

Corte di Giustizia UE, Quarta Sezione, sentenza 22 aprile 2021, causa C-826/19

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 6 – Volo ritardato – Articolo 8, paragrafo 3 – Dirottamento di un volo verso un altro aeroporto che serve la stessa città o regione – Nozione di “cancellazione” – Circostanze eccezionali – Compensazione dei passeggeri del trasporto aereo in caso di ritardo prolungato di un volo all’arrivo – Obbligo di presa in carico delle spese di trasferimento dall’aeroporto di arrivo effettivo all’aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione»

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione degli articoli da 5 a 9 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, e rettifiche in GU 2006, L 365, pag. 89 e in GU 2007, L 329, pag. 64).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra WZ e l’Austrian Airlines AG in merito a una domanda di compensazione pecuniaria per i disagi derivanti dal dirottamento di un volo verso un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, ma situato in una stessa area geografica.

Contesto normativo

3 I considerando da 1 a 4, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(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.

(3) Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 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)], abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l’imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati.

(4) La Comunità 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.

(...)

(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 del medesimo regolamento, rubricato «Definizioni», così dispone:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

h) “destinazione finale”: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;

(...)

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

5 L'articolo 4 del suddetto regolamento, intitolato «Negato imbarco», al paragrafo 3 prevede quanto segue:

«In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9».

6 L'articolo 5 del medesimo regolamento, rubricato «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3 enuncia 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.

(...)

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».

7 L'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, 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».

8 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», così dispone ai paragrafi 1 e 2:

«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».

9 L'articolo 8 del citato regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», prevede quanto segue:

«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».

10 L'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza», al paragrafo 1 enuncia quanto segue:

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

(...)

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

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

11 WZ ha effettuato un'unica prenotazione presso l'Austrian Airlines per un viaggio costituito da due voli che dovevano aver luogo il 21 maggio 2018, il primo tra Klagenfurt (Austria) e Vienna (Austria), con partenza prevista alle 18:35 e arrivo previsto alle 19:20, e il secondo tra Vienna e Berlino (Germania), con partenza prevista alle 21:00 e arrivo previsto alle 22:20 all'aeroporto di Berlino Tegel.

12 Poiché le condizioni meteorologiche verificatesi durante la terzultima rotazione dell'aeromobile che doveva effettuare il volo tra Vienna e Berlino hanno causato un ritardo che si è ripercosso sui successivi voli effettuati da tale aeromobile, il volo prenotato da WZ è decollato dall'aeroporto di Vienna alle ore 22:07 e, non essendo potuto atterrare all'aeroporto di Berlino Tegel a causa del vigente divieto di voli notturni, è stato dirottato verso l'aeroporto di Berlino Schönefeld, situato nel Land Brandeburgo (Germania), nelle vicinanze del Land Berlino (Germania), dove è atterrato alle ore 23:18.

13 WZ ha presentato al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) un ricorso con cui ha chiesto la condanna dell'Austrian Airlines al pagamento della somma di EUR 250 a titolo di compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento. Tale domanda si fondava, da un lato, sul ritardo del volo all'arrivo (23:18 anziché 22:20) e, dall'altro lato, sul fatto che l'Austrian Airlines aveva ommesso di offrirgli un trasporto complementare dall'aeroporto di Berlino Schönefeld all'aeroporto di Berlino Tegel. Secondo WZ, l'articolo 8, paragrafo 3, di detto regolamento non sarebbe applicabile alla sua situazione, poiché l'aeroporto di Berlino Schönefeld non si trova nel Land Berlino.

14 Nel controricorso, l'Austrian Airlines ha chiesto il rigetto del ricorso, facendo valere, in primo luogo, che WZ aveva raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di soli 58 minuti, in secondo luogo, che WZ avrebbe potuto agevolmente raggiungere il suo domicilio, distante 24 km dall'aeroporto di Berlino Schönefeld, utilizzando un mezzo di trasporto aggiuntivo, in terzo luogo, che il ritardo era dovuto a circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, vale a dire rilevanti problemi meteorologici verificatisi durante la terzultima rotazione dell'aeromobile.

15 Con sentenza del 24 giugno 2019, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha respinto il ricorso considerando, da un lato, che il dirottamento del volo di cui trattasi nel procedimento principale non costituiva un cambiamento sostanziale dell'itinerario del volo, ragion per cui quest'ultimo doveva essere considerato ritardato, e non annullato, e, dall'altro, che il ritardo non raggiungeva una durata pari o superiore a tre ore.

16 WZ ha presentato appello avverso tale sentenza dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria).

17 Quest'ultimo giudice si chiede, in primo luogo, se i fatti di cui al procedimento principale debbano essere considerati una cancellazione o un ritardo del volo oppure una fattispecie distinta, in secondo luogo, se l'Austrian Airlines possa far valere il sopraggiungere di circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e, in terzo luogo, se detto vettore debba corrispondere una compensazione pecuniaria a causa di un'eventuale violazione degli obblighi di sostegno e assistenza su di esso gravanti.

18 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 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 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».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

19 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un volo sia dirottato verso un aeroporto che serve la stessa città dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, la presa in carico delle spese di trasferimento dei passeggeri tra i due aeroporti, prevista da tale disposizione, è subordinata alla condizione che il primo aeroporto sia situato nel territorio della stessa città o della stessa regione del secondo aeroporto.

20 A questo proposito, anche se l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 prevede che la presa in carico dei costi per il trasferimento dei passeggeri dall'aeroporto di arrivo effettivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o un'altra destinazione vicina, concordata tra il vettore aereo operativo e il passeggero, si applichi nel caso di «una città o regione (...) servita da più aeroporti», né questa disposizione, né l'articolo 2 del regolamento, che definisce una serie di nozioni ai fini del regolamento, né altre disposizioni del regolamento precisano cosa debba intendersi per «città o regione (...) servita da più aeroporti».

21 Inoltre, poiché l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non contiene, per tali nozioni, alcun richiamo al diritto nazionale, esse devono formare oggetto di interpretazione autonoma, in modo da applicarsi uniformemente nell'Unione europea [v., per analogia, sentenza del 4 settembre 2014, Germanwings, C 452/13, EU:C:2014:2141, punti 16 e 17].

22 A tale riguardo, occorre ricordare che la determinazione del significato e della portata dei termini per i quali il diritto dell'Unione non fornisce alcuna definizione va operata conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essi fanno parte (sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C 549/07, EU:C:2008:771, punto 17).

23 Per quanto riguarda il senso abituale nel linguaggio corrente dei termini «città o regione», se è vero che, presi isolatamente, questi termini designano territori la cui estensione è limitata da confini, definiti da norme costituzionali, legislative o regolamentari dello Stato di cui tali territori fanno parte, questi stessi termini, considerati congiuntamente sotto forma di un elenco e precisati dall'espressione «servita da più aeroporti», di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, devono essere intesi nel senso che essi rinviano non tanto a un determinato ente territoriale infrastatale di natura amministrativa o politica, quanto piuttosto a un territorio caratterizzato dalla presenza di aeroporti situati nelle strette vicinanze di quest'ultimo, che sono destinati a servire.

24 Ne consegue che la circostanza che l'aeroporto di arrivo effettivo e l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione siano situati nel territorio di enti territoriali infrastatali distinti è irrilevante ai fini dell'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

25 Un'interpretazione del genere è confermata dagli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 261/2004.

26 Infatti, da un lato, il regolamento n. 261/2004 è inteso, come emerge dai suoi considerando 1, 2 e 4, a garantire un livello elevato di protezione per i passeggeri e i consumatori, rafforzandone i diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi disagi e fastidi, nonché risarcendo questi ultimi in modo uniforme e immediato (v., in tal senso, sentenza del 22 giugno 2016, Mennens, C 255/15, EU:C:2016:472, punto 26).

27 Ebbene, interpretando in modo restrittivo i termini «città o regione», così come suggerito dal ricorrente nel procedimento principale, nel senso che l'aeroporto di arrivo effettivo e l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione devono essere situati nel territorio di una stessa città o di una stessa regione, e che ciascuno di questi termini deve essere inteso ai sensi del diritto nazionale, si priverebbe il passeggero il cui volo sia dirottato verso un aeroporto sostitutivo, che, pur essendo situato in prossimità dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, si trovi nel territorio di un'altra città o di un'altra regione, del diritto alla presa in carico delle spese di trasferimento previsto all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e si comprometterebbe, di conseguenza, l'obiettivo, perseguito da tale regolamento, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri del trasporto aereo.

28 Dall'altro lato, il regolamento n. 261/2004 ha altresì l'obiettivo, conformemente al suo considerando 4, di far sì che, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate. Orbene, privilegiare l'interpretazione restrittiva dei termini «città o regione» esposta al punto precedente avrebbe la conseguenza di far dipendere la presa in carico, da parte del vettore aereo operativo, delle spese di trasferimento, ex articolo 8, paragrafo 3, di tale regolamento, dalle norme costituzionali, legislative o regolamentari proprie di ciascuno Stato membro.

29 Infine, la medesima interpretazione restrittiva dei termini «città o regione (...) servita da più aeroporti» priverebbe di effetto utile l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Infatti, sarebbe particolarmente difficile, se non impossibile, per il vettore aereo operativo proporre al passeggero il dirottamento di un volo verso un aeroporto sostitutivo situato al di fuori del territorio della città o della regione in cui si trova l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, quand'anche tale aeroporto sostitutivo presentasse una stretta vicinanza con il territorio della città o della regione in cui è situato l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione.

30 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un volo sia dirottato verso un aeroporto che serve la stessa città dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, la presa in carico delle spese di trasferimento dei passeggeri tra i due aeroporti, prevista da tale disposizione, non è subordinata alla condizione che il primo aeroporto sia situato nel territorio della stessa città o della stessa regione del secondo aeroporto.

Sulla seconda e sulla terza questione

31 Con la sua seconda e la sua terza questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, 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 un volo dirottato che atterra in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, è idoneo a conferire al passeggero un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di cancellazione o di ritardo prolungato di tale volo.

32 In via preliminare, occorre rilevare che, nella decisione di rinvio, il giudice del rinvio fa riferimento anche all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, relativo all'ipotesi di ritardo prolungato di un volo alla partenza. Tuttavia, da tale decisione di rinvio risulta che detto giudice si chiede, in realtà, se un volo dirottato che atterra in un aeroporto sostitutivo che presenti una stretta vicinanza con il territorio nel quale è situato l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione possa conferire al passeggero coinvolto un diritto a compensazione pecuniaria fondato su una cancellazione del volo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), di tale regolamento, oppure su un ritardo prolungato all'arrivo 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). Pertanto, l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 non è pertinente per fornire al giudice del rinvio una risposta utile al fine di dirimere la controversia principale.

33 Ciò precisato, occorre ricordare, in primo luogo, che l'articolo 2, lettera l), del citato regolamento definisce la «cancellazione del volo» come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

34 A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che un volo consiste, sostanzialmente, in una operazione di trasporto aereo, e costituisce quindi, in un certo modo, un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario (sentenza del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines*, C 173/07, EU:C:2008:400, punto 40). Essa ha inoltre 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 (sentenza 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, EU:C:2009:716, punto 30).

35 Poiché con il termine «itinerario» si indica quindi il percorso che l'aereo deve effettuare dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione, secondo una determinata tempistica, ne deriva che, affinché un volo possa considerarsi 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 (sentenza del 13 ottobre 2011, *Sousa Rodríguez e a.*, C 83/10, EU:C:2011:652, punto 28).

36 Pertanto, non si può ritenere che un volo sia stato effettuato quando esso sia stato dirottato verso un aeroporto diverso dall'aeroporto di destinazione per il quale era stata effettuata la prenotazione, cosicché tale volo deve, in linea di principio, essere considerato un volo cancellato, ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004, idoneo a far sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 di tale regolamento.

37 Tuttavia, nel caso particolare in cui l'aeroporto verso il quale il volo è stato dirottato serva la stessa città o regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, non sarebbe conforme né alla finalità di detto regolamento né al principio della parità di trattamento equiparare il dirottamento del volo a una cancellazione del volo.

38 Infatti, da un lato, occorre rilevare che, oltre all'obiettivo principale perseguito dal regolamento n. 261/2004, consistente, come ricordato al punto 26 della presente sentenza, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e i consumatori, tale regolamento persegue altresì obiettivi secondari impliciti, tra i quali figura quello di ridurre, a monte, il numero di cancellazioni di voli (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C 344/04, EU:C:2006:10,

punto 83).

39 Peraltro, occorre aggiungere che, con l'adozione di detto regolamento, il legislatore dell'Unione ha altresì inteso bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei (sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C 402/07 e C 432/07, EU:C:2009:716, punto 67, nonché del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C 581/10 e C 629/10, EU:C:2012:657, punto 39).

40 In tale contesto, occorre rilevare che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando da 1 a 4 di quest'ultimo, persegue un obiettivo specifico, in quanto mira a prevenire il verificarsi di gravi disagi e fastidi che il passeggero potrebbe subire in caso di cancellazione del volo, e non a risarcire le conseguenze di tali disagi, dissuadendo il vettore aereo operativo dal procedere a tale cancellazione e conferendogli un certo margine di manovra per proporre al passeggero un riavviamento verso la sua destinazione finale mediante dirottamento del volo verso un aeroporto sostitutivo che serve la stessa città o regione nonché una presa in carico delle spese di trasferimento da detto aeroporto a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero.

41 Dall'altro lato, secondo giurisprudenza costante, tutti gli atti di diritto dell'Unione devono essere interpretati in conformità con l'insieme del diritto primario, compreso il principio della parità di trattamento, il quale 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 (sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C 402/07 e C 432/07, EU:C:2009:716, punto 48).

42 Ebbene, sarebbe contrario al principio della parità di trattamento equiparare un volo dirottato su un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, come un volo cancellato. Infatti, un'equiparazione siffatta porterebbe, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 59 e 60 delle sue conclusioni, a riconoscere al passeggero di tale volo un diritto a compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, anche quando, al termine del trasferimento, il passeggero giunga all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione concordata con un ritardo inferiore a tre ore, e nel contempo a negare tale diritto alla compensazione al passeggero di un volo che sia atterrato con un ritardo inferiore a tre ore nell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, sebbene quest'ultimo passeggero abbia subito un disagio simile a quello del primo passeggero.

43 Per contro, in secondo luogo, sorgono gravi disagi e fastidi quando il passeggero di un volo dirottato verso un aeroporto sostitutivo che serve la stessa città o regione subisce un ritardo prolungato all'arrivo e raggiunge la sua destinazione finale con un ritardo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto. In tale situazione, il passeggero dispone, in linea di principio, di un diritto a compensazione pecuniaria a norma del regolamento n. 261/2004 quando subisce un ritardo prolungato 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).

44 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda e alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo dirottato che atterra in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, non è idoneo a conferire al passeggero un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di cancellazione del volo. Tuttavia, il passeggero di un volo dirottato verso un aeroporto sostitutivo che serve la stessa città o regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione ha, in linea di principio, diritto ad una compensazione pecuniaria ai sensi di tale regolamento qualora egli raggiunga la propria destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo operativo.

Sulla quarta questione

45 Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 5 e 7 nonché l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che, al fine di determinare l'entità del ritardo subito all'arrivo da parte di un passeggero di un volo dirottato che è atterrato in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, occorre prendere come riferimento l'orario di arrivo all'aeroporto sostitutivo oppure l'orario di arrivo, dopo il trasferimento, all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo.

46 In primo luogo, dalla formulazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), nonché degli articoli 7 e 8 del regolamento n. 261/2004 risulta che tali disposizioni si riferiscono alla nozione di «destinazione finale», che l'articolo 2, lettera h), di detto regolamento definisce come riferita alla destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, alla destinazione dell'ultimo volo.

47 In secondo luogo, la Corte ha precisato che, poiché il disagio costituito dalla perdita di tempo si concretizza all'arrivo alla destinazione finale, l'entità del ritardo deve essere valutata, ai fini della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, rispetto all'orario di arrivo previsto a tale destinazione (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C 11/11, EU:C:2013:106, punto 33 e giurisprudenza ivi citata), con la precisazione che tale orario corrisponde a quello fissato nel piano del volo e indicato sul biglietto di cui è munito il passeggero interessato (ordinanza del 1° ottobre 2020, FP Passenger Service, C 654/19, EU:C:2020:770, punto 25).

48 Pertanto, per determinare l'entità del ritardo subito all'arrivo da parte di un passeggero di un volo dirottato che è atterrato in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, occorre fare riferimento all'orario in cui il passeggero giunge, dopo il suo trasferimento, all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo.

49 Alla luce delle suesposte considerazioni, gli articoli 5 e 7 nonché l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, al fine di determinare l'entità del ritardo subito all'arrivo da parte di un passeggero di un volo dirottato che è atterrato in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, occorre prendere come riferimento l'orario in cui il passeggero giunge effettivamente, dopo il suo trasferimento, all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo.

Sulla quinta questione

50 Con la sua quinta 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, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo all'arrivo, un vettore aereo operativo possa far valere una circostanza eccezionale che ha inciso non su detto volo ritardato, bensì su un precedente volo da lui stesso operato col medesimo aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di tale aeromobile.

51 In via preliminare, occorre rilevare che l'entità del ritardo all'arrivo discusso nel procedimento principale non risulta con certezza dal fascicolo a disposizione della Corte. In tali circostanze, e fatta salva la determinazione, da parte del giudice del rinvio, di tale entità, tenuto conto della risposta fornita alla quarta questione, occorre rispondere alla quinta questione partendo dall'ipotesi che il volo abbia subito un ritardo prolungato.

52 Occorre ricordare che, conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo operativo può sottrarsi al proprio obbligo di risarcire i passeggeri ai sensi

dell'articolo 5, paragrafo 1, e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se è in grado di dimostrare, in particolare, che la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione sono dovuti a «circostanze eccezionali».

53 A tale riguardo, si deve rilevare, da un lato, che né i considerando 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 né l'articolo 5, paragrafo 3, del medesimo limitano la facoltà riconosciuta ai vettori aerei operativi di avvalersi di una «circostanza eccezionale» alla sola ipotesi in cui tale circostanza abbia inciso sul volo ritardato o cancellato, escludendo quella in cui detta circostanza abbia inciso su un volo precedente operato con lo stesso aeromobile (sentenza dell'11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C 74/19, EU:C:2020:460, punto 51).

54 Dall'altro lato, il bilanciamento degli interessi dei passeggeri del trasporto aereo con quelli dei vettori aerei, che, come ricordato al punto 39 della presente sentenza, ha presieduto all'adozione del regolamento n. 261/2004, presuppone che si tenga conto delle modalità di esercizio degli aeromobili da parte dei vettori aerei e, in particolare, del fatto che uno stesso aeromobile può effettuare più voli successivi nel corso di una stessa giornata, facendo sì che ogni circostanza eccezionale che incide su tale aeromobile su un volo anteriore si ripercuota sul volo o sui voli successivi di detto aeromobile (sentenza dell'11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C 74/19, EU:C:2020:460, punto 52).

55 Pertanto, a un vettore aereo operativo deve essere possibile avvalersi, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, di una «circostanza eccezionale» che abbia inciso su un precedente volo operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di detto aeromobile (v., per analogia, sentenza dell'11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C 74/19, EU:C:2020:460, punto 53).

56 Tuttavia, e tenuto conto non solo dell'obiettivo di cui al considerando 1 del regolamento n. 261/2004 di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, ma anche del tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, l'invocazione di una simile circostanza eccezionale presuppone che esista un nesso di causalità diretta tra la verifica di tale circostanza che ha inciso su un volo precedente e il ritardo o la cancellazione di un volo successivo, cosa che spetta al giudice del rinvio valutare alla luce degli elementi di fatto a sua disposizione e tenendo conto, in particolare, delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza dell'11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C 74/19, EU:C:2020:460, punto 54).

57 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quinta questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo all'arrivo, un vettore aereo operativo può avvalersi di una «circostanza eccezionale» che ha inciso non su detto volo ritardato, bensì su un precedente volo da lui stesso operato col medesimo aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di tale aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra la verifica di tale circostanza e il ritardo prolungato del volo successivo all'arrivo, elemento che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di esercizio dell'aeromobile di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato.

Sulla sesta questione

58 Con la sua sesta questione, il giudice del rinvio chiede se l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, qualora un volo dirottato atterri in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, il vettore aereo operativo sia tenuto a proporre di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese di trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, verso un'altra destinazione vicina, concordata con tale

passaggero.

59 Occorre ricordare che, secondo la formulazione stessa dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora il vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, ma che serve la stessa città o regione, «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».

60 Sebbene dalla formulazione di tale disposizione risulti espressamente che essa conferisce ai passeggeri un diritto a che il vettore aereo operativo si faccia carico delle spese di trasferimento, esso non fornisce, per contro, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 63 delle sue conclusioni, alcuna indicazione quanto all'esistenza di un obbligo per detto vettore di proporre ai passeggeri, di propria iniziativa, la presa in carico di dette spese di trasferimento.

61 Tuttavia, da giurisprudenza costante risulta che le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del trasporto aereo devono essere interpretate estensivamente (sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C 402/07 e C 432/07, EU:C:2009:716, punto 45).

62 Occorre peraltro tener conto, ai fini di tale interpretazione, dell'obiettivo del regolamento n. 261/2004 ricordato al punto 26 della presente sentenza, che è di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.

63 Occorre quindi interpretare l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 1 e 2 di detto regolamento, nel senso che il vettore aereo operativo che abbia offerto al passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, è tenuto a prendere in carico, di propria iniziativa, le 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 suddetto passeggero.

64 Infatti, il dirottamento di un volo verso un aeroporto di destinazione diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, può provocare disagi per i passeggeri interessati quando, in particolare, il trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione possa risultare oneroso e complesso da organizzare, vuoi perché l'aeroporto alternativo è in quanto tale servito meno bene rispetto all'aeroporto di destinazione inizialmente previsto, vuoi perché l'orario tardivo di atterraggio del volo dirottato ha l'effetto di limitare l'offerta di trasporto che consente di garantire il trasferimento.

65 Del resto, tale interpretazione resta rispettosa del bilanciamento degli interessi dei passeggeri del trasporto aereo e di quelli dei vettori aerei operativi, che, come ricordato al punto 39 della presente sentenza, ha presieduto all'adozione del regolamento n. 261/2004. Infatti, pur garantendo ai primi che, dopo l'atterraggio all'aeroporto sostitutivo, essi saranno trasportati fino all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo, essa consente ai secondi di sottrarsi all'obbligo di versare la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento facendo in modo che i passeggeri possano, senza subire un ritardo di tre ore e più rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto, giungere all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo.

66 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla sesta questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, qualora un volo dirottato atterri in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, il vettore aereo operativo è tenuto a proporre di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese di trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, verso un'altra destinazione vicina, concordata con tale passeggero.

Sulla settima questione

67 Con la sua settima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la violazione degli obblighi di assistenza e di sostegno gravanti sul vettore aereo operativo, previsti da tale disposizione, possa conferire un diritto alla compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento.

68 In via preliminare, occorre rilevare che, nella decisione di rinvio, il giudice del rinvio fa riferimento anche all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, il quale prevede che ai passeggeri sia offerto gratuitamente il trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione quando è fatto riferimento, in tale regolamento, a detta disposizione, vale a dire quando sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3, o all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), o ancora all'articolo 6, paragrafo 1, ii), di detto regolamento. Tuttavia, dalla medesima decisione di rinvio risulta che il giudice del rinvio si chiede, in realtà, se la violazione da parte del vettore aereo operativo del proprio obbligo di farsi carico delle spese di trasferimento di un 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, obbligo previsto all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, possa conferire un diritto a una compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento.

69 In primo luogo, occorre ricordare che, quando un vettore viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli articoli 8 e 9 del regolamento n. 261/2004, i passeggeri del trasporto aereo possono legittimamente far valere un diritto a risarcimento (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2011, *Sousa Rodríguez e a.*, C 83/10, EU:C:2011:652, punto 44).

70 In secondo luogo, un passeggero può ottenere, a titolo di risarcimento per il mancato rispetto da parte del vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultassero necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero (sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh*, C 12/11, EU:C:2013:43, punto 51).

71 Deve esservi quindi, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 77 delle sue conclusioni, una corrispondenza tra l'importo del risarcimento dovuto dal vettore aereo operativo e quello delle spese sostenute dal passeggero interessato, il che esclude necessariamente la compensazione pecuniaria forfettaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

72 Da quanto precede risulta che la violazione dell'obbligo di presa in carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo effettivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, obbligo previsto all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, conferisce al passeggero il diritto al rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze proprie del caso di specie, risultassero necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero.

73 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla settima questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la violazione da parte del vettore aereo operativo del suo obbligo di prendere in carico le spese di trasferimento di un 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, non conferisce a quest'ultimo un diritto a compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento. Una simile violazione fa invece sorgere, in favore di detto passeggero, un diritto al rimborso delle somme da lui sostenute e che, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso di specie, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore.

Sulle spese

74 Nei confronti delle parti nel 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 (Quarta Sezione) dichiara:*

- 1) 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, dev'essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un volo sia dirottato verso un aeroporto che serve la stessa città dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione, la presa in carico delle spese di trasferimento dei passeggeri tra i due aeroporti, prevista da tale disposizione, non è subordinata alla condizione che il primo aeroporto sia situato nel territorio della stessa città o della stessa regione del secondo aeroporto.
- 2) L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo dirottato che atterra in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, non è idoneo a conferire al passeggero un diritto a compensazione pecuniaria a titolo di cancellazione del volo. Tuttavia, il passeggero di un volo dirottato verso un aeroporto sostitutivo che serve la stessa città o regione dell'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione ha, in linea di principio, diritto ad una compensazione pecuniaria ai sensi di tale regolamento qualora egli raggiunga la propria destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo operativo.
- 3) Gli articoli 5 e 7 nonché l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, al fine di determinare l'entità del ritardo subito all'arrivo da parte di un passeggero di un volo dirottato che è atterrato in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, occorre prendere come riferimento l'orario in cui il passeggero giunge effettivamente, dopo il suo trasferimento, all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, ad un'altra destinazione vicina, concordata con il vettore aereo operativo.
- 4) L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo all'arrivo, un vettore aereo operativo può avvalersi di una «circostanza eccezionale» che ha inciso non su detto volo ritardato, bensì su un precedente volo da lui stesso operato col medesimo aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di tale aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra la verifica di tale circostanza e il ritardo prolungato del volo successivo all'arrivo, elemento che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di esercizio dell'aeromobile di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato.
- 5) L'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, qualora un volo dirottato atterri in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, ma che serve la stessa città o regione, il vettore aereo operativo è tenuto a proporre di propria iniziativa al passeggero la presa in carico delle spese di trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, eventualmente, verso un'altra destinazione vicina, concordata con tale passeggero.
- 6) L'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la violazione da parte del vettore aereo operativo del suo obbligo di prendere in carico le spese di

trasferimento di un 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, non conferisce a quest'ultimo un diritto a compensazione pecuniaria forfettaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento. Una simile violazione fa invece sorgere, in favore di detto passeggero, un diritto al rimborso delle somme da lui sostenute e che, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso di specie, risultino necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore.