Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
presentate il 28 marzo 2019[1]

**Causa C-163/18**

**HQ,**
**IP, legalmente rappresentato da HQ,**
**JO**
**contro**
**Aegean Airlines SA**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali, Paesi Bassi)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Articolo 8, paragrafo 2 – Diritto al rimborso – Direttiva 90/314/CEE – Viaggio "tutto compreso" – Cancellazione del volo – Fallimento dell'organizzatore di viaggi – Diritto al rimborso del biglietto aereo da parte del vettore aereo»

## I. Introduzione

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali, Paesi Bassi) verte sull'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004[2], che conferisce diritti armonizzati ai passeggeri in caso di cancellazione del volo, in combinato disposto con le norme della direttiva 90/314/CEE[3], relativa ai diritti dei consumatori acquirenti di un viaggio «tutto compreso».

2. Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra alcuni passeggeri e un vettore aereo in merito al rimborso del prezzo di biglietti aerei richiesto dagli interessati a seguito della cancellazione di un volo rientrante nel viaggio «tutto compreso» che essi avevano acquistato presso un'altra società. Non avendo potuto ottenere il rimborso dall'organizzatore del viaggio, a causa del fallimento del medesimo, gli attori nel procedimento principale sostengono che in una simile ipotesi è tenuto al risarcimento il vettore aereo responsabile del volo cancellato.

3. Per le ragioni esposte nelle presenti conclusioni, ritengo che l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero titolare di un diritto al rimborso di un biglietto aereo nei confronti dell'organizzatore del suo viaggio «tutto compreso», in forza delle disposizioni nazionali che hanno trasposto la direttiva 90/314, non possa chiedere tale

1 Lingua originale: il francese.

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

3 Direttiva del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (GU 1990, L 158, pag. 59).

rimborso al vettore aereo operativo, in forza del regolamento in parola, neanche nel caso in cui tale organizzatore non sia economicamente in grado di rimborsare effettivamente il biglietto e non abbia adempiuto l'obbligo ad esso incombente di adottare le misure previste dalla menzionata direttiva per garantire il rimborso.

## II. Contesto normativo

### *A. Direttiva 90/314*

4. Ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 90/314, quest'ultima «ha lo scopo di ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri concernenti i viaggi, le vacanze e i giri turistici "tutto compreso" venduti o offerti in vendita nel territorio della Comunità».

5. L'articolo 4, paragrafo 6, lettera b), di tale direttiva prevede che «[a]llorché (…), per qualsiasi motivo, tranne la colpa del consumatore, l'organizzazione annulla il servizio tutto compreso prima della partenza, il consumatore ha diritto (…) ad essere rimborsato quanto prima della totalità dell'importo da lui pagato in applicazione del contratto».

6. A norma dell'articolo 5, paragrafo 1, di detta direttiva, «[g]li Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che l'organizzatore e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell'organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi».

7. L'articolo 7 della medesima direttiva stabilisce che «[l]'organizzatore e/o il venditore parte del contratto danno prove sufficienti di disporre di garanzie per assicurare, in caso di insolvenza o di fallimento, il rimborso dei fondi depositati e il rimpatrio del consumatore».

8. La direttiva 90/314 è stata abrogata il 1º luglio 2018 dalla direttiva (UE) 2015/2302[4], conformemente all'articolo 29 di quest'ultima. Tuttavia, la prima è applicabile nel caso di specie, tenuto conto della data dei fatti della controversia principale.

### *B. Regolamento n. 261/2004*

9. A termini dei considerando 1, 2 e 16 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.

(…)

(16) In caso di cancellazione di un viaggio con circuito tutto compreso per motivi diversi dalla cancellazione del volo il presente regolamento non dovrebbe applicarsi».

4 Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU 2015, L 326, pag. 1).

10. L'articolo 1 di detto regolamento, rubricato «Oggetto», dispone, al paragrafo 1, lettera b), che tale strumento «stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri [segnatamente] in caso di (…) cancellazione del volo».

11. L'articolo 3 del medesimo regolamento, rubricato «Ambito di applicazione» prevede, al paragrafo 6, che tale strumento «lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva 90/314» e che esso «non si applica nei casi in cui un circuito "tutto compreso" è cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo».

12. L'articolo 5 del medesimo regolamento, rubricato «Cancellazione del volo», enuncia al paragrafo 1, lettera a), che, «[i]n caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti (…) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8».

13. L'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, rubricato «Diritto a rimborso o al riavviamento», prevede, ai paragrafi 1 e 2, 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 (…) non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale (…) ad una data successiva di suo gradimento (…).

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio "tutto compreso", ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva [90/314]».

14. L'articolo 13 di tale regolamento, rubricato «Diritti ad azioni di regresso», enuncia che, «[q]ualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

## III. Controversia principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

15. La Aegean Airlines SA, compagnia aerea con sede in Grecia, ha concluso un contratto di charter con la G.S. Charter Aviation Services Ltd (in prosieguo: la «G.S. Charter»), società con sede a Cipro, ai sensi del quale essa doveva mettere a disposizione di quest'ultima, a fronte del pagamento di un importo, un certo numero di posti. Successivamente la G.S. Charter ha rivenduto alcuni posti a terzi, tra cui la Hellas Travel BV (in prosieguo: la «Hellas»), agenzia di viaggi stabilita nei Paesi Bassi.

16. La G.S. Charter e la Hellas hanno concluso un accordo in base al quale ogni venerdì, dal 1º maggio al 24 settembre 2015, sarebbe stato effettuato un volo di andata e ritorno da Corfù (Grecia) a Eelde (Paesi Bassi), alla Aegean Airlines sarebbe stata corrisposta una garanzia e ogni lunedì avrebbe avuto luogo un pagamento per il volo andata e ritorno del venerdì successivo.

17. Il 19 marzo 2015 HQ, IP – legalmente rappresentato da HQ – e JO (in prosieguo: «HQ e a.») hanno prenotato presso la Hellas un volo da Eelde a Corfù e ritorno. I voli rientravano in un viaggio «tutto compreso» ai sensi della direttiva 90/314, il cui prezzo è stato pagato alla Hellas.

18. HQ e a. hanno ricevuto biglietti elettronici con il logo della Aegean Airlines per tali voli, previsti per il 17 e il 24 luglio 2015, e i documenti nei quali la Hellas è menzionata come noleggiatore.

19. Il 13 luglio 2015 la Hellas ha inviato a HQ e a. una lettera in cui li informava che i suddetti voli nonché tutti i voli da e verso Corfù erano annullati, a causa di un ristagno nelle prenotazioni e di cancellazioni dovuti alla «mancanza di certezze sulla situazione della Grecia» in quel periodo. Inoltre, essa indicava in tale lettera che gli intensi negoziati con la Aegean Airlines non avevano consentito di trovare una soluzione per i passeggeri/clienti della Hellas.

20. Con un messaggio di posta elettronica non datato, la Hellas ha inoltre informato HQ e a. che, poiché essa non era più in grado di pagare il prezzo concordato con la Aegean Airlines, quest'ultima aveva deciso di non effettuare più i voli a partire dal 17 luglio 2015.

21. Il 3 agosto 2016 la Hellas è stata dichiarata in stato di fallimento. Essa non ha rimborsato a HQ e a. il prezzo dei loro biglietti aerei.

22. Questi ultimi hanno adito un tribunale dei Paesi Bassi chiedendo che la Aegean Airlines fosse condannata a versare loro una compensazione pecuniaria per la cancellazione del volo del 17 luglio 2015 e a rimborsare loro i relativi biglietti, rispettivamente in forza, da un lato, sia dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), che dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 e, dall'altro, dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento.

23. La Aegean Airlines si è opposta a tali domande, facendo valere che il regolamento n. 261/2004 non sarebbe applicabile in siffatte circostanze, segnatamente alla luce del suo articolo 3, paragrafo 6.

24. Tuttavia, con decisione interlocutoria del 14 novembre 2017, il tribunale adito ha respinto tale argomento, per il fatto che l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 ai passeggeri con un viaggio «tutto compreso» è esclusa solo se la cancellazione non dipende dalla disponibilità del vettore aereo a effettuare o meno i voli che fanno parte del viaggio, mentre tale ipotesi non ricorreva nel caso di specie [5].

25. Pertanto, in applicazione del regolamento citato, detto tribunale ha accordato a HQ e a. la compensazione forfettaria da loro richiesta a motivo della cancellazione del volo di cui trattasi [6]. Tuttavia, esso non si è pronunciato sulla domanda di rimborso dei biglietti aerei.

5 A tale proposito, detto tribunale ha considerato, da un lato, che l'iniziativa di cancellare il volo era partita dalla Aegean Airlines, la quale era evidentemente disposta ad effettuarlo solo se la Hellas le avesse in precedenza corrisposto il prezzo fissato e, dall'altro, che non era stato sostenuto né provato che la Hellas avesse altri motivi per comunicare ai passeggeri che il loro viaggio «tutto compreso» era cancellato se non tale decisione della Aegean Airlines. Desidero sottolineare che, trattandosi di una valutazione di ordine fattuale, partirò dalla premessa assunta dal giudice del rinvio che il regolamento n. 261/2004 è effettivamente applicabile alla controversia principale.

6 Va precisato che, in forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), in caso di cancellazione del volo, i passeggeri interessati, salvo che siano stati informati della stessa alle condizioni previste in detta lettera c), devono ricevere dal vettore effettivo una compensazione forfettaria il cui importo è fissato in EUR 400 per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri.

26. A tale proposito, la Aegean Airlines aveva sostenuto a propria difesa che, quand'anche il regolamento n. 261/2004 fosse applicabile nel caso di specie, si trattava comunque di un viaggio «tutto compreso», cosicché, a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento, essa non era tenuta a rimborsare a HQ e a. l'importo da questi versato alla Hellas, organizzatrice del suddetto viaggio, per l'acquisto dei loro biglietti aerei.

27. In tale contesto, con decisione del 21 febbraio 2018, pervenuta presso la cancelleria della Corte il 1º marzo 2018, il rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali) ha deciso di sospendere il procedimento e di sollevare le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero che, a norma della direttiva 90/[314] sui viaggi "tutto compreso" (come trasposta nel diritto nazionale), abbia il diritto di esigere il rimborso del prezzo del suo biglietto dall'organizzatore del suo viaggio, non può chiedere detto rimborso al vettore aereo.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se un passeggero possa comunque chiedere il rimborso del prezzo del suo biglietto al vettore aereo, qualora sia plausibile che l'organizzatore del suo viaggio, nel caso in cui fosse responsabile, non è economicamente in grado di rimborsare effettivamente il biglietto e detto organizzatore non ha adottato alcuna misura per garantire il rimborso».

28. Sono state depositate presso la Corte osservazioni scritte da parte di HQ e a., dell'Aegean Airlines, dei governi ceco e tedesco nonché della Commissione europea. All'udienza del 16 gennaio 2019 hanno presentato osservazioni orali le parti del procedimento principale, il governo tedesco e la Commissione.

## IV. Analisi

### *A. Sull'oggetto delle questioni pregiudiziali*

29. Con le sue due questioni pregiudiziali, che a mio parere è opportuno esaminare congiuntamente, tenuto conto degli stretti legami che le uniscono [7], il giudice del rinvio si interroga, in sostanza, sull'articolazione tra il regolamento n. 261/2004, che stabilisce una serie di diritti minimi a favore dei passeggeri, specialmente in caso di cancellazione del volo [8], e la direttiva 90/314, che ravvicina le disposizioni degli Stati membri applicabili ai consumatori che hanno acquistato un viaggio «tutto compreso» [9].

7 Il governo ceco e la Commissione nelle loro osservazioni scritte, nonché la Aegean Airlines nelle sue osservazioni orali, hanno del pari proposto di rispondere a dette questioni in maniera congiunta.

8 Va sottolineato che tali questioni riguardano unicamente le domande di *rimborso* dei biglietti aerei, dato che nella controversia principale sono già state accolte le domande di *compensazione forfettaria* fondate sull'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e sull'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, disposizioni che il tribunale adito ha dichiarato applicabili nel caso di specie (v. paragrafi da 22 a 25 delle presenti conclusioni).

9 Rispettivi oggetti che risultano, in particolare, dall'articolo 1 di ciascuno di questi due strumenti.

30. Più precisamente, tale giudice chiede alla Corte, in maniera inedita, di interpretare l'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento, ai sensi del quale *la regola* enunciata al paragrafo 1, lettera a), di tale articolo – secondo cui un passeggero il cui volo sia stato cancellato deve poter ottenere dal vettore aereo operativo [10] sia il rimborso del biglietto aereo [11] sia, ove necessario, un volo che lo riporti al punto di partenza iniziale – «*si applica anche ai passeggeri* i cui voli rientrano in un *servizio "tutto compreso", ad esclusione* del *diritto al rimborso* [ [12]] *qualora* tale diritto *sussista a norma della direttiva 90/314*» (il corsivo è mio).

31. La Corte è invitata a stabilire, in sostanza, se tale disposizione implichi che un passeggero il quale abbia prenotato un volo rientrante in un viaggio «tutto compreso» cancellato, e abbia quindi il diritto di chiedere all'organizzatore del suo viaggio [13] un rimborso integrale, a norma della direttiva 90/314 [14], come trasposta nel diritto nazionale [15], non possa allora chiedere il rimborso del biglietto al vettore aereo in forza del regolamento n. 261/2004.

32. Qualora tale interpretazione sia accolta, la Corte sarà inoltre chiamata a precisare, in risposta alla seconda delle questioni sollevate, se ciò non valga tuttavia in circostanze come quelle della controversia principale, vale a dire nella specifica ipotesi in cui l'organizzatore interessato, di fatto, non sia economicamente in grado [16] di rimborsare il biglietto [17] e non abbia adottato alcuna misura per garantire tale rimborso.

33. Alla luce delle osservazioni presentate nel presente procedimento, a tale riguardo si contrappongono due tesi. Secondo la prima, sostenuta da HQ e a. e dalla Commissione, un passeggero che abbia acquistato un volo rientrante in un viaggio «tutto compreso» cancellato ha facoltà di chiedere il rimborso del suo biglietto aereo al vettore aereo operativo, in forza del regolamento n. 261/2004, qualora non abbia potuto effettivamente ottenerlo dall'organizzatore del viaggio in forza del diritto nazionale che ha trasposto la direttiva 90/314.

34. Per contro, secondo l'altra tesi, sostenuta dalla Aegean Airlines nonché dai governi ceco e tedesco, detto passeggero non dispone di tale facoltà in quanto è titolare di un diritto al rimborso, nei confronti dell'organizzatore del suo viaggio, risultante dalla direttiva 90/314, e ciò anche nel caso in cui l'esercizio di questo diritto non produca effetti concreti a causa delle carenze finanziarie dell'organizzatore. Condivido questo secondo parere, per le ragioni di seguito esposte.

10 Nozione di «vettore aereo operativo» quale definita all'articolo 2, lettera b), di tale regolamento. V. anche sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a. (C-532/17, EU:C:2018:527, punti 17 e segg.).

11 Rimborso che deve essere effettuato alle condizioni previste in detta lettera a) nonché nell'articolo 7, paragrafo 3, del medesimo regolamento.

12 Alla luce di questi ultimi termini, mi sembra evidente che, a differenza del «diritto al rimborso» del biglietto (il solo in discussione nel caso di specie), il diritto a «un volo di ritorno verso il [suo] punto di partenza iniziale» previsto, in via complementare, all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, non è interessato dall'eccezione enunciata nel paragrafo 2, in fine, del medesimo articolo. Lo stesso vale per il diritto all'«imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale» previsto, in alternativa, alle lettere b) e c) di detto paragrafo 1.

13 Nozioni di «servizio tutto compreso» e di «organizzatore» come definite all'articolo 2, punti 1 e 2, della direttiva 90/314, al quale rinvia l'articolo 2, lettere d) ed e), del regolamento n. 261/2004.

14 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6, lettera b), di tale direttiva.

15 La direttiva 90/314 è stata trasposta nel diritto dei Paesi Bassi mediante il titolo 7A, intitolato «Contratto di viaggio», del libro 7 del Burgerlijk Wetboek (codice civile). L'articolo 7:504, paragrafo 3, di detto codice prevede che un passeggero, in caso di risoluzione del contratto di viaggio stipulato con l'organizzatore di viaggi, possa chiedere a quest'ultimo il rimborso del prezzo dei biglietti aerei.

16 Più in particolare, nel caso di specie, a motivo del fallimento di tale organizzatore.

17 Anche nel caso in cui detto organizzatore fosse «responsabile», secondo la premessa formulata dal giudice del rinvio nella seconda questione pregiudiziale.

### *B. Sull'interpretazione proposta dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004*

35. L'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 che propongo di adottare, e che condurrebbe a rispondere in senso affermativo alla prima questione e in senso negativo alla seconda, mi sembra conforme a tutti i criteri di valutazione applicati abitualmente dalla Corte [18] e che saranno attuati nel prosieguo.

#### *1. Sulla formulazione delle disposizioni di cui trattasi*

36. Dalla formulazione del menzionato paragrafo 2 risulta, a mio avviso, che la *mera esistenza* di un «diritto al rimborso [sussistente] a norma della direttiva [90/314]» *è sufficiente*, di per sé, affinché il passeggero che ha acquistato un viaggio «tutto compreso», cancellato a causa della cancellazione di un volo [19], non possa chiedere il rimborso del suo biglietto aereo al vettore aereo operativo in applicazione di detto regolamento.

37. Infatti, alla luce delle diverse versioni linguistiche del regolamento n. 261/2004, oltre che della versione francese [«hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314»] [20], appare abbastanza chiaro che l'espressione sopra citata deve essere intesa nel senso che è sufficiente che l'interessato sia titolare del diritto di cui trattasi in forza della direttiva 90/314, come trasposta nei diritti degli Stati membri, e che non è dirimente se l'esercizio di tale diritto porti in concreto ad ottenere il rimborso auspicato [21]. Ritengo che, se il legislatore dell'Unione avesse inteso attribuire un significato diverso a tale paragrafo 2, probabilmente non avrebbe mancato di essere più esplicito, precisando che il regolamento n. 261/2004 deve produrre i suoi effetti nel caso in cui il diritto al rimborso scaturente dalle disposizioni della direttiva 90/314 di fatto non si sia concretizzato. Orbene, lungi dall'introdurre una condizione secondo cui il *rimborso non possa essere ottenuto* in forza di tale direttiva, detto legislatore si è limitato, al contrario, a menzionare l'esistenza di un *diritto al rimborso che sussista* eventualmente a norma della stessa, ove ricorrano tutte le condizioni ivi previste.

38. Inoltre, nulla nel testo dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, né peraltro in quello di altre disposizioni dello stesso [22], indica che i suoi autori abbiano voluto stabilire un'eccezione per circostanze come quelle menzionate nella seconda questione pregiudiziale [23], di modo che il rimborso del biglietto potrebbe essere chiesto al vettore aereo nel caso in cui l'organizzatore del viaggio

18 Risulta da una giurisprudenza costante che una disposizione di diritto dell'Unione deve essere oggetto, nell'intera Unione, di un'interpretazione autonoma e uniforme, che tenga conto del *tenore letterale* di tale disposizione, del suo *contesto*, degli *obiettivi* perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte nonché della *genesi* di quest'ultima (v., in particolare, sentenze del 15 novembre 2018, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, punto 23, e del 17 gennaio 2019, Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, punto 22).

19 Posto che, come indicato dal considerando 16 e dall'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo non è affatto applicabile se il viaggio «tutto compreso» di cui trattasi è stato cancellato «per motivi diversi dalla cancellazione del volo».

20 In particolare, le versioni in lingua spagnola («cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314»), danese («medmindre retten til refusion følger af direktiv 90/314»), tedesca («sofern dieser [Anspruch auf Erstattung] sich aus der Richtlinie 90/314 ergibt»), inglese («where such right arises under Directive 90/314»), italiana («ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314»), neerlandese («indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314»), portoghese («salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314») e svedese («om denna rättighet regleras i direktiv 90/314»).

21 La Aegean Airlines e il governo tedesco considerano inoltre che la formulazione dell'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento lascia poco spazio a un'interpretazione diversa. Secondo la Commissione, «[u]n'interpretazione letterale del testo di [tale] paragrafo 2 condurrebbe ad affermare che la mera esistenza del diritto al rimborso del biglietto in forza della direttiva 90/314 è sufficiente per sopprimere il diritto al rimborso del biglietto a norma del regolamento [n.] 261/2004», ma un approccio teleologico dovrebbe invece indurre a concludere nel senso opposto.

22 Posto che nessuna disposizione di detto regolamento menziona l'eventuale incapacità economica degli interlocutori del passeggero, ossia il vettore aereo e l'organizzatore di viaggi. Sul contesto del citato articolo 8, paragrafo 2, v. paragrafi 48 e segg. delle presenti conclusioni.

23 Rilevo che HQ e a. e la Commissione fanno rispettivamente valere, a mio avviso erroneamente, che il passeggero non dovrebbe restare «a mani vuote» quando (certamente) non possa essergli contestato nulla nel caso di specie e che «in circostanze eccezionali come quelle del presente procedimento, non è possibile che il passeggero, in definitiva, non riceva nulla».

«tutto compreso» non sia economicamente in grado di effettuare tale rimborso ai sensi della direttiva 90/314 e non abbia adottato misure di garanzia [24]. Orbene, salvo operare un'interpretazione troppo estensiva, se non contra legem, la Corte non può aggiungere a una disposizione di diritto dell'Unione criteri giuridici che non sono stati previsti, e neppure considerati [25], dal legislatore dell'Unione.

39. Come hanno affermato la Aegean Airlines e il governo tedesco nelle loro osservazioni orali, sebbene la Corte abbia già optato per un'interpretazione di altre disposizioni del regolamento n. 261/2004 più ampia di quanto lasciasse intendere a prima vista il loro senso letterale [26], l'interpretazione estensiva proposta da HQ e a. e dalla Commissione nel presente procedimento sarebbe tuttavia in contrasto con il tenore letterale dell'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento, che a mio avviso non difetta di chiarezza. Inoltre, un'interpretazione siffatta non avrebbe nemmeno l'effetto, potenzialmente positivo, di colmare un'eventuale lacuna di detto regolamento, in combinato disposto con la direttiva 90/314, tenuto conto delle considerazioni che seguono.

*2. Sulla genesi delle disposizioni di cui trattasi*

40. L'interpretazione che suggerisco alla Corte di adottare trova conferma, a mio avviso, nelle indicazioni tratte dalla genesi del regolamento n. 261/2004.

41. Anzitutto, rammento che quest'ultimo ha sostituito *il regolamento (CEE) n. 295/91* [27], che riguardava unicamente il negato imbarco e conteneva già disposizioni relative all'articolazione con la direttiva 90/314 – adottata poco prima –, secondo le quali, in caso di negato imbarco, spettava all'organizzatore del viaggio «tutto compreso» indennizzare i suoi clienti per la mancata esecuzione del loro contratto, ai sensi di detta direttiva, ma il vettore aereo era tenuto a versargli eventualmente una compensazione [28].

42. Rilevo inoltre che l'evoluzione dei *lavori preparatori del regolamento n. 261/2004* è rivelatrice, a mio avviso, dell'intenzione del legislatore per quanto riguarda il contenuto dell'articolo 8, paragrafo 2, di tale strumento.

43. Infatti, come osservato dalla Aegean Airlines, la prima proposta di regolamento presentata dalla Commissione prevedeva l'applicazione integrale di quest'ultimo ai passeggeri il cui volo rientrasse in un viaggio «tutto compreso» [29]. Il Parlamento europeo si è opposto all'inclusione di tali passeggeri nell'ambito di applicazione del futuro regolamento, in quanto essi godevano già di una tutela adeguata in virtù della direttiva 90/314, la quale fa ricadere sugli operatori turistici la responsabilità della corretta

24 Constato che gli autori della direttiva 90/314 hanno invece espressamente preso in considerazione l'ipotesi che l'organizzatore sia fallito (v., a tale proposito, paragrafo 55 delle presenti conclusioni).

25 A tale riguardo, v. paragrafo 47 delle presenti conclusioni.

26 In particolare nella sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti da 40 a 69), il cui contenuto è stato contestato da alcuni commentatori. Su tale sentenza e la giurisprudenza successiva, v., tra gli altri, Cachard, O., *Le transport international aérien des passagers*, Académie de droit international de La Haye, Adi-Poche, L'Aia, 2015, punti 283 e segg., e Malenovský, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», *Air Passenger Rights – Ten Years On*, diretto da Bobek, M., e Prassl, J., Hart Publishing, Oxford, 2016, pagg. 27 e segg.

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

28 L'articolo 5 del regolamento n. 295/91 enunciava, al paragrafo 1, quanto segue: «[i]n caso di negato imbarco nel quadro di un viaggio "tutto compreso" il vettore aereo è tenuto al versamento di una compensazione all'operatore che [ha organizzato il viaggio e] ha concluso un contratto con il passeggero ed è responsabile nei suoi confronti dell'adempimento del contratto per tale viaggio "tutto compreso", in forza della direttiva 90/314», nonché, al paragrafo 2: «[s]enza pregiudizio dei diritti e degli obblighi a norma [di detta direttiva], l'operatore è tenuto a trasferire al passeggero le somme ricevute conformemente al paragrafo 1».

29 V. proposta del 21 dicembre 2001, COM(2001) 784 definitivo, punto 19 della relazione, considerando 10 e 11 [ai sensi del quale, «[i]n considerazione del fatto che sono generalmente gli operatori turistici a prendere le decisioni commerciali in merito a viaggi (…) "tutto compreso", in caso (…) di cancellazione del volo (…), è ad essi che deve incombere la responsabilità di versare una compensazione pecuniaria [a]i passeggeri dei voli facenti parte dei viaggi (…)»], nonché articolo 3, paragrafo 1.

fornitura dei servizi «tutto compreso» [30], compresi i viaggi aerei [31]. Nella sua proposta modificata, la Commissione ha tuttavia mantenuto la propria posizione iniziale, sostenendo che la protezione offerta da tale direttiva non era equivalente, poiché quest'ultima non conferirebbe ai passeggeri diritti che possano essere fatti valere «automaticamente» [32]. Il Consiglio dell'Unione europea ha optato per una soluzione intermedia tra quelle proposte dalla Commissione e dal Parlamento [33], che hanno accettato di uniformarsi a tale compromesso, ritenendo che esso consentisse effettivamente di conseguire gli obiettivi indicati nelle loro rispettive posizioni [34].

44. Da tali elementi risulta, a mio avviso, che gli autori della versione definitiva del regolamento n. 261/2004 hanno deciso di non escludere totalmente dal suo ambito di applicazione i passeggeri che abbiano acquistato viaggi «tutto compreso», ma mantenendo al contempo nei loro confronti gli effetti del sistema sufficientemente protettivo già istituito dalla direttiva 90/314. A tale proposito, condivido il parere della Aegean Airlines secondo cui le obiezioni espresse nella proposta modificata della Commissione [35] non erano fondate. Infatti, tale direttiva, al pari del regolamento n. 261/2004, conferisce diritti che devono trovare applicazione senza che occorra agire in giudizio per reclamarne il rispetto, salvo nel caso in cui il debitore sia restio a conformarvisi.

45. Più in particolare, per quanto riguarda la cancellazione di un viaggio «tutto compreso» a causa della cancellazione di un volo e il diritto al rimborso del biglietto aereo che può derivarne, il testo finale è orientato, a mio avviso, nella direzione proposta dal Parlamento, in quanto il legislatore ha considerato che gli interessi dei passeggeri che hanno acquistato un viaggio di questo tipo erano sufficientemente tutelati dalla direttiva 90/314, sapendo che i meccanismi di protezione ivi previsti dovrebbero funzionare correttamente negli Stati membri [36]. A mio parere, pertanto, dall'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento risulta che il paragrafo 1, lettera a), di detto articolo si applica a tali passeggeri in quanto consente loro di ottenere, da un lato, un volo che li riporti, se necessario, verso il punto di partenza iniziale e, dall'altro, il rimborso del loro biglietto aereo, ma nei limiti in cui il diritto al rimborso non risulti già dalla direttiva 90/314 e quindi soltanto nel caso in cui non ricorrano le condizioni previste da quest'ultima per il sorgere di tale diritto.

46. D'altro canto, ritengo che l'approccio qui proposto non sia in contrasto con il principio di parità di trattamento [37], al quale la Corte si è invero riferita nelle decisioni relative all'interpretazione di altre disposizioni del regolamento n. 261/2004 [38], tenuto conto delle scelte che erano state legittimamente operate dal legislatore dell'Unione per quanto riguarda l'articolazione tra tale regolamento e la direttiva 90/314. Detto legislatore ha deciso che, in linea di principio, gli acquirenti di un viaggio «tutto compreso» devono rientrare nell'ambito di applicazione di tale regolamento, ma essere comunque

30 Occorre precisare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 90/314, gli organizzatori possono tuttavia rivalersi in giudizio nei confronti degli altri prestatori di servizi incaricati dell'esecuzione del contratto. V. anche considerando 36 in fine e articolo 22 della direttiva 2015/2302.

31 V., in particolare, gli emendamenti 2, 3 e 15 e le relative motivazioni contenute nella relazione del 12 settembre 2002 sulla proposta citata supra (A5-0298/2002), adottati dal Parlamento il 24 ottobre 2002 (posizione in prima lettura, GU 2003, C 300, pag. 557).

32 Proposta del 4 dicembre 2002, COM(2002) 717 definitivo, relazione, punto 2, ai sensi del quale «la presente proposta di regolamento conferisce ai passeggeri un preciso diritto che essi possono far valere automaticamente e immediatamente senza bisogno di adire organi giurisdizionali. Non vi è alcuna ragione per cui passeggeri confrontati agli stessi problemi vengano tutelati in modo diverso».

33 V. posizione comune definita il 18 marzo 2003 e relazione (GU 2003, C 125 E, pag. 63).

34 V. comunicazione della Commissione del 25 marzo 2003, SEC(2003) 361 definitivo, pagg. 3, 6 e 7, e posizione del Parlamento in seconda lettura del 3 luglio 2003 (GU 2004, C 74 E, pag. 807), che non riprende l'esclusione dei passeggeri partecipanti a viaggi «tutto compreso» che era stata nuovamente suggerita dal relatore il 13 giugno 2003 (relazione A5-0221/2003, emendamenti 1 e 9).

35 V. nota 32 delle presenti conclusioni.

36 Sul diritto al rimborso di un viaggio «tutto compreso» e il sistema di garanzie ad esso relative istituito da detta direttiva, v. paragrafi 54 e segg. delle presenti conclusioni.

37 Principio evocato implicitamente nella proposta modificata della Commissione citata supra (nota 32) ed esplicitamente da HQ e a. sia dinanzi al giudice del rinvio che dinanzi alla Corte, secondo cui situazioni analoghe non devono essere trattate in maniera diversa e situazioni diverse non devono essere trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato.

38 V. sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 58 e segg.); del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 33 e segg.), e del 7 settembre 2017, Bossen e a. (C-559/16, EU:C:2017:644, punti 19 e segg.), nonché ordinanza del 5 ottobre 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, punti 21 e segg.).

oggetto di disposizioni specifiche [39]. Peraltro, a mio avviso, non ricorrono nel caso di specie le condizioni di applicazione del principio di uguaglianza, in quanto i passeggeri che hanno acquistato un volo nell'ambito di un servizio «tutto compreso» non si trovano obiettivamente in una situazione analoga a quella dei passeggeri che hanno acquistato il medesimo volo ma al di fuori di tale servizio, che per definizione combina varie prestazioni.

47. Infine, occorre rilevare che, durante i menzionati lavori preparatori, non è stata neppure considerata l'introduzione di una deroga, nel regolamento esaminato, per le ipotesi – menzionate dalla seconda questione pregiudiziale – nelle quali l'organizzatore del viaggio non sia economicamente in grado di rimborsare il cliente e non abbia adottato a tal fine alcuna misura di garanzia.

*3. Sul contesto delle disposizioni di cui trattasi*

48. L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 si colloca in un contesto particolare, sia nell'ambito di tale regolamento che rispetto alle altre norme dello stesso, il che corrobora l'interpretazione da me proposta.

49. *In primo luogo*, la Commissione deduce che il citato articolo 8, paragrafo 2, deroga al principio secondo cui il vettore aereo è tenuto a indennizzare i passeggeri e a prestare loro assistenza alle condizioni fissate *dal regolamento n. 261/2004* e deve pertanto essere interpretato restrittivamente, come la Corte ha dichiarato in relazione ad altre disposizioni di tale strumento [40].

50. Tuttavia, si deve constatare che il legislatore dell'Unione ha formulato tale disposizione in maniera tale che la sua portata risulta già strettamente circoscritta, in quanto l'eccezione che vi figura è limitata al diritto al rimborso previsto al paragrafo 1, lettera a), primo trattino, del medesimo articolo [41]. Inoltre, detto articolo 8, paragrafo 2, ha un oggetto ben specifico, che lo differenzia a mio avviso da altre disposizioni del regolamento n. 261/2004 già interpretate dalla Corte, in quanto mira ad assicurare un'adeguata articolazione dello stesso con la direttiva 90/314 e, più in particolare, a fare in modo che tale rimborso sia posto a carico del vettore aereo oppure dell'organizzatore di viaggi, a seconda dei casi. Infine, l'interpretazione restrittiva di una disposizione non può implicare che vi si leggano condizioni non menzionate.

51. Pertanto, dalla natura derogatoria di tale paragrafo 2 non si può, a mio avviso, desumere direttamente che il vettore aereo dovrebbe indennizzare i passeggeri che hanno acquistato un viaggio «tutto compreso» qualora l'organizzatore di tale viaggio non l'abbia fatto conformemente alla direttiva 90/314. Al contrario, se il legislatore avesse voluto porre tale obbligo di garanzia a carico del vettore aereo, in aggiunta agli obblighi già imposti da detta direttiva all'organizzatore del viaggio, lo avrebbe certamente indicato in maniera esplicita nel menzionato regolamento.

52. Questa tesi è avvalorata, a mio parere, dal tenore dell'altra disposizione del regolamento n. 261/2004 relativa alla combinazione di tale strumento con la direttiva 90/314, vale a dire l'articolo 3, paragrafo 6, di detto regolamento [42]. Infatti, il paragrafo citato enuncia, da un lato, che il regolamento n. 261/2004 lascia impregiudicati i diritti conferiti dalla menzionata direttiva ai passeggeri che hanno acquistato un viaggio «tutto compreso» e, dall'altro, che esso non si applica nel caso in cui il

39 A tale proposito, v. paragrafo 52 delle presenti conclusioni.

40 V. sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20), citata dalla Commissione, ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 17), e sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punti 35 e 45), tutte riguardanti l'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

41 V. anche nota 12 delle presenti conclusioni.

42 Rilevo che HQ e a. traggono argomenti anche dall'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, a norma del quale, qualora il vettore aereo versi una compensazione pecuniaria (quale una compensazione forfettaria dovuta in forza dell'articolo 7) o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi di tale regolamento, può successivamente chiedere il rimborso ad un operatore turistico con cui abbia stipulato un contratto. Tuttavia, ritengo che tale disposizione non incida sull'articolazione di detto regolamento con la direttiva 90/314.

viaggio in questione sia cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo di cui trattasi [43]. Mi sembra che il legislatore dell'Unione abbia inteso accordare una certa priorità alla direttiva 90/314, sebbene ai suddetti passeggeri sia applicabile in parallelo il regolamento n. 261/2004, entro i limiti così definiti.

53. *In secondo luogo*, tenuto conto del suo oggetto specifico menzionato in precedenza, a mio avviso l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato, sul piano contestuale, non già limitandosi ad esaminare altre disposizioni di tale regolamento, bensì tenendo conto altresì del tenore dell'altro strumento citato in detta disposizione, ossia, in altri termini, prendendo in debita considerazione il *contenuto della direttiva 90/314*.

54. Orbene, tale direttiva prevede, all'articolo 4, paragrafo 6, lettera b), un regime proprio nel quale, qualora l'organizzatore cancelli un viaggio «tutto compreso», per qualsiasi motivo, prima della partenza, il consumatore che ha acquistato il viaggio di cui trattasi ha diritto ad «essere rimborsato quanto prima della totalità dell'importo da lui pagato in applicazione del contratto» concluso con tale operatore [44]. Detto rimborso comprende, tra l'altro, il prezzo dei biglietti aerei.

55. Peraltro, e soprattutto, la direttiva 90/314 contiene già, all'articolo 7, requisiti specifici volti a garantire che il rimborso previsto da detta direttiva sia assicurato anche nel caso in cui l'organizzatore di viaggi sia insolvente o fallito [45]. Qualora esso non adempia gli obblighi che gli incombono in forza del citato articolo 7, nulla giustifica che le garanzie così previste siano di fatto poste a carico del vettore aereo, imponendo a quest'ultimo di rimborsare i biglietti aerei ai clienti dell'operatore interessato. Si deve sottolineare che, se attuato correttamente negli Stati membri, il sistema di garanzia così previsto offre una particolare protezione ai passeggeri [46]. Tali disposizioni sono obbligatorie, pur senza essere corredate di sanzioni, e a mio avviso devono essere rispettate dall'organizzatore di viaggi, sotto il controllo delle autorità nazionali competenti [47]. Qualora risultasse che le autorità di uno Stato membro non hanno adottato tutte le misure richieste dalla menzionata direttiva per rendere effettivo il diritto al rimborso [48], non è escluso che possa sorgere la responsabilità di tale Stato [49].

56. Alla luce della direttiva 90/314, mi sembra quindi che la questione dell'eventuale stato di insolvenza o di fallimento dell'organizzatore di viaggi rientri unicamente nell'ambito di applicazione di tale direttiva e non in quello del regolamento n. 261/2004, il che è peraltro espressamente confermato dalla nuova direttiva concernente i viaggi «tutto compreso» [50]. Pertanto, le circostanze indicate nella seconda questione pregiudiziale non possono giustificare il fatto che, nella specifica ipotesi menzionata dal giudice del rinvio, il vettore aereo sia tenuto a rimborsare il biglietto aereo ad un passeggero acquirente di un viaggio «tutto compreso» che non abbia ottenuto tale rimborso dall'organizzatore del viaggio in questione.

43 Ricordo che questa seconda regola è parimenti menzionata nel considerando 16 di detto regolamento.

44 Salvo che la cancellazione sia imputabile a colpa del consumatore.

45 Il ventunesimo considerando e l'articolo 7 di tale direttiva enunciano che l'organizzatore del viaggio deve dare prove sufficienti di disporre di garanzie per assicurare, in caso di insolvenza o di fallimento, il rimborso dei fondi depositati. Analogamente, l'articolo 7:512, paragrafo 1, del codice civile dei Paesi Bassi impone a tutti gli organizzatori di viaggi di adottare preventivamente le misure necessarie per assicurarsi che, qualora non possano adempiere i propri obblighi nei confronti dei clienti a causa di insolvenza, questi ultimi siano rilevati da terzi, o che il prezzo del viaggio sia rimborsato.

46 Posto che tale sistema non ha equivalenti in altri ambiti del diritto dei consumatori.

47 Va rilevato che la situazione con la quale si trovano confrontati i consumatori nel caso di specie non è dovuta a una lacuna del sistema istituito dalla direttiva 90/314 alla quale occorra porre rimedio mediante il regolamento n. 261/2004, bensì al fatto che l'operatore turistico è venuto meno ai propri obblighi legali, di cui gli Stati membri devono assicurare il rispetto.

48 Va ricordato che la Corte ha interpretato l'articolo 7 della direttiva 90/314 nel senso che esso osta a una normativa nazionale nei limiti in cui le modalità di quest'ultima non hanno il risultato di garantire effettivamente al consumatore il rimborso di tutti gli importi dei fondi versati in caso di insolvenza o di fallimento dell'organizzatore di viaggi (v., in particolare, sentenza del 15 giugno 1999, Rechberger e a., C-140/97, EU:C:1999:306, punti da 64 a 66 e da 74 a 77, nonché ordinanza del 16 gennaio 2014, Baradics e a., C-430/13, EU:C:2014:32, punti da 32 a 38).

49 Sulle azioni volte a far dichiarare la responsabilità di uno Stato membro esperibili dai singoli, v., in particolare, sentenze del 14 marzo 2013, Leth (C-420/11, EU:C:2013:166, punti 41 e segg.); del 3 settembre 2014, X (C-318/13, EU:C:2014:2133, punti 42 e segg.), e del 4 ottobre 2018, Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807, punti 92 e segg.).

50 V. considerando 1 e da 38 a 44 nonché articoli 17 e 18 della direttiva 2015/2302, il cui contenuto fornisce un chiarimento interessante, sebbene essa non sia applicabile nel caso di specie.

*4. Sugli obiettivi delle disposizioni di cui trattasi*

57. Nonostante le obiezioni sollevate in tal senso da HQ e a. e dalla Commissione, ritengo che l'interpretazione qui proposta non sia in contrasto con gli scopi perseguiti dalle disposizioni pertinenti, tenuto conto sia degli obiettivi generali del regolamento n. 261/2004 che degli obiettivi specifici del suo articolo 8, paragrafo 2.

58. È vero che tale regolamento, come indicato nel suo preambolo [51], ha la *finalità generale* di garantire ai passeggeri rientranti nel proprio ambito di applicazione un elevato livello di protezione, mirando a porre rimedio ai gravi disagi con cui tali persone sono confrontate, segnatamente, a seguito della cancellazione di un volo. La Corte si è basata in varie occasioni su tale obiettivo, più in particolare per giustificare un'interpretazione ampia dei diritti riconosciuti ai suddetti passeggeri [52].

59. Tuttavia, come la Corte ha già dichiarato, il regolamento n. 261/2004 risponde anche ad un altro obiettivo, che occorre del pari prendere in debita considerazione, vale a dire quello di assicurare un equilibrio tra gli interessi dei passeggeri protetti e quelli dei vettori aerei [53]. Orbene, se pure il legislatore dell'Unione ha scelto di assegnare al vettore aereo operativo un ruolo fondamentale nella compensazione e nell'assistenza alle quali i passeggeri hanno diritto, segnatamente in caso di cancellazione del volo [54], ciò non implica però che detto vettore debba sostenerne da solo l'onere finanziario in qualsiasi caso.

60. In particolare, per quanto riguarda la cancellazione di un volo rientrante in un viaggio «tutto compreso», ritengo che la responsabilità inerente a quest'ultima e le relative spese debbano essere ripartite tra l'organizzatore del viaggio e il vettore aereo in funzione dei loro rispettivi obblighi, quali risultano non solo dalle disposizioni applicabili della direttiva 90/314 o del regolamento n. 261/2004, ma altresì dagli impegni assunti con i contratti conclusi, da un lato, tra l'organizzatore del viaggio e il suo cliente e, dall'altro, tra tale organizzatore e il vettore aereo [55].

61. In ogni caso, a mio avviso non sussiste alcun fondamento normativo, né alcuna ragione obiettiva, per porre la garanzia relativa al fallimento di detto organizzatore, in pratica, a carico del vettore aereo imponendogli in tal caso di rimborsare il passeggero che ha acquistato un viaggio «tutto compreso», a maggior ragione in quanto, come ho già sottolineato, la direttiva 90/314 contiene disposizioni che, se rispettate, consentono di risolvere proprio questo tipo di problemi [56].

51 V. considerando da 1 a 6 del regolamento n. 261/2004.

52 V., in particolare, sentenze del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punti 23 e 34); del 4 ottobre 2012, Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609, punti 25 e 33); del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 37 e 38 nonché 74 e segg.); del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punti 47 e segg.), e del 22 giugno 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, punti 26 e segg.).

53 V., in particolare, sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 67); del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39), e del 12 settembre 2018, Harms (C-601/17, EU:C:2018:702, punto 15).

54 Come previsto agli articoli 5 e 8 del regolamento n. 261/2004. Nella sua comunicazione citata supra (nota 34), pag. 3, la Commissione ha osservato che «[s]i tratta di una soluzione pratica in quanto il vettore che opera il servizio si trova di norma nella posizione migliore per garantire che i voli seguano i programmi stabiliti e dispone di personale o agenti presso gli aeroporti in grado di assistere i passeggeri. Il meccanismo è inoltre diretto e semplice, quindi facilmente comprensibile per i passeggeri».

55 V., per analogia, sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, punti 25 e segg.), nella quale è stato dichiarato che il vettore aereo operativo deve pagare la compensazione pecuniaria a un passeggero che ha acquistato un volo tramite un agente di viaggio anche nel caso in cui il vettore abbia informato in tempo utile detto agente di una modifica dell'orario del volo e quest'ultimo abbia informato il passeggero in ritardo, ma è stato ricordato altresì che, a norma dell'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, il vettore può chiedere il rimborso a qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto.

56 V. paragrafo 55 delle presenti conclusioni. In udienza, la Aegean Airlines ha rilevato, correttamente, che l'interpretazione proposta da HQ e a. e dalla Commissione potrebbe anche contraria agli interessi dei consumatori, in quanto gli organizzatori di viaggi non sarebbero più incentivati a costituire le garanzie richieste dalla direttiva 90/314 sapendo che i vettori aerei saranno tenuti a supplire alle loro carenze in forza del regolamento n. 261/2004.

62. Inoltre, la presa in considerazione dell'obiettivo generale di tutela dei passeggeri perseguito dal regolamento n. 261/2004 non può indurre la Corte ad optare per un'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento che non sarebbe conforme al tenore letterale e alla *finalità specifica* di tale disposizione.

63. A questo proposito, ritengo che detto articolo 8, paragrafo 2, abbia come finalità particolare di organizzare un'articolazione adeguata tra il regolamento n. 261/2004 e la direttiva 90/314 al fine preservare l'ambito di applicazione di ciascuno di tali strumenti di tutela, impedendo al contempo che i consumatori interessati possano beneficiare di prerogative che, a causa di un eventuale cumulo di norme, potrebbero risultare eccessive.

64. La preoccupazione di evitare che un passeggero danneggiato sia protetto in misura eccessiva, per effetto dell'applicazione cumulata dei diritti conferiti dal regolamento e dalla direttiva citati, risulta del pari da una comunicazione della Commissione, che si riferisce in particolare alla maniera corretta di combinare detto regolamento con la nuova direttiva sui viaggi «tutto compreso» [57], osservando che quest'ultima esclude espressamente il «risarcimento eccessivo» del passeggero [58].

65. Analogamente, ritengo che un passeggero non dovrebbe in alcun caso poter ottenere un doppio rimborso del suo biglietto aereo, in caso di cancellazione del suo viaggio «tutto compreso», qualora avesse la possibilità di far valere, a sua scelta, la direttiva 90/314 e/o il regolamento n. 261/2004. Pertanto, se l'interessato soddisfa le condizioni necessarie per avere diritto a un rimborso in virtù di detta direttiva, a mio avviso non può pretendere il rimborso anche in forza del menzionato regolamento, neppure quando l'esercizio del diritto in parola non abbia avuto effetti concreti, come nel caso di specie, a causa dell'inadempienza dell'unico debitore, ossia l'organizzatore del viaggio, considerando che tale alea economica è sempre possibile [59] e rammentando che l'articolo 7 di detta direttiva ha già per oggetto di evitare che un consumatore non riceva alcun rimborso nelle situazioni ivi contemplate.

66. Rilevo infine, ad abundantiam, che l'interpretazione qui proposta è conforme a considerazioni pratiche, che non possono essere totalmente ignorate. Come hanno sostenuto la Aegean Airlines e il governo tedesco, qualora si ritenesse che il vettore aereo operativo debba rimborsare il biglietto aereo ad un passeggero che l'abbia acquistato presso terzi nell'ambito di un servizio «tutto compreso», sarebbe generalmente molto difficile, se non impossibile, sapere quale importo debba essere corrisposto a tale passeggero. Infatti, dal momento che il prezzo del volo è integrato in una tariffa che comprende in sostanza il prezzo di vari servizi, le cui componenti, di norma, sono note solo all'organizzatore del viaggio, né il vettore [60] né lo stesso acquirente sanno quale parte di detta tariffa corrisponda al volo di cui trattasi. In altri termini, mi sembra irrealistico ritenere che il vettore possa sempre determinare l'importo esatto del rimborso [61] dovuto al viaggiatore in siffatte circostanze.

57 V. orientamenti interpretativi relativi al regolamento n. 261/2004 (GU 2016, C 214, pag. 5), sezione 2.2.6, intitolata «Campo di applicazione del regolamento in relazione alla direttiva sui viaggi "tutto compreso"». Tale documento non vincolante è menzionato anche dal giudice del rinvio, il quale osserva correttamente che il relativo paragrafo 4.2 verte sul diritto al rimborso in caso di negato imbarco o di cancellazione del volo, ma senza riferirsi al contenuto dell'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento.

58 In effetti, il considerando 36 e l'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva 2015/2302 precisano che il risarcimento concesso ai sensi di tale direttiva, in caso di non conforme esecuzione dei servizi turistici, e quello concesso ai sensi di altra normativa dell'Unione citata, tra cui figura il regolamento n. 261/2004, devono essere «detratti gli uni dagli altri per evitare un risarcimento eccessivo». Sebbene detta direttiva, che ha sostituito la direttiva 90/314, non sia applicabile nel caso di specie (v. paragrafo 8 delle presenti conclusioni), tuttavia la precisazione fornita in tal modo dal legislatore dell'Unione riveste indubbio interesse, a mio avviso, nel presente procedimento.

59 Purtroppo non è raro che il consumatore sia confrontato con l'insolvenza o il fallimento di un operatore con il quale ha concluso un contratto, senza potere mai ottenere il risarcimento o una compensazione pecuniaria per il suo inadempimento.

60 Non si può presumere, a mio avviso, che il prezzo da rimborsare a tali passeggeri sia identico al prezzo concordato tra l'organizzatore di viaggi e il vettore per l'acquisto di posti aerei, dato che tale organizzatore può avere optato per una tariffa diversa all'atto della vendita dei biglietti ai propri clienti.

61 Rammento che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004 prevede «il rimborso (…) del prezzo pieno del biglietto», e non di un prezzo vicino ad esso.

67. Tenuto conto di tutti questi elementi, l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato, a mio avviso, nel senso che un passeggero cui la direttiva 90/314, come trasposta nel diritto nazionale, conferisca il diritto di esigere dall'organizzatore del suo viaggio «tutto compreso», in caso di cancellazione dello stesso, la restituzione di tutte le somme che gli ha versato in esecuzione del loro contratto, non può chiedere il rimborso del prezzo del suo biglietto aereo al vettore aereo operativo, in forza del menzionato regolamento, neanche qualora detto organizzatore non sia economicamente in grado di rimborsare il biglietto e non abbia adottato le misure necessarie per garantire il rimborso.

## V. Conclusione

68. Alla luce delle suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere come segue alle questioni pregiudiziali sollevate dal rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali, Paesi Bassi):

«L'articolo 8, paragrafo 2, 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 un passeggero cui la direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso", come trasposta nel diritto nazionale, conferisca il diritto di esigere dall'organizzatore del suo viaggio "tutto compreso", in caso di cancellazione dello stesso, la restituzione di tutte le somme che gli ha versato in esecuzione del loro contratto, non può chiedere il rimborso del prezzo del suo biglietto aereo al vettore aereo operativo, in forza del menzionato regolamento, neanche qualora detto organizzatore non sia economicamente in grado di rimborsare il biglietto e non abbia adottato le misure necessarie per garantire il rimborso».