Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

24 febbraio 2022*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 1 – Ambito di applicazione – Volo in coincidenza in partenza e a destinazione di un paese terzo – Prenotazione unica presso un vettore aereo comunitario – Coincidenza nel territorio di uno Stato membro – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), e articolo 7 – Volo alternativo ritardato – Presa in considerazione dell'orario di arrivo effettivo ai fini della compensazione pecuniaria»

Nella causa C-451/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 25 agosto 2020, pervenuta in cancelleria il 23 settembre 2020, nel procedimento

Airhelp Ltd

contro

Austrian Airlines AG,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente della Terza Sezione, facente funzione di presidente della Quarta Sezione, S. Rodin (relatore) e N. Piçarra, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per l'Airhelp Ltd, da E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin;

– per l'Austrian Airlines AG, da M. Klemm, Rechtsanwalt;

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

* Lingua processuale: il tedesco.

– per il governo danese, da M. Wolff, J. Nymann-Lindegren e M. Jespersen, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da G. Braun e K. Simonsson, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 ottobre 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), e dell'articolo 7, paragrafo 1, 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 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'Airhelp Ltd e l'Austrian Airlines AG in merito al rifiuto di quest'ultima di offrire una compensazione pecuniaria a NT, un passeggero aereo nei cui diritti è subentrata l'Airhelp, a causa della cancellazione del suo volo.

Contesto normativo

3 L'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», dispone quanto segue:

«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;

(...)».

4 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», ai suoi paragrafi 1 e 5 prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica:

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

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

(...)

5. Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero».

5 L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», così recita:

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

(...)

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».

6 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», ai paragrafi 1, 2 e 4 prevede quanto segue:

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

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

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

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

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

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.

(...)

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

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

7 NT aveva una prenotazione per un volo in coincidenza da Chişinău (Moldavia) a Bangkok (Thailandia), via Vienna (Austria). Era previsto che il vettore aereo avrebbe operato i due segmenti di volo che componevano tale volo in coincidenza oggetto di un'unica prenotazione. Il primo di detti segmenti di volo da Chişinău a Vienna, con partenza e arrivo previsti il 29 maggio 2019, rispettivamente, alle 15:55 e alle 16:40. Il successivo secondo segmento di volo da Vienna a Bangkok, con partenza e arrivo previsti, rispettivamente, il 29 maggio 2019 alle 23:20 e il 30 maggio 2019 alle 14:20. Secondo il metodo di calcolo della rotta ortodromica, la distanza tra Chişinău e Bangkok è di oltre 3 500 km.

8 Il volo da Chişinău a Vienna è stato cancellato meno di sette giorni prima della partenza prevista. Di conseguenza, l'Austrian Airlines ha modificato la prenotazione di NT trasferendolo su un altro volo, contrassegnato dal numero TK 68 da Istanbul (Turchia) a Bangkok, con partenza e arrivo previsti il 30 maggio 2019, rispettivamente all'1:25 e alle 15:00. Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che non è stato possibile determinare in che modo e a che ora NT sia stato condotto da Chişinău a Istanbul. Il volo da Istanbul a Bangkok ha raggiunto quest'ultima destinazione alle 16:47, ossia con un ritardo di 1 ora e 47 minuti rispetto all'orario previsto di tale volo alternativo.

9 Nel caso in cui il volo da Istanbul a Bangkok non fosse stato ritardato, NT sarebbe arrivato alla sua destinazione finale, Bangkok, 40 minuti più tardi che se avesse potuto viaggiare conformemente alla sua pianificazione iniziale via Vienna. Tuttavia, poiché tale volo Istanbul-Bangkok ha subìto un ritardo di 1 ora e 47 minuti, NT è giunto in realtà alla sua destinazione finale con un ritardo di 2 ore e 27 minuti rispetto all'orario di arrivo previsto del volo in coincidenza inizialmente prenotato.

10 NT ha ceduto all'Airhelp il diritto di cui disponeva nei confronti dell'Austrian Airlines ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

11 L'Airhelp ha adito il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) al fine di ottenere una compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 300, in quanto l'Austrian Airlines non ha proposto a NT un volo alternativo che gli consentisse di raggiungere la sua destinazione finale entro le due ore successive all'arrivo previsto del volo in coincidenza inizialmente prenotato, pur ammettendo che l'Austrian Airlines aveva il diritto di far valere una riduzione pari alla metà dell'importo della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in applicazione del paragrafo 2 del medesimo articolo.

12 Il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha accolto la domanda dell'Airhelp con la motivazione che dal testo del regolamento n. 261/2004 risultava chiaramente che, nel contesto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di quest'ultimo, occorreva comparare l'orario di arrivo previsto del volo inizialmente prenotato con l'orario in cui il volo alternativo ha effettivamente raggiunto la destinazione finale. Detto giudice ne ha dedotto che un vettore aereo è esonerato dal pagamento della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento soltanto se, di fatto, il passeggero è giunto alla sua destinazione finale con il volo alternativo con un ritardo massimo di due ore rispetto all'orario di arrivo previsto del volo inizialmente prenotato. Detto giudice non ha tuttavia affrontato la questione se le disposizioni del regolamento n. 261/2004 fossero applicabili alla controversia di cui era stato investito.

13 L'Austrian Airlines ha interposto appello avverso tale decisione dinanzi al giudice del rinvio, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), contestando la pertinenza dei limiti temporali presi in considerazione dal giudice di primo grado. Secondo l'Austrian Airlines, in caso di cancellazione di un volo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, occorre prendere in considerazione non già l'orario di arrivo effettivo del volo alternativo nel luogo della destinazione finale, bensì l'orario di arrivo normalmente previsto di tale volo.

14 Il giudice del rinvio si pone tuttavia la questione se il regolamento n. 261/2004 sia applicabile alla causa di cui è investito, tenuto conto della giurisprudenza della Corte da cui risulterebbe che lo scalo nel territorio dell'Unione non ha l'effetto di rendere applicabile il regolamento n. 261/2004 ai voli in coincidenza che non hanno il loro luogo di partenza o di destinazione finale nel territorio dell'Unione. Ebbene, tale sarebbe proprio il caso del volo in coincidenza di cui trattasi nella presente causa. Detto giudice si chiede se una siffatta soluzione sia conforme all'obiettivo di detto regolamento, consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. A tal riguardo, il giudice del rinvio osserva che, se i due segmenti di volo non fossero stati oggetto di un'unica prenotazione, ciascuno di essi sarebbe rientrato certamente nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004, in ragione del chiaro tenore letterale del suo articolo 3, paragrafo 1.

15 Inoltre, nell'ipotesi in cui il regolamento n. 261/2004 fosse applicabile, occorrerebbe stabilire se le ore di partenza e di arrivo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di tale regolamento si riferiscano all'orario inizialmente previsto del volo alternativo o alle ore di partenza e di arrivo effettive di tale volo. Infatti, solo in quest'ultima ipotesi NT potrebbe pretendere una compensazione pecuniaria a carico dell'Austrian Airlines.

16 Basandosi su un'analisi delle diverse versioni linguistiche del regolamento n. 261/2004 nonché sulla giurisprudenza nazionale, il giudice del rinvio ritiene che detta disposizione debba essere interpretata nel senso che occorre confrontare l'orario di arrivo previsto del volo inizialmente prenotato con l'orario di arrivo effettivo del volo alternativo. Esso considera che una siffatta interpretazione sembra essere altresì suffragata dall'ordinanza del 27 giugno 2018, flightright (C-130/18, non pubblicata, EU:C:2018:496).

17 Il giudice del rinvio ritiene tuttavia che l'argomento dell'Austrian Airlines, secondo cui una siffatta interpretazione può produrre risultati contrari all'obiettivo di un elevato livello di protezione per i passeggeri, non sia pertinente, in quanto la presa in considerazione dell'orario di arrivo effettivo del volo alternativo potrebbe comportare conseguenze giuridiche diverse per situazioni identiche.

18 Infine, il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo è semplicemente tenuto a offrire un volo alternativo al passeggero interessato e che non si assume, di conseguenza, alcuna responsabilità in caso di ritardo del volo alternativo, nei limiti in cui quest'ultimo non deve essere effettuato da detto vettore. A tal riguardo, dalla sentenza del 12 marzo 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), risulterebbe che i disagi subiti da un passeggero a causa, da un lato, della cancellazione del volo prenotato e, dall'altro, di un ritardo prolungato del volo alternativo, devono essere valutati separatamente e possono eventualmente far sorgere il diritto a una duplice compensazione pecuniaria.

19 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 3, paragrafo 1, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che tale regolamento trova applicazione anche nel caso di un collegamento aereo, oggetto di un'unica prenotazione, composto da due segmenti di volo, entrambi operati da uno (stesso) vettore aereo comunitario, qualora il luogo di partenza del primo segmento di volo e il luogo di arrivo del secondo segmento di volo si trovino entrambi in un paese terzo e solo il luogo di arrivo del primo volo e il luogo di partenza del secondo volo si trovino nel territorio di uno Stato membro.

Nel caso di risposta affermativa alla prima questione:

2) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che al passeggero spetti la compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento anche nel caso in cui il volo offertogli in alternativa, pur dovendo raggiungere, secondo il relativo piano di volo, la propria destinazione finale entro le due ore successive all'orario di arrivo previsto per il volo cancellato, non abbia poi, in realtà, raggiunto la propria destinazione entro tale orario».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

20 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che tale regolamento trova applicazione nel caso di un volo in coincidenza, oggetto di un'unica prenotazione, composto da due segmenti di volo che devono essere operati da un vettore aereo comunitario, qualora sia l'aeroporto di partenza del primo segmento di volo sia l'aeroporto di arrivo del secondo segmento di volo siano situati in un paese terzo e solo l'aeroporto in cui avviene lo scalo sia situato nel territorio di uno Stato membro.

21 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento 261/2004, quest'ultimo si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, quest'ultimo si applica altresì ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato

UE, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

22 Conformemente a una costante giurisprudenza della Corte, ai fini dell'interpretazione di una norma del diritto dell'Unione si deve tener conto non soltanto del tenore letterale della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 2 dicembre 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

23 A tal riguardo, in primo luogo, dal tenore letterale dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 risulta che quest'ultimo trova applicazione, alle condizioni da esso stabilite, ai passeggeri e non ai voli sui quali si imbarcano, cosicché rilevano unicamente il luogo dell'aeroporto di partenza e il luogo dell'aeroporto di arrivo del passeggero interessato, e non gli aeroporti utilizzati, come luoghi di scalo, dai voli sui quali tale passeggero si è imbarcato per raggiungere la sua destinazione. Ne consegue che, nel caso di voli in coincidenza oggetto di un'unica prenotazione, non si deve tener conto, ai fini dell'applicazione di tale articolo, del luogo dell'aeroporto di scalo, dato che quest'ultimo non può essere considerato come il luogo dell'aeroporto di partenza o di arrivo del passeggero interessato.

24 In secondo luogo, tale interpretazione è confermata da un'analisi del contesto in cui si inserisce l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004. La nozione di «destinazione finale», infatti, è definita all'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004 come la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo sul quale si sia imbarcato il passeggero interessato.

25 Orbene, la Corte ha dichiarato che dall'espressione «ultimo volo» discende che la nozione di «volo in coincidenza» deve essere intesa come facente riferimento a due o più voli che costituiscono un tutt'uno ai fini del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004 (sentenza del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 18 e giurisprudenza ivi citata). Ciò avviene quando due o più voli, al pari della situazione di cui trattasi nel procedimento principale, sono stati oggetto di un'unica prenotazione (v., in tal senso, sentenza del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

26 È in tal senso che la Corte ha costantemente dichiarato che un volo con una o più coincidenze che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione rappresenta un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004, tale che l'applicabilità di detto regolamento va valutata in considerazione tanto del luogo di partenza iniziale quanto della destinazione finale di tale volo (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 16 e giurisprudenza ivi citata, nonché ordinanza del 12 novembre 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

27 Tale interpretazione è confermata anche dalla giurisprudenza della Corte, secondo la quale, ai fini della compensazione pecuniaria forfettaria prevista all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, sono determinanti soltanto, da un lato, il ritardo riscontrato rispetto all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale, da intendersi come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero di cui trattasi e, dall'altro, la distanza tra il luogo del primo decollo e la

destinazione finale, a prescindere da eventuali voli in coincidenza (v., in tal senso, sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punto 35, e ordinanza del 22 aprile 2021, British Airways, C-592/20, non pubblicata EU:C:2021:312, punto 33 e giurisprudenza ivi citata).

28 Infatti, non si può ritenere che un volo in coincidenza debba essere inteso come un tutt'uno ai fini della compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, mentre un tale volo dovrebbe essere artificialmente segmentato al fine di determinare l'ambito di applicazione di detto regolamento.

29 In terzo luogo, l'obiettivo del regolamento n. 261/2004 non osta a che una siffatta interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, di detto regolamento sia esclusa. Infatti, l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei esige certamente che il regolamento n. 261/2004 sia interpretato conformemente a detto obiettivo, ma non può tuttavia condurre ad estendere indebitamente l'ambito di applicazione di detto regolamento a situazioni che non rientrano in quest'ultimo.

30 Ne consegue che l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 non può essere interpretato nel senso che il passeggero di un volo in coincidenza il cui luogo di partenza iniziale e la cui destinazione finale sono situati in paesi terzi può avvalersi delle disposizioni di tale regolamento per il solo motivo che uno o più scali dei segmenti di tale volo sono situati nel territorio dell'Unione.

31 In ogni caso, una lettura secondo la quale, nel contesto dei voli in coincidenza, uno scalo in un aeroporto situato nel territorio dell'Unione è sufficiente per rendere applicabile il regolamento n. 261/2004 contrasterebbe non solo con la giurisprudenza costante della Corte, ricordata ai punti 25 e 26 della presente sentenza, ma violerebbe altresì le prescrizioni dell'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento e il principio della certezza del diritto.

32 A tal riguardo, occorre ricordare che l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 prevede chiaramente due ipotesi distinte nelle quali tale regolamento è applicabile ai passeggeri interessati. Come risulta dal punto 21 della presente sentenza, la prima ipotesi, prevista dalla lettera a) di detta disposizione e che riguarda tutti i passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio dell'Unione, non è soggetta ad alcun'altra condizione o causa di inapplicabilità, mentre la seconda ipotesi, prevista dalla lettera b) di detta disposizione, che riguarda tutti i passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e a destinazione di un aeroporto situato nel territorio dell'Unione e a condizione che il vettore operante il loro volo sia un vettore comunitario, esclude tuttavia l'applicabilità di tale regolamento a tali passeggeri se essi hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo.

33 Orbene, l'interpretazione secondo cui un passeggero potrebbe avvalersi delle disposizioni del regolamento n. 261/2004 per il solo motivo che l'aeroporto di uno scalo del volo in coincidenza è situato nel territorio dell'Unione è incompatibile con la seconda ipotesi, prevista all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004.

34 In primo luogo, una siffatta interpretazione comporterebbe che i passeggeri per i quali né il luogo di partenza iniziale né la destinazione finale corrisponde a un aeroporto situato nel territorio dell'Unione rientrerebbero necessariamente almeno nella prima ipotesi, prevista all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, mentre i passeggeri rientranti nella seconda ipotesi, prevista al paragrafo 1, lettera b), di detto articolo, pur avendo come destinazione finale

un aeroporto situato nel territorio dell'Unione, rientrerebbero nell'ambito di applicazione di tale regolamento solo se, da un lato, il vettore operante il loro volo sia un vettore comunitario e, dall'altro, non siano interessati dalla causa di inapplicabilità di cui al punto 32 della presente sentenza.

35 In secondo luogo, una siffatta interpretazione svuoterebbe l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 di una parte del suo significato, in quanto la sua applicabilità, anche nel caso in cui la destinazione finale del passeggero interessato corrisponda a un aeroporto situato nel territorio dell'Unione, sarebbe limitata unicamente ai passeggeri dei voli diretti a destinazione dell'Unione.

36 Pertanto, il passeggero di un volo proveniente da un paese terzo e diretto nel territorio dell'Unione con una coincidenza in un aeroporto situato nel territorio dell'Unione rientrerebbe automaticamente nell'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento, mentre lo stesso non varrebbe per il passeggero di un volo diretto che collega esattamente lo stesso aeroporto di partenza e la stessa destinazione finale qualora, peraltro, il suo volo non sia operato da un vettore aereo comunitario o qualora sia interessato dalla causa di inapplicabilità parimenti prevista all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento.

37 In determinate situazioni, infatti, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, una siffatta interpretazione comporterebbe che le due ipotesi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 siano simultaneamente applicabili alla medesima fattispecie.

38 Da un lato, nel caso di specie, il luogo di scalo del primo segmento di volo è situato nel territorio dell'Unione ed è identico al luogo di partenza del secondo segmento di volo, la tratta è operata da un vettore aereo comunitario, e dal fascicolo sottoposto alla Corte non risulta che NT abbia ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in cui era situato l'aeroporto di partenza. NT potrebbe quindi invocare a priori le disposizioni del regolamento n. 261/2004 ai sensi del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del medesimo.

39 Dall'altro lato, se si dovesse interpretare l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 nel senso che uno scalo in un aeroporto situato nel territorio dell'Unione è sufficiente per rendere tale regolamento applicabile al passeggero interessato, NT potrebbe altresì considerare che la sua situazione rientra nell'ipotesi prevista dal paragrafo 1, lettera a), di detto articolo. Ne risulterebbe che, in una situazione come quella oggetto del procedimento principale, non sarebbe possibile determinare con certezza in quale delle due ipotesi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento rientri il passeggero interessato.

40 In terzo e ultimo luogo, una siffatta interpretazione avrebbe come conseguenza che, per quanto riguarda la nozione di «voli in coincidenza», essa dovrebbe essere intesa sia come un'«unità» costituita da due o più voli che costituiscono un tutt'uno e sia come due o più voli distinti. Una tale incoerenza nella portata conferita a tale nozione violerebbe il principio della certezza del diritto, il quale esige, secondo una giurisprudenza costante, che la normativa dell'Unione sia certa e che la sua applicazione sia prevedibile per i destinatari delle norme (v., in tal senso, sentenza del 14 ottobre 2010, Nuova Agricast e Cofra/Commissione, C-67/09 P, EU:C:2010:607, punto 77 e giurisprudenza ivi citata).

41 Alla luce di tutte le considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che tale regolamento non trova applicazione nel caso di un volo in coincidenza che è

stato oggetto di un'unica prenotazione ed è composto da due segmenti di volo che devono essere operati da un vettore aereo comunitario qualora sia l'aeroporto di partenza del primo segmento di volo sia l'aeroporto di arrivo del secondo segmento di volo siano situati in un paese terzo e solo l'aeroporto in cui avviene lo scalo sia situato nel territorio di uno Stato membro.

Sulla seconda questione

42 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulle spese

43 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:

L'articolo 3, paragrafo 1, 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 tale regolamento non trova applicazione nel caso di un volo in coincidenza che è stato oggetto di un'unica prenotazione ed è composto da due segmenti di volo che devono essere operati da un vettore aereo comunitario qualora sia l'aeroporto di partenza del primo segmento di volo sia l'aeroporto di arrivo del secondo segmento di volo siano situati in un paese terzo e solo l'aeroporto in cui avviene lo scalo sia situato nel territorio di uno Stato membro.

Firme