

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

6 ottobre 2021 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Esonero dall’obbligo di compensazione – Nozione di “circostanze eccezionali” – Sciopero del personale della compagnia aerea – Sciopero del personale di una società figlia per solidarietà con il personale della società madre»

Nella causa C-613/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Salzburg (Tribunale del Land, Salisburgo, Austria), con decisione del 10 novembre 2020, pervenuta in cancelleria il 18 novembre 2020, nel procedimento

CS

contro

Eurowings GmbH,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da N. Piçarra, presidente di sezione, D. Šváby (relatore) e S. Rodin, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Eurowings GmbH, da W.E. Bloch e Y. Pochyla, Rechtsanwälte;
- per il governo spagnolo, da M.J. Ruiz Sánchez, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da G. Braun, K. Simonsson e G. Wilms, 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 dell’articolo 5, 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 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 Questa domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra CS e la Eurowings GmbH riguardo al rifiuto di quest'ultima di fornire una compensazione a CS per la cancellazione del volo su cui aveva prenotato un posto.

Contesto normativo

Regolamento n. 261/2004

3 I considerando 1, 4, 14 e 15 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.

(...)

(4) [L'Unione] dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite dal 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)], 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 [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione n. 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], 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 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», dispone quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento si intende per:

(...)

b) “vettore aereo operativo”: un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell’ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un’altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;

(...)

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 5 di detto regolamento, rubricato «Cancellazione del volo»:

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

(...)

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.

(...)

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.

(...».

6 L’articolo 7 del medesimo regolamento, rubricato «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

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

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;

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

(...».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

7 CS aveva prenotato un posto su un volo che collegava Salisburgo (Austria) a Berlino (aeroporto di Berlino-Tegel, Germania), due città tra le quali intercorre una distanza di volo non superiore a 1 500 km. Tale volo, che avrebbe dovuto essere operato da Eurowings il 20 ottobre 2019, ha dovuto tuttavia essere cancellato a causa di uno sciopero del personale di cabina del suddetto vettore aereo operativo.

8 Lo sciopero è stato organizzato su iniziativa del sindacato UFO, che è un sindacato delle hostess di volo e degli steward. È stato il risultato di trattative sindacali intercorse con la Lufthansa AG, che è la società madre di Eurowings. Il 18 ottobre 2019, al fine di far avanzare le trattative e di aumentare la pressione sulla società madre del gruppo, il preavviso di sciopero del 14 ottobre 2019 è stato esteso ai dipendenti di diverse società figlie, tra cui Eurowings. Inizialmente previsto per il 20 ottobre 2019, dalle 5:00 alle 11:00, il suddetto sciopero è stato prorogato in quella stessa data fino alla mezzanotte, senza preavviso. Il prolungamento della durata dello stesso sciopero ha avuto per conseguenza che non si è potuto rispettare il piano di voli predisposto per tale data. Pertanto Eurowings ha dovuto cancellare 158 voli sui 712 previsti per la giornata del 20 ottobre 2019, compreso quello di CS.

9 CS chiede il pagamento della compensazione pecuniaria di EUR 250 ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004. Lo stesso sostiene che lo sciopero del personale di cabina che ha portato alla cancellazione del suo volo non costituisce una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento ed è imputabile a Eurowings. Lo sciopero sembra il risultato di misure di ristrutturazione interne del vettore aereo operativo stesso, e avrebbe dovuto essere evitato da quest'ultimo attraverso trattative e accordi all'uopo. Inoltre, le controversie sindacali sono inerenti all'esercizio dell'attività del vettore aereo. Infine, l'accordo successivamente raggiunto dimostra che Eurowings era in grado di comporre la controversia sindacale. Lo sciopero rientra perciò nell'esercizio normale dell'attività di tale vettore e non è sfuggito alla sua sfera di controllo.

10 Eurowings sostiene, da parte sua, che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali. Il preavviso di sciopero del 14 ottobre 2019 ha riguardato solo Lufthansa ed è stato esteso alle sue società figlie, compresa Eurowings, solo il 18 ottobre 2019. Inoltre, lo sciopero doveva inizialmente svolgersi dalle 5:00 alle 11:00. Soltanto il giorno dello sciopero tale durata è stata prolungata, spontaneamente e senza preavviso da parte del sindacato, fino alla mezzanotte. Eurowings ne è stata informata soltanto alle 5:30 dello stesso giorno, il che ha reso inattuale il piano di emergenza predisposto dalla stessa per far fronte al periodo di sciopero originariamente previsto. Inoltre, avvalendosi di accordi di subnoleggio nel giorno del volo che CS avrebbe dovuto prendere, essa è stata costretta, in ultima analisi, a cancellare solo 158 voli su un totale di 712 voli interessati. Eurowings ha quindi adottato tutte le misure a sua disposizione per ridurre le conseguenze negative della protesta sindacale sull'insieme dei voli normalmente programmati in quella data. Infine, il 18 ottobre 2019 Lufthansa ha ceduto alle rivendicazioni e ha annunciato un aumento dei salari del 2%. Lo sciopero a scopo dimostrativo nei confronti di Lufthansa è stato dunque revocato, mentre è proseguito lo sciopero nei confronti di Eurowings, benché ormai privo di fondamento. Detto sciopero non rientra quindi nel normale esercizio dell'attività di un vettore aereo, né poteva essere controllabile da parte di Eurowings, dato che l'estensione dello sciopero e il prolungamento della sua durata hanno costituito una circostanza eccezionale inevitabile per Eurowings.

11 CS ha adito il Bezirksgericht Salzburg (Tribunale circoscrizionale, Salisburgo, Austria) chiedendo la condanna di Eurowings a versargli la compensazione di EUR 250 prevista dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004. Il suddetto giudice ha respinto la domanda di CS con la motivazione che lo sciopero in questione doveva essere qualificato come una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento. In particolare, lo stesso giudice ha osservato, da un lato, che sebbene la Lufthansa, in quanto società madre del gruppo, avesse risposto favorevolmente alle rivendicazioni del personale, lo sciopero era stato mantenuto e persino esteso. Dall'altro lato, in quanto società figlia della Lufthansa, Eurowings non aveva potuto raggiungere un accordo vincolante per la società madre. Inoltre, dei 712 voli programmati per il giorno dello sciopero, Eurowings aveva potuto limitare le cancellazioni a 158 voli, che erano inevitabili.

12 CS ha impugnato tale sentenza dinanzi al giudice del rinvio, il Landesgericht Salzburg (Tribunale del Land, Salisburgo, Austria).

13 Il giudice del rinvio osserva che la Corte non ha ancora dovuto pronunciarsi sulla situazione in cui lo sciopero del personale di un vettore aereo operativo abbia luogo nel contesto di un gruppo di società. Si pone pertanto la questione di stabilire se e per quanto tempo possa considerarsi inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato il fatto che i lavoratori della società figlia aderiscano alla chiamata allo sciopero lanciata dal sindacato nei confronti della società madre, al fine di sostenere le rivendicazioni salariali del personale di cabina della società madre avanzate dal sindacato. La questione si pone a maggior ragione allorché, a seguito della conclusione dell'accordo tra il sindacato e la società madre del gruppo, lo sciopero della società figlia diventa «autonomo», avendo il sindacato mantenuto e addirittura prolungato lo sciopero senza motivo legittimo e avendo il personale di cabina aderito a tale chiamata.

14 Il giudice del rinvio ritiene che spetti al vettore aereo operativo fornire la prova di una circostanza eccezionale e dimostrare che non avrebbe comunque potuto evitare tale circostanza adottando misure adeguate alla situazione. A questo proposito, a suo giudizio si pone la questione se sia sufficiente per tale vettore sostenere che, nonostante l'accettazione delle rivendicazioni sindacali da parte della società madre, la chiamata allo sciopero è stata mantenuta da parte del sindacato e addirittura in seguito estesa. Il giudice del rinvio ritiene che non si possano imporre requisiti eccessivi al vettore aereo operativo per quanto riguarda l'onere della prova. Se il motivo di uno sciopero è dato da uno stallo nelle trattative sindacali, ma alla fine viene raggiunto un accordo, lo sciopero e la sua prosecuzione dovrebbero essere considerati privi di fondamento, purché la procedura non riveli alcun motivo imputabile al vettore suddetto.

15 Il giudice del rinvio osserva anche che, nel caso di una riorganizzazione resa necessaria da uno sciopero del personale di un vettore aereo operativo, sarebbe lecito, in linea di principio, stabilire delle priorità, cercando il minor disagio per tutti i passeggeri.

16 È in tale contesto che il Landesgericht Salzburg (Tribunale del Land, Salisburgo) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se lo sciopero dei lavoratori di un vettore aereo, indetto da un sindacato per far valere rivendicazioni salariali e/o prestazioni sociali possa rappresentare una “circostanza eccezionale” ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

2) Se ciò valga quantomeno nel caso in cui

a) i lavoratori della società controllata si dimostrino solidali con l'invito allo sciopero nei confronti della capogruppo [(Lufthansa)] per sostenere le richieste del personale di cabina della capogruppo avanzate in sede sindacale,

e

b) in particolare, nel caso in cui lo sciopero nella società controllata, a seguito di accordo nella società controllante, divenga "autonomo", ove il sindacato, senza alcun motivo apparente, prosegua lo sciopero e addirittura lo estenda con conseguente adesione del personale di cabina della società controllata a detto invito.

3) Se, ai fini della dimostrazione della sussistenza di una circostanza eccezionale da parte del vettore aereo operativo, sia sufficiente l'affermazione che l'invito dello sciopero, nonostante l'accoglimento delle richieste da parte della capogruppo, sia stato mantenuto dal sindacato senza alcun valido motivo e persino esteso nel tempo; si chiede, inoltre, chi sia il soggetto responsabile laddove, con riguardo al caso di specie, le circostanze di quanto avvenuto siano rimaste poco chiare.

4) Se uno sciopero nella società controllata dalla resistente, annunciato il 18 ottobre 2019 per il 20 ottobre 2019 dalle ore 5.00 alle ore 11.00, infine spontaneamente prorogato alle 5.30 fino alle 24 dello stesso 20 ottobre 2019, possa rappresentare una circostanza effettivamente non più sotto controllo.

5) Se i provvedimenti adottati, consistenti nella predisposizione di un piano di voli alternativo e nella sostituzione, mediante accordi di subnoleggio, dei voli cancellati per mancanza del personale di cabina, con particolare attenzione alle destinazioni non raggiungibili via terra e alla distinzione tra voli interni alla Germania e voli intraeuropei, costituiscano misure adeguate alla situazione, tenendo altresì conto del fatto che, su un totale di 712 voli da operare in quella data, solo 158 voli hanno dovuto essere cancellati.

6) Quali siano i requisiti cui devono rispondere le affermazioni incumbenti al vettore aereo operativo, in merito all'adozione di tutte le misure ragionevoli e tecnicamente ed economicamente sopportabili».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle questioni dalla prima alla quarta

17 Con le questioni dalla prima alla quarta, che devono essere esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi di questa disposizione uno sciopero diretto a sostenere le rivendicazioni salariali e/o sociali dei lavoratori, avviato a seguito della chiamata di un sindacato del personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con la chiamata lanciata contro la società madre, di cui tale vettore costituisce una delle società figlie, effettuato da una categoria del personale della suddetta società figlia, la cui presenza è necessaria per operare un volo, e protratto oltre il termine inizialmente annunciato dal sindacato che ha indetto lo sciopero, benché nel frattempo sia stato raggiunto un accordo con la società madre.

18 Anzitutto, occorre ricordare che, in caso di cancellazione di un volo, l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 prevede che ai passeggeri coinvolti spetti una compensazione pecuniaria a carico del vettore aereo operativo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, a

meno che essi siano stati previamente informati di tale cancellazione nel rispetto dei termini previsti al paragrafo 1, lettera c), punti da i) a iii), di detto articolo 5. L'articolo 5, paragrafo 3, del suddetto regolamento consente tuttavia a tale vettore di esonerarsi dall'obbligo di compensazione pecuniaria se dimostra 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 (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 21 e 22 nonché giurisprudenza ivi citata).

19 La nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che deve essere interpretata restrittivamente, designa 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, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 23 e 24 nonché giurisprudenza ivi citata).

20 In primo luogo, come risulta dal punto 28 della sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), lo sciopero, pur rappresentando un momento conflittuale dei rapporti tra i lavoratori e il datore di lavoro, di cui esso mira a paralizzare l'attività, resta nondimeno una delle possibili espressioni della negoziazione sociale e, pertanto, deve essere visto come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del datore di lavoro interessato, indipendentemente dalle specificità del mercato del lavoro di cui trattasi o della normativa nazionale applicabile per quanto riguarda l'attuazione del diritto fondamentale. garantito dall'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

21 Siffatte considerazioni devono valere anche quando il datore di lavoro è, come nel caso di specie, un vettore aereo operativo, in quanto quest'ultimo può normalmente trovarsi ad affrontare, nell'esercizio della sua attività, divergenze o conflitti con i membri del suo personale o con una parte di esso (v., in tal senso, sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punti 41 e 42). Orbene, le misure relative alle condizioni di lavoro e di retribuzione del personale di un vettore aereo operativo rientrano nella normale gestione delle attività del suddetto vettore (sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 29).

22 Pertanto, uno sciopero il cui scopo si limiti a ottenere da un'impresa di trasporto aereo un aumento della retribuzione del personale di cabina costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di tale impresa, in particolare quando un simile sciopero sia organizzato nel rispetto della legge (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 30).

23 Inoltre, poiché sia la politica sociale all'interno della società madre sia la politica di gruppo determinata da tale società possono avere un impatto sulla politica e sulla strategia sociale delle società figlie dello stesso gruppo, uno sciopero indetto dal personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con lo sciopero effettuato dal personale della società madre, della quale tale vettore costituisce una società figlia, non può essere considerato come un evento estraneo al normale esercizio dell'attività di quest'ultimo. Come la Commissione europea ha notato nelle sue osservazioni scritte, non è insolito né imprevedibile che i conflitti sociali si estendano a diverse parti di un gruppo di imprese durante le trattative sindacali.

24 In secondo luogo, uno sciopero destinato a sostenere le rivendicazioni salariali e/o sociali dei lavoratori deve essere considerato come un evento che non sfugge interamente all'effettivo

controllo del vettore aereo interessato (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 36), anche quando lo sciopero è proclamato per solidarietà con il personale scioperante della società madre, della quale tale vettore costituisce una delle società figlie.

25 Infatti, sotto un primo profilo, poiché lo sciopero costituisce per i lavoratori un diritto garantito dall'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, il fatto che questi ultimi si avvalgano di tale diritto e indicano, di conseguenza, un movimento in tal senso deve considerarsi rientrante nell'ordine del prevedibile per ogni datore di lavoro, soprattutto quando un tale sciopero sia preceduto da un preavviso (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 32).

26 Inoltre la Corte ha già dichiarato, al punto 18 della sentenza del 7 maggio 1991, *Organisationen Danske Slagterier* (C-338/89, EU:C:1991:192), che uno sciopero, preceduto dal preavviso disposto dalla legge nazionale applicabile e di cui si sia annunciato l'eventuale sconfinamento in settori che investono le attività di un'impresa inizialmente non interessata dallo sciopero, non costituisce un evento anomalo ed imprevedibile.

27 Per analogia, quando un sindacato indice uno sciopero del personale di una società madre, è prevedibile che il personale di altre entità del gruppo, che fa capo a quella società madre, aderisca allo sciopero per solidarietà o per difendere in tale fase i propri interessi.

28 Sotto un secondo profilo, poiché il verificarsi di uno sciopero costituisce un evento prevedibile per il datore di lavoro, quest'ultimo, in linea di principio, ha i mezzi per prepararsi e, se del caso, per attenuarne le conseguenze, ragion per cui esso conserva, in una certa misura, il controllo degli eventi. Come rilevato al punto 19 della presente sentenza, poiché la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata restrittivamente, occorre ritenere che la scelta del termine «eccezionali» testimonia la volontà del legislatore dell'Unione di includere in tale nozione soltanto le circostanze sulle quali il vettore aereo operativo non ha alcun controllo. Orbene, come qualsiasi datore di lavoro, un vettore siffatto che abbia a che fare con uno sciopero del suo personale motivato da rivendicazioni connesse alle condizioni salariali e/o sociali non può sostenere di non avere alcun controllo su tale movimento (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 35 e 36). Lo stesso vale quando uno sciopero è indetto dal personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con il personale della sua società madre.

29 Pertanto, al fine di garantire l'effetto utile dell'obbligo di compensazione pecuniaria sancito all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, uno sciopero del personale di un vettore aereo operativo non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, qualora tale sciopero sia legato a rivendicazioni salariali e/o sociali del personale di tale vettore, le quali possano essere trattate nell'ambito del dialogo sociale interno al gruppo di società al quale appartiene il suddetto vettore. Tale rilievo non può peraltro essere rimesso in discussione dal carattere eventualmente irragionevole o sproporzionato delle rivendicazioni formulate dagli scioperanti, poiché, in ogni caso, la determinazione del livello delle retribuzioni o, più in generale, delle condizioni di lavoro, rientra nell'ambito dei rapporti lavorativi tra il datore e i suoi lavoratori (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 37 e 38).

30 Sotto un terzo profilo, come risulta dal punto 42 della sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), indicando, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare in caso di scioperi che si ripercuotano

sull'attività di un vettore aereo operativo, il legislatore dell'Unione ha inteso fare riferimento agli scioperi esterni all'attività del vettore aereo interessato. Ne consegue che sono segnatamente idonei a costituire «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, movimenti di sciopero indetti e seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto.

31 Per contro, uno sciopero indetto e seguito dai membri del personale di un vettore aereo operativo costituisce un evento «interno» a tale impresa, anche nel caso di uno sciopero proclamato dai sindacati, dato che questi intervengono nell'interesse dei lavoratori di detta impresa. Tuttavia, se un tale sciopero trae origine da rivendicazioni che possono essere soddisfatte solo dalle autorità pubbliche e che sfuggono quindi al controllo effettivo del vettore aereo interessato, esso può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 44 e 45).

32 A questo proposito, non può essere considerato decisivo il fatto che uno sciopero si prolunghi oltre il periodo eventualmente menzionato nel preavviso di sciopero, benché nel frattempo sia stato raggiunto un accordo con la società madre. Infatti, anche supponendo che, ai sensi della normativa nazionale, il superamento della durata inizialmente annunciata dal sindacato che ha indetto lo sciopero comporti che tale sciopero venga qualificato come illegittimo, tale considerazione non può incidere sulla qualificazione del suddetto sciopero ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 17 aprile 2018, *Krüsemann e a.*, C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 46).

33 Come la Corte ha già rilevato, procedere alla distinzione tra gli scioperi che, sulla base del diritto nazionale applicabile, sarebbero leciti e quelli che non lo sarebbero per determinare se debbano essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, implicherebbe la conseguenza di far dipendere il diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri dalle disposizioni in materia sociale di ciascuno Stato membro, pregiudicando così gli obiettivi del regolamento n. 261/2004, previsti nei considerando 1 e 4 dello stesso, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri nonché condizioni armonizzate di esercizio dell'attività di vettore aereo nel territorio dell'Unione europea (sentenza del 17 aprile 2018, *Krüsemann e a.*, C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 47).

34 Ciò premesso, occorre rispondere alle questioni dalla prima alla quarta dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che non rientra nella nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione un movimento di sciopero destinato a sostenere rivendicazioni salariali e/o sociali dei lavoratori, intrapreso a seguito della chiamata di un sindacato del personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con la chiamata lanciata contro la società madre, della quale tale vettore è una delle società figlie, effettuato da parte di una categoria del personale di tale società figlia la cui presenza è necessaria per operare un volo e protratto oltre il termine inizialmente annunciato dal sindacato che ha proclamato lo sciopero, benché nel frattempo sia stato raggiunto un accordo con la società madre.

Sulla quinta e sesta questione

35 Non è necessario rispondere alla quinta e alla sesta questione, poiché esse si basano sulla premessa che uno sciopero come quello di cui trattasi nel procedimento principale debba essere qualificato come «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

Sulle spese

36 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 (Nona Sezione) dichiara:

L'articolo 5, 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, deve essere interpretato nel senso che non rientra nella nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione un movimento di sciopero destinato a sostenere rivendicazioni salariali e/o sociali dei lavoratori, intrapreso a seguito della chiamata di un sindacato del personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con la chiamata lanciata contro la società madre, della quale tale vettore è una delle società figlie, effettuato da parte di una categoria di personale di tale società figlia, la cui presenza è necessaria per operare un volo e protratto oltre il termine inizialmente annunciato dal sindacato che ha proclamato lo sciopero, benché nel frattempo sia stato raggiunto un accordo con la società madre.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.