SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

13 ottobre 2011 *

Nel procedimento C-83/10,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 267 TFUE, dallo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (Spagna), con decisione 1º febbraio 2010, pervenuta in cancelleria l'11 febbraio 2010, nella causa

**Aurora Sousa Rodríguez,**

**Yago López Sousa,**

**Rodrigo Manuel Puga Lueiro,**

**Luis Ángel Rodríguez González,**

**María del Mar Pato Barreiro,**

* Lingua processuale: lo spagnolo.

**Manuel López Alonso,**

**Yaiza Pato Rodríguez**

contro

**Air France SA,**

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dal sig. J. Malenovský (relatore), dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. E. Juhász e D. Šváby giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la sig.ra. Sousa Rodríguez, i sigg. López Sousa, Puga Lueiro, Rodríguez González, la sig.ra Pato Barreiro, il sig. López Alonso e la sig.ra Pato Rodríguez dall'avv. J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, assistito dall'avv. J. González Pérez, abogado;

— per il governo francese, dai sigg. G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti;

— per il governo italiano, dalla sig.ra G. Palmieri, in qualità di agente, assistita dalla sig.ra M. Russo, avvocato dello Stato;

— per il governo polacco, dal sig. M. Szpunar, in qualità di agente;

— per il governo del Regno Unito, dal sig. S. Hathaway, in qualità di agente, assistito dal sig. D. Beard, barrister;

— per la Commissione europea, dalla sig.ra L. Lozano Palacios e dal sig. K. Simonsson, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 28 giugno 2011,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 2, lett. l), e 12 del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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 L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra sette passeggeri e l'Air France SA (in prosieguo: l'«Air France»), avente ad oggetto il risarcimento dei danni che essi affermano di aver subito a causa dei ritardi prolungati e dei disagi causati dai problemi tecnici emersi sul velivolo della citata compagnia aerea durante il volo che collegava Parigi (Francia) a Vigo (Spagna).

## Contesto normativo

### *Il diritto internazionale*

3 La Comunità europea ha partecipato alla conferenza diplomatica internazionale di diritto aereo svoltasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999, che ha portato all'adozione, il 28 maggio 1999, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), e ha firmato tale convenzione il 9 dicembre 1999.

4 Il 5 aprile 2001 il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la decisione 2001/539/CE, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (GU L 194, pag. 38). Tale convenzione è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione, il 28 giugno 2004.

5 L'art. 19 della convenzione di Montreal, intitolato «Ritardo», contenuto nel capitolo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

6 L'art. 22, n. 1, di tale convenzione, intitolato «Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci», rientrante nel medesimo capitolo III, così recita:

«Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero».

7 L'art. 29 della convenzione di Montreal, intitolato «Fondamento della richiesta risarcitoria», dispone quanto segue:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo, in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione (...)».

*Il diritto dell'Unione*

Il regolamento (CE) n. 2027/97

8 L'art. 1 del regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»), così dispone:

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal (…)».

9 L'art. 3, n. 1, del citato regolamento così recita:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

Il regolamento n. 261/2004

10 I «considerando» decimo e diciassettesimo del regolamento n. 261/2004 sono del seguente tenore:

«(10) I passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

(...)

(17) I passeggeri il cui volo subisce un ritardo di durata definita dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza e dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti».

11 L'art. 1, n. 1, di tale regolamento, intitolato «Oggetto», prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;

b) cancellazione del volo;

c) ritardo del volo».

12 L'art. 2 del citato regolamento, intitolato «Definizioni», alla sua lett. l), prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

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

13 L'art. 5, nn. 1-3, del medesimo regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», è così formulato:

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

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

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

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

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

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

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

14 L'art. 6, n. 1, del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto:

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

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

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

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a)».

15 L'art. 7, n. 1, di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria » così dispone:

«1. 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 1 500 chilometri;

(…)».

16 L'art. 8 del citato regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo», prevede quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) — il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

— un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

(...)

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo».

17 L'art. 9, nn. 1 e 2, del regolamento 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza», prevede quanto segue:

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

a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;

b) alla sistemazione in albergo:

— qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

— qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

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

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica».

18 L'art. 12, n. 1, di detto regolamento, intitolato «Risarcimenti supplementari», così recita:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

**Causa principale e questioni pregiudiziali**

19 I ricorrenti nella causa principale hanno concluso con l'Air France un contratto di trasporto aereo per il trasferimento da Parigi (Francia) a Vigo (Spagna) con il volo n. 5578 della citata compagnia. Detto volo era fissato per il 25 settembre 2008, con partenza dall'aeroporto di Paris-Charles de Gaulle alle ore 19.40.

20 Alcuni minuti dopo il decollo dell'aereo all'ora prevista, il pilota ha deciso di rientrare al punto di partenza, l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi, a causa di un guasto tecnico dell'aereo. Non c'è alcun elemento del fascicolo del procedimento principale che indichi che, dopo il rientro all'aeroporto di origine, l'aereo sia poi ripartito e abbia raggiunto, con ritardo, la sua destinazione.

21 Tre dei passeggeri del volo in questione sono stati invitati a prendere un volo con partenza l'indomani, 26 settembre 2008, alle ore 7.05, dall'aeroporto di Parigi Orly, con destinazione Oporto (Portogallo), da dove hanno raggiunto in taxi la città di Vigo. Ad un altro viaggiatore è stato proposto di prendere, lo stesso giorno, un volo da Parigi a Vigo, via Bilbao. Quanto ai restanti passeggeri, l'Air France li ha ricollocati sul suo volo Parigi-Vigo, anch'esso decollato il 26 settembre 2008, alla stessa ora di quello che aveva subito l'avaria (19.40). A nessuno dei passeggeri del volo del giorno precedente, eccezion fatta per uno, sarebbe stata offerta una sistemazione in albergo a spese dell'Air France o una qualsivoglia assistenza da parte di tale compagnia aerea.

22 Sette dei passeggeri del volo n. 5578, vale a dire i ricorrenti nella causa principale, hanno citato in giudizio l'Air France dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (tribunale di commercio di Pontevedra) per ottenere il risarcimento dei danni occasionati dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

23 I ricorrenti nella causa principale chiedono la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del regolamento n. 261/2004 fino a concorrenza dell'importo forfettario di EUR 250 pro capite, come previsto da detta disposizione. Uno dei ricorrenti chiede, inoltre, il rimborso delle spese sopportate per lo spostamento in taxi dall'aeroporto di Oporto a Vigo. Un altro ricorrente chiede il rimborso delle spese relative ai pasti consumati all'aeroporto di Parigi, nonché alla custodia del proprio cane prolungatasi di un giorno rispetto alle previsioni. Tutti i ricorrenti chiedono, infine, che l'Air France venga condannata a corrispondere loro un importo supplementare a titolo di risarcimento del danno morale che affermano di aver subito.

24 Alla luce di tali fatti, lo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la nozione di "cancellazione del volo" definita all'art. 2, lett. l), del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretata nel senso che si riferisce esclusivamente alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, possa comprendere anche qualunque circostanza in cui il volo sul quale è stato prenotato un posto, pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del rientro forzato all'aeroporto di origine per cause tecniche.

2) Se la nozione di "risarcimento supplementare" di cui all'art. 12 dello stesso regolamento debba essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, in caso di cancellazione del volo, di concedere un risarcimento dei danni, inclusi i danni morali, per inadempimento del contratto di trasporto aereo, conformemente ai criteri stabiliti dalla normativa e dalla giurisprudenza nazionali in materia di responsabilità contrattuale o se, al contrario, tale risarcimento debba limitarsi alle spese sostenute dai passeggeri debitamente comprovate e non sufficientemente

rimborsate dal vettore aereo, conformemente agli artt. 8 e 9 del [regolamento n. 261/2004], senza che tali disposizioni siano state invocate, o se, infine, tali due nozioni di risarcimento supplementare siano tra loro compatibili».

**Sulle questioni pregiudiziali**

*Sulla prima questione*

25 Ai fini della compensazione pecuniaria ai passeggeri sulla base del combinato disposto degli artt. 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, il giudice del rinvio, chiamato a stabilire se il volo in questione possa essere qualificato come «cancellato» ai sensi dell'art. 2, lett. l), del medesimo regolamento, chiede, in sostanza, se la nozione di «cancellazione del volo» si riferisca esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, oppure se essa comprenda anche il caso in cui detto aereo, pur essendo partito, sia stato costretto a rientrare all'aeroporto di partenza a causa di un guasto tecnico.

26 Occorre anzitutto ricordare che l'art. 2, lett. l), del citato regolamento definisce la «cancellazione del volo» come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto». Per poter determinare il senso della nozione di «cancellazione del volo», occorre dunque precisare prima quello della nozione di «volo», ai sensi di tale articolo.

27 A tale proposito la Corte ha già avuto modo di dichiarare che un volo consiste, sostanzialmente, in un'operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario

(sentenza 10 luglio 2008, causa C-173/07, Emirates Airlines, Racc. pag. I-5237, punto 40). Essa ha inoltre precisato che l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore (sentenza 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e a., Racc. pag. I-10923, punto 30).

28 Poiché con il termine «itinerario» si indica il percorso che l'aereo effettua dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione, secondo una determinata tempistica, ne deriva che, affinché un volo possa essere considerato come effettuato, non è sufficiente che l'aereo sia partito conformemente all'itinerario previsto, ma è necessario anche che esso raggiunga la sua destinazione come prevista dal medesimo itinerario. Orbene, la circostanza che il decollo sia stato garantito, ma che l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione prevista dall'itinerario, fa sì che il volo, così come era inizialmente previsto, non può essere considerato effettuato.

29 Inoltre, dalla definizione di cui all'art. 2, lett. l), del regolamento n. 261/2004 non discende affatto che la «cancellazione» di detto volo richiederebbe, ai sensi del medesimo articolo, oltre alla mancata effettuazione del volo inizialmente previsto, l'adozione di una decisione esplicita di cancellazione.

30 A tal riguardo, la Corte ha precisato che, in linea di principio, si poteva parlare di una cancellazione quando il volo inizialmente previsto e ritardato si riversa in un altro volo, ossia quando la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale i passeggeri in tal modo trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione (sentenza Sturgeon e a., cit., punto 36).

31 In una siffatta situazione, non è affatto necessario che tutti i passeggeri che avevano prenotato un posto sul volo inizialmente previsto siano trasferiti su un altro volo. A tal riguardo rileva esclusivamente la situazione individuale di ciascun passeggero trasportato, vale a dire il fatto che, per quanto riguarda il passeggero interessato, la programmazione iniziale del volo sia stata abbandonata.

32 A tal riguardo si deve osservare che tanto l'art. 1, n. 1, lett. b), quanto i «considerando» decimo e diciassettesimo del regolamento n. 261/2004, nelle differenti versioni linguistiche del regolamento, fanno riferimento alla cancellazione del [«loro»] volo.

33 È infatti pacifico che tutti i ricorrenti nella causa principale siano stati trasferiti su altri voli, programmati all'indomani del giorno previsto per la partenza, che hanno consentito loro di raggiungere la destinazione finale, vale a dire Vigo, in taluni casi tramite coincidenza. Il «loro» volo inizialmente previsto deve pertanto essere qualificato come «cancellato».

34 Infine, va osservato che il motivo per il quale l'aereo è stato costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e non ha raggiunto dunque la sua destinazione, non incide sulla qualificazione della «cancellazione del volo» ai sensi della succitata definizione di cui all'art. 2, lett. l), del regolamento n. 261/2004. Infatti, detto motivo è rilevante soltanto al fine di stabilire, nell'ambito del risarcimento del danno sofferto dai passeggeri a causa della cancellazione del volo, se, eventualmente, tale cancellazione «è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, ipotesi in cui non è dovuto alcun risarcimento.

35 Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, occorre risolvere la prima questione dichiarando che la nozione di «cancellazione del volo», come definita dall'art. 2, lett. l), del regolamento n. 261/2004, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo siano stati trasferiti su altri voli.

*Sulla seconda questione*

36 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, a titolo del risarcimento supplementare di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale, conformemente alle norme nazionali, possa condannare il vettore aereo a risarcire qualunque tipo di danno, incluso quello di natura morale, risultante da un inadempimento del contratto di trasporto aereo. Esso si interroga, in particolare, sulla questione se tale risarcimento supplementare possa comprendere le spese che i passeggeri hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dell'obbligo di offrire sostegno e assistenza ad esso incombente in forza degli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004.

37 Occorre anzitutto ricordare che l'art. 1 del regolamento n. 261/2004 sottolinea il carattere minimo dei diritti che esso istituisce a vantaggio dei passeggeri aerei in caso di negato imbarco contro la loro volontà, cancellazione o ritardo del volo. Inoltre, l'art. 12 di tale regolamento, intitolato «risarcimenti supplementari», prevede che il citato regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri ad un risarcimento supplementare. È altresì precisato che il risarcimento concesso ai sensi del medesimo regolamento può essere detratto da detto risarcimento.

38 Da tali disposizioni risulta che il risarcimento concesso ai passeggeri aerei sulla base dell'art. 12 del regolamento n. 261/2004 è destinato a completare l'applicazione delle misure previste dal citato regolamento, di modo che i passeggeri siano risarciti del danno complessivo subito a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali. Tale disposizione consente quindi al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire il danno occasionato ai passeggeri dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo sulla base di un fondamento giuridico diverso dal regolamento n. 261/2004, vale a dire, segnatamente, alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale.

39 A tal riguardo, occorre ricordare che la Corte ha già avuto modo di dichiarare che le misure uniformi e immediate adottate ai sensi del regolamento n. 261/2004 non ostano di per sé a che i passeggeri interessati, nel caso in cui lo stesso inadempimento del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali causi loro anche danni che facciano sorgere un diritto a indennizzo, possano intentare comunque le azioni di risarcimento dei detti danni alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal (v., in tal senso, sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punto 47).

40 In particolare, le disposizioni degli artt. 19, 22 e 29 della convenzione di Montreal, applicabili, in virtù dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2027/97, alla responsabilità di un vettore aereo stabilito sul territorio di uno Stato membro, precisano le condizioni in cui, successivamente al ritardo o alla cancellazione di un volo, i passeggeri interessati possono esperire le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale da parte dei vettori responsabili di un danno derivante dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

41 A tal riguardo, occorre ricordare che, nella sua sentenza 6 maggio 2010, causa C-63/09, Walz (Racc. pag. I-4239, punto 29), la Corte ha dichiarato che i termini «préjudice» e «dommage», contemplati al capitolo III della convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere intesi nel senso che includono tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale. Ne consegue che il danno suscettibile di risarcimento, ai sensi dell'art. 12 del regolamento n. 261/2004, può essere un danno di natura non solo materiale, ma anche morale.

42 Per contro, a titolo di risarcimento supplementare, sulla base dell'art. 12 del regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale non può condannare un vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che questi ultimi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte di tale vettore aereo degli obblighi di sostegno (rimborso del biglietto o imbarco su un volo alternativo per la destinazione finale, assunzione a proprio carico delle spese

di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto inizialmente previsto) e di assistenza (rimborso delle spese di ristorazione, sistemazione in albergo e comunicazione) ad esso incombenti in virtù degli artt. 8 e 9 di detto regolamento.

43 Infatti, le domande dei passeggeri aerei fondate sui diritti ad essi conferiti dal citato regolamento, come quelli enunciati dagli artt. 8 e 9 di quest'ultimo, non si possono considerare come rientranti in un risarcimento «supplementare» nell'accezione accolta al punto 38 della presente sentenza.

44 Tuttavia, quando un vettore viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004, i passeggeri aerei possono legittimamente far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui ai citati articoli.

45 Infine, poiché il giudice nazionale ha sollevato la questione se i diritti dei passeggeri aerei sanciti dagli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004 siano subordinati alla circostanza che dette disposizioni siano invocate da questi ultimi, occorre precisare che, come osservato dall'avvocato generale al paragrafo 61 delle sue conclusioni, nel regolamento n. 261/2004 non sussiste alcun elemento che precluda l'attribuzione di un risarcimento in seguito all'inadempimento degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del citato regolamento se tali disposizioni non sono state indicate dai passeggeri aerei.

46 Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, occorre risolvere la seconda questione dichiarando che la nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale

non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento.

**Sulle spese**

47 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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 (Terza Sezione) dichiara:

**1) La nozione di «cancellazione del volo», come definita dall'art. 2, lett. l), del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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 interpretata nel senso che, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, essa non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo siano stati trasferiti su altri voli.**

2) **La nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento.**

Firme