13 ottobre, alle ore 17:25.

12 La Finnair era il vettore aereo operativo per il volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.

13 Tuttavia, a causa del guasto a un servocomando del timone dell'apparecchio in questione, il loro volo alternativo subiva un ritardo. Essi giungevano quindi a Singapore il 14 ottobre 2013, alle ore 00:15.

14 Gli attori nel procedimento principale hanno promosso un'azione contro la Finnair dinanzi allo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki, Finlandia), chiedendo la condanna della compagnia aerea al pagamento dell'importo di EUR 600 più interessi, in favore di ciascuno di essi, a causa della cancellazione del volo originario Helsinki-Singapore. Inoltre, gli attori hanno chiesto altresì la condanna della Finnair al pagamento di un importo pari a EUR 600 più interessi, in favore di ciascuno di essi, per il ritardo di oltre tre ore all'arrivo del volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.

15 La Finnair ha riconosciuto a ciascuno degli attori una compensazione pecuniaria di EUR 600 per la cancellazione del volo originario Helsinki-Singapore. Per contro, la compagnia ha rifiutato di accogliere la loro seconda domanda di compensazione pecuniaria. La Finnair ha sostenuto che tale domanda non era fondata, rilevando che il regolamento n. 261/2004 non impone al vettore aereo l'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo è stato cancellato, in caso di ritardo del volo alternativo che gli è stato successivamente proposto. In aggiunta, la Finnair ha fatto valere che il volo alternativo, accettato dagli attori nel procedimento principale, aveva subito un ritardo a causa di circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del suddetto regolamento.

16 Con sentenza del 21 giugno 2017, lo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) ha respinto la domanda di compensazione pecuniaria presentata dagli attori nel procedimento principale per il ritardo del volo alternativo, ritenendo che il regolamento n. 261/2004 non desse diritto a una compensazione pecuniaria a questo titolo. Pertanto, tale giudice non ha preso posizione sulla questione di stabilire se il guasto tecnico che aveva causato il ritardo del volo alternativo costituisse una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento suddetto.

17 Gli attori nel procedimento principale hanno impugnato tale sentenza dinanzi allo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki, Finlandia) e hanno di chiesto di condannare la Finnair a corrispondere a ciascuno di essi una compensazione pecuniaria di EUR 600 più interessi per il ritardo del volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.

18 La Finnair ha chiesto il rigetto del ricorso, sostenendo, da un lato, che gli attori nel procedimento principale non potevano pretendere una seconda compensazione pecuniaria in forza del regolamento n. 261/2004 e, dall'altro lato, che il volo alternativo aveva subito un ritardo dovuto a «circostanze eccezionali», ai sensi di detto regolamento. Essa fa valere che uno dei tre servocomandi del timone che permettono il pilotaggio dell'aeromobile utilizzato per effettuare il volo suddetto aveva subito un guasto, precisando, in proposito, che tale aeromobile era un Airbus A330, il cui costruttore aveva annunciato (in un follow-up tecnico) che diversi apparecchi dello stesso modello presentavano un vizio occulto di fabbricazione o di progettazione che riguardava i servocomandi del timone. Inoltre, il servocomando del timone sarebbe un pezzo cosiddetto «on condition», che verrebbe sostituito con un pezzo nuovo soltanto in caso di guasto del pezzo precedente.

19 Ciò considerato, lo Helsingin hovioikeus (Corte di appello di Helsinki) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero ha diritto a una nuova compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, qualora abbia ricevuto una compensazione pecuniaria per un volo cancellato, il vettore aereo che effettua il volo riprenotato sia lo stesso del volo cancellato e anche il volo riprenotato in seguito al volo cancellato subisca, rispetto all'orario di arrivo previsto, un ritardo tale da giustificare una compensazione pecuniaria.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se il vettore aereo operativo possa invocare circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora, a seguito di un follow-up tecnico da parte del costruttore dell'aeromobile, relativo a un apparecchio già in uso, il pezzo oggetto del documento in questione sia di fatto trattato come pezzo "on condition", vale a dire come pezzo utilizzato fino a quando non si guasti, e il vettore aereo operativo si sia preparato alla sostituzione del pezzo di cui trattasi tenendo sempre disponibile un pezzo di ricambio».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

20 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 261/2004, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, debba essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, possa pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

21 A tale riguardo, occorre rammentare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti vengono offerte dal vettore aereo operativo tre diverse forme di assistenza, vale a dire il rimborso del biglietto abbinato, se del caso, a un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, oppure un riavviamento verso la loro destinazione finale, non appena possibile, oppure un siffatto riavviamento ad una data successiva di loro gradimento, a seconda delle disponibilità dei posti.

22 Nel procedimento principale, in seguito alla cancellazione del volo prenotato dai passeggeri in questione, la Finnair ha pagato loro una compensazione pecuniaria in applicazione dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e ha proposto loro, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento, un riavviamento, che essi hanno accettato. Tuttavia, a causa di un guasto tecnico dell'apparecchio utilizzato per effettuare il volo alternativo, essi sono giunti alla loro destinazione con un ritardo di oltre sei ore rispetto all'orario di arrivo previsto nell'offerta che avevano accettato.

23 La Corte ha dichiarato che si deve ritenere che i passeggeri di voli ritardati siano titolari del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, quando giungano alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61, nonché del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 38).

24 In un caso come quello di cui al procedimento principale, si pone, pertanto, la questione di stabilire se il diritto alla compensazione pecuniaria spettante ai passeggeri dei voli ritardati, menzionato al punto precedente, possa essere altresì fatto valere dai passeggeri che, a causa della cancellazione del loro volo per la quale hanno ricevuto una compensazione pecuniaria, abbiano accettato un volo alternativo proposto dal vettore aereo, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, e abbiano raggiunto la loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo previsto dal vettore aereo per tale volo alternativo.

25 Al riguardo, occorre osservare che l'articolo 3 del regolamento n. 261/2004, il quale determina l'ambito di applicazione di quest'ultimo, stabilisce, al paragrafo 2, che il regolamento suddetto si applica a condizione che i passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione oppure siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

26 Da tale disposizione discende che il regolamento n. 261/2004 si applica, tra l'altro, a una situazione nella quale un passeggero aereo sia stato trasferito dal vettore aereo, in seguito alla cancellazione del volo da lui prenotato, su un volo alternativo verso la sua destinazione finale.

27 Orbene, si deve osservare che il regolamento n. 261/2004 non contiene alcuna disposizione che preveda una limitazione dei diritti dei passeggeri nell'ambito del riavviamento – come nella situazione di cui al procedimento principale –, ivi compresa un'eventuale limitazione del loro diritto a compensazione pecuniaria.

28 Ne consegue che, in virtù della giurisprudenza citata al punto 23 della presente sentenza, il passeggero aereo il quale, dopo aver accettato il volo alternativo proposto dal vettore aereo in seguito alla cancellazione del suo volo, ha raggiunto la sua destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo per il volo alternativo, beneficia del diritto a compensazione pecuniaria.

29 Tale interpretazione è corroborata, in particolare, da due altre considerazioni.

30 Da un lato, dal considerando 2 del regolamento n. 261/2004 deriva che quest'ultimo mira a rimediare ai gravi disagi e fastidi causati dal negato imbarco, dalla cancellazione del volo o da ritardi prolungati.

31 Orbene, i passeggeri che hanno subito cancellazioni o ritardi prolungati, come quelli di cui al procedimento principale, hanno sopportato simili disagi, tanto in relazione alla cancellazione del volo da essi inizialmente prenotato, quanto successivamente, a causa del ritardo prolungato del loro volo alternativo. Di conseguenza, risulta conforme all'obiettivo consistente nel rimediare a tali gravi disagi riconoscere ai passeggeri suddetti un diritto a compensazione pecuniaria per ciascuno di tali disagi successivi.

32 Dall'altro lato, in una situazione siffatta, se il vettore aereo non fosse tenuto ad offrire alcuna compensazione pecuniaria, alle condizioni previste, ai passeggeri coinvolti, la violazione dell'obbligo di assistenza impostogli dall'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 resterebbe senza conseguenze. Dato che l'obbligo di offrire una compensazione pecuniaria ha incontestabilmente effetti incentivanti sul vettore in questione riguardo all'attuazione concreta di tale assistenza, l'assenza delle conseguenze suddette comporterebbe che il rispetto del diritto al riavviamento dei passeggeri verrebbe compromesso, il che sarebbe contrario all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione, enunciato nel considerando 1 di tale regolamento.

33 Alla luce delle suesposte considerazioni, si deve rispondere alla prima questione dichiarando che il regolamento n. 261/2004, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

Sulla seconda questione

34 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo possa invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento a un guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino.

35 Si deve innanzitutto osservare che, come già evidenziato al punto 11 delle raccomandazioni della Corte all'attenzione dei giudici nazionali, relative alla presentazione di domande di pronuncia pregiudiziale (GU 2018, C 257, pag. 1), se è vero che per rendere la propria decisione la Corte prende necessariamente in considerazione il contesto di diritto e di fatto della controversia principale, come definito dal giudice del rinvio nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, essa non applica direttamente il diritto dell'Unione a tale controversia. Quando si pronuncia sull'interpretazione o sulla validità del diritto dell'Unione, la Corte cerca di dare una risposta utile per la definizione della controversia principale, ma spetta al giudice del rinvio trarne le conseguenze concrete.

36 È alla luce di tali raccomandazioni che la Corte cercherà di fornire al giudice del rinvio gli elementi utili alla soluzione della controversia di cui è investito.

37 A tale riguardo, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei suoi considerando 14 e 15, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 di tale regolamento se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso o, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato (sentenza del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 15 e giurisprudenza ivi citata).

38 Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenze del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20, e del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 16).

39 Ciò premesso, guasti tecnici inerenti alla manutenzione degli aeromobili non possono, in linea di principio, costituire, in quanto tali, «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5,

paragrafo 3, di detto regolamento (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25).

40 In effetti, la Corte ha osservato che i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte a tali difettosità, alla luce delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

41 Più precisamente, non costituisce una circostanza eccezionale la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile, dato che essa è, in linea di principio, intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

42 Orbene, a quanto risulta, il guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», come quello di cui al procedimento principale, che il vettore aereo si è preparato a sostituire tenendo sempre un pezzo di ricambio a magazzino, costituisce – conformemente alla giurisprudenza della Corte richiamata al punto 38 della presente sentenza – un evento che, per la sua natura o per la sua origine, è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e non sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, tranne nell'ipotesi in cui un simile guasto non sia intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, circostanza che deve essere verificata dal giudice del rinvio.

43 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo non può invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento al guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché il vettore aereo tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino, tranne nell'ipotesi – che deve essere verificata dal giudice del rinvio – in cui un simile guasto costituisca un evento che, per la sua natura o per la sua origine, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, avuto riguardo tuttavia al fatto che, nei limiti in cui tale guasto sia – in linea di principio – intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, esso non deve essere considerato un evento di questo tipo.

Sulle spese

44 Nei confronti delle parti di cui al procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

1) **Il 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, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia**

protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

2) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo non può invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento al guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché il vettore aereo tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino, tranne nell'ipotesi – che deve essere verificata dal giudice del rinvio – in cui un simile guasto costituisca un evento che, per la sua natura o per la sua origine, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, avuto riguardo tuttavia al fatto che, nei limiti in cui tale guasto sia – in linea di principio – intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, esso non deve essere considerato un evento di questo tipo.**

Firme