Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

23 marzo 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Esonero dall'obbligo di compensazione – Nozione di "circostanze eccezionali" – Sciopero dei piloti organizzato nel rispetto della legge – Circostanze "interne" ed "esterne" all'attività del vettore aereo operativo – Articoli 16, 17 e 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea – Insussistenza di pregiudizio alla libertà di impresa, al diritto di proprietà e al diritto di negoziazione del vettore aereo»

Nella causa C-28/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Attunda tingsrätt (Tribunale locale di Attunda, Svezia), con decisione del 16 gennaio 2020, pervenuta in cancelleria il 21 gennaio 2020, nel procedimento

Airhelp Ltd

contro

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, R. Silva de Lapuerta, vicepresidente, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin e N. Wahl, presidenti di sezione, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (relatore), I. Jarukaitis, N. Jääskinen e J. Passer, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: C. Strömholm, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 16 dicembre 2020,

considerate le osservazioni presentate:

– per l'Airhelp Ltd, da M. Bexelius, E. Arbrandt e S. Nilsson, advokater;

– per la Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, da F. Sjövall e J. Fermbäck, advokater;

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

* Lingua processuale: lo svedese.

– per il governo tedesco, da U. Kühne, M. Hellmann e J. Möller, in qualità di agenti;

– per il governo spagnolo, da L. Aguilera Ruiz, in qualità di agente;

– per il governo francese, da E. de Moustier e A. Ferrand, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da K. Simonsson, N. Yerrell ed E. Ljung Rasmussen, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 16 marzo 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1, e rettifica in GU 2007, L 329, pag. 64).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'Airhelp Ltd e la Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (in prosieguo: la «SAS») in merito al rifiuto di quest'ultima di versare una compensazione pecuniaria a S., nei cui diritti è subentrata l'Airhelp, a causa della cancellazione del suo volo.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

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

«(1) L'intervento [dell'Unione] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 2 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», dispone quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

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

(...)

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

5 Ai termini dell'articolo 5 di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo»:

«1. 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:
   i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
   ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure
   iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

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

(...)».

6 L'articolo 7 del medesimo regolamento, recante il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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).

(...)».

Diritto svedese

7 L'articolo 45 della lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [legge relativa alla partecipazione dei dipendenti alle decisioni negoziate (1976:580)] prevede in particolare quanto segue:

«Qualora un'organizzazione di datori di lavoro, un datore di lavoro o un'organizzazione di lavoratori prevedano di adottare un'azione collettiva o di estendere un'azione collettiva in corso, sono tenuti a notificarlo per iscritto alla controparte e al Medlingsinstitutet [(Ufficio nazionale di conciliazione, Svezia)] con un preavviso di almeno sette giorni lavorativi. Si intende per "giorno lavorativo" ogni giorno eccetto il sabato, la domenica e gli altri giorni festivi, nonché la vigilia di Midsommar, di Natale e di Capodanno. Tale termine è calcolato con riferimento al momento in cui l'azione collettiva sarà avviata».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 S. aveva prenotato un posto su un volo interno da Malmö a Stoccolma (Svezia). Tale volo, che doveva essere operato dalla SAS il 29 aprile 2019, è stato cancellato lo stesso giorno a causa dello sciopero dei suoi piloti in Danimarca, in Svezia e in Norvegia (in prosieguo: lo «sciopero in questione»).

9 Dal fascicolo a disposizione della Corte risulta che, durante l'estate del 2018, le organizzazioni di dipendenti rappresentanti dei piloti della SAS in Danimarca, in Svezia e in Norvegia (in prosieguo: i «sindacati dei piloti») hanno deciso di risolvere il contratto collettivo concluso con la SAS, il quale avrebbe dovuto coprire il periodo 2017-2020. Le trattative per la conclusione di un nuovo contratto collettivo sono iniziate nel marzo 2019.

10 Ritenendo che tali trattative fossero fallite o, quanto meno, non avessero fatto sufficienti progressi, i sindacati dei piloti hanno invitato i loro membri allo sciopero. Lo sciopero in questione è dunque iniziato il 26 aprile 2019 ed è proseguito fino al 2 maggio 2019. Esso è quindi durato sette giorni, portando alla cancellazione di oltre 4 000 voli. Lo sciopero ha così coinvolto circa 380 000 passeggeri, tra cui S., che ha ceduto all'Airhelp i suoi eventuali diritti nei confronti della SAS vertenti sulla sua domanda di compensazione pecuniaria a causa della cancellazione del suo volo.

11 Il 2 maggio 2019 è stato concluso un nuovo contratto collettivo di lavoro triennale, che è quindi destinato ad essere applicato fino al 2022.

12 L'Airhelp ha adito il giudice del rinvio, l'Attunda tingsrätt (Tribunale locale di Attunda, Svezia), chiedendo che fosse ingiunto alla SAS di versarle la compensazione pecuniaria di EUR 250 prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, maggiorata degli interessi di mora a decorrere dal 10 settembre 2019 e fino all'avvenuto pagamento.

13 La SAS ritiene di non essere tenuta a versare il risarcimento richiesto, in quanto lo sciopero in questione ha costituito una circostanza eccezionale che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, tenuto conto del carattere esorbitante delle pretese di aumento delle retribuzioni avanzate dai sindacati dei piloti.

14 Essa sostiene che lo sciopero in questione costituisce una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in quanto non è inerente al normale esercizio della sua attività e sfugge al suo effettivo controllo. Infatti, una decisione di sciopero simultaneo di quattro organizzazioni sindacali non rientrerebbe nel normale esercizio dell'attività della SAS, che consiste nel fornire servizi di trasporto aereo. Inoltre, gli scioperi sarebbero molto rari sul mercato del lavoro svedese, e lo sciopero in questione – che avrebbe coinvolto, in linea di principio, tutti i piloti della SAS – sarebbe stato uno dei più grandi scioperi dell'industria del trasporto aereo mai registrati. La SAS non avrebbe quindi potuto riorganizzare le proprie attività per essere in grado di garantire i voli previsti. Inoltre, poiché lo sciopero in questione era legittimo, la SAS non avrebbe potuto ordinare ai dipendenti di riprendere il lavoro.

15 Inoltre, la risposta fornita dalla Corte nella sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17; in prosieguo: la «sentenza Krüsemann», EU:C:2018:258), secondo la quale uno «sciopero selvaggio» è inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo operativo, non sarebbe trasponibile al procedimento principale. Infatti, lo sciopero in questione non sarebbe stato motivato da una misura adottata dalla SAS, né avrebbe costituito una risposta spontanea del personale della SAS ad una normale misura di gestione adottata da quest'ultima.

16 Infine, poiché, conformemente al diritto svedese, il preavviso di sciopero deve essere depositato solo una settimana prima dell'inizio dello stesso, la SAS non avrebbe comunque potuto sottrarsi all'obbligo di compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

17 Da parte sua, l'Airhelp nega che lo sciopero in questione costituisca una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento. La conclusione di contratti collettivi si iscriverebbe, infatti, nel corso ordinario degli affari di una compagnia aerea, e in tale occasione potrebbero sorgere conflitti sociali. Inoltre, durante i negoziati finalizzati alla conclusione di un simile contratto, le parti avrebbero la possibilità di ricorrere ad azioni collettive, come lo sciopero o la serrata. In ogni caso, vista l'evoluzione delle retribuzioni dei piloti della SAS negli anni precedenti, tale conflitto sociale sarebbe stato prevedibile per detta società.

18 Il giudice del rinvio si chiede, pertanto, se la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, comprenda uno sciopero annunciato da organizzazioni di lavoratori a seguito di un preavviso e indetto lecitamente.

19 In tale contesto, l'Attunda tingsrätt (Tribunale locale di Attunda) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se uno sciopero dei piloti impiegati da un vettore aereo e necessari per effettuare un volo costituisca una "circostanza eccezionale" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora lo sciopero non venga indetto in rapporto ad una misura decisa o comunicata dal vettore aereo, ma sia stato annunciato da organizzazioni di lavoratori a seguito di preavviso e legittimamente indetto nel rispetto della normativa nazionale, quale azione collettiva volta a indurre il vettore aereo ad aumentare le retribuzioni, a fornire prestazioni o a modificare le condizioni di lavoro al fine di soddisfare le richieste delle organizzazioni di lavoratori.

2) Se la ragionevolezza delle richieste delle organizzazioni dei lavoratori e, in particolare, il fatto che le richieste relative agli aumenti delle retribuzioni siano nettamente più elevate degli aumenti delle retribuzioni generalmente applicati ai mercati del lavoro nazionali di riferimento abbiano un'incidenza sulla risposta alla prima questione.

3) Se il fatto che il vettore aereo accetti, al fine di evitare uno sciopero, una proposta di conciliazione da parte di un ente nazionale incaricato della mediazione delle controversie collettive, mentre le organizzazioni sindacali non la accettino, abbia un'incidenza sulla risposta alla prima questione».

Sulle questioni pregiudiziali

20 Con le sue tre questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un movimento di sciopero indetto da un sindacato del personale di un vettore aereo operativo nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, in particolare del termine di preavviso imposto da quest'ultima, sciopero destinato a far valere le rivendicazioni dei lavoratori di tale vettore e al quale abbiano aderito una o più categorie di personale la cui presenza è necessaria per operare un volo, costituisca una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione.

21 Anzitutto, occorre ricordare che, in caso di cancellazione di un volo, l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 prevede che ai passeggeri coinvolti spetti una compensazione pecuniaria a carico del vettore aereo operativo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, a meno che essi siano stati previamente informati di tale cancellazione nel rispetto dei termini previsti al paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto articolo 5.

22 L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 di quest'ultimo, esonera tuttavia il vettore aereo operativo da tale obbligo di compensazione pecuniaria se è in grado di 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. Inoltre, qualora si verifichino simili circostanze, il vettore aereo operativo è altresì tenuto a dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione del volo interessato. Non si può pretendere tuttavia che esso acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione (v., in tal senso, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

23 Secondo giurisprudenza costante della Corte, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23; del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 36; del 17 aprile 2018, Krüsemann, punti 32 e 34, nonché dell'11 giugno 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 37).

24 Ciò premesso, tenuto conto, da un lato, dell'obiettivo di tale regolamento, enunciato al considerando 1 di quest'ultimo, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e, dall'altro, del fatto che l'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento deroga al principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione del loro volo, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, dev'essere interpretata restrittivamente (sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

25 È alla luce di tali considerazioni che occorre valutare se un movimento di sciopero indetto da un sindacato del personale di un vettore aereo operativo nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, in particolare del termine di preavviso imposto da quest'ultima, sciopero destinato a far valere le rivendicazioni dei lavoratori di tale vettore e al quale abbiano aderito una o

più categorie di personale la cui presenza è necessaria per operare un volo, sia idoneo a costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, come interpretato dalla Corte nella sua giurisprudenza richiamata al punto 23 della presente sentenza.

26 In primo luogo, occorre stabilire se uno sciopero dalle caratteristiche menzionate al punto precedente possa costituire, per la sua natura o per la sua origine, un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

27 A tale riguardo, occorre rilevare che il diritto di intraprendere un'azione collettiva, compreso lo sciopero, costituisce un diritto fondamentale previsto all'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), diritto che è tutelato conformemente al diritto dell'Unione e alle legislazioni e prassi nazionali (v., in tal senso, sentenza dell'11 dicembre 2007, International Transport Workers' Federation e Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, punto 44).

28 Lo sciopero, pur rappresentando un momento conflittuale dei rapporti tra i lavoratori e il datore di lavoro, di cui esso mira a paralizzare l'attività, resta nondimeno una delle possibili espressioni della negoziazione sociale e, pertanto, deve essere visto come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del datore di lavoro interessato, indipendentemente dalle specificità del mercato del lavoro coinvolto o della normativa nazionale applicabile per quanto riguarda l'attuazione di tale diritto fondamentale.

29 Tale interpretazione deve prevalere anche qualora il datore di lavoro sia, come nel caso di specie, un vettore aereo operativo. La Corte ha infatti dichiarato, ai punti da 40 a 42 della sentenza Krüsemann, che i vettori aerei operativi possono normalmente trovarsi ad affrontare, nell'esercizio della loro attività, divergenze o conflitti con i membri del loro personale o con una parte del medesimo. Orbene, al pari delle misure di ristrutturazione e di riorganizzazione discusse nella causa che ha dato origine a tale sentenza e dei conflitti sociali che possono derivarne, misure relative alle condizioni di lavoro e di retribuzione del personale di un vettore aereo operativo rientrano nella normale gestione delle attività di detto vettore.

30 Pertanto, uno sciopero il cui scopo si limiti a ottenere da un'impresa di trasporto aereo un aumento della retribuzione dei piloti, una modifica dei loro orari di lavoro nonché una maggiore prevedibilità in materia di tempo di lavoro costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di tale impresa, in particolare quando un simile sciopero sia organizzato nel rispetto della legge.

31 In secondo luogo, occorre valutare se uno sciopero che presenta le caratteristiche menzionate al punto 25 della presente sentenza debba essere considerato un evento che sfugge interamente all'effettivo controllo del vettore aereo interessato.

32 A tale riguardo, occorre rilevare, sotto un primo profilo, che, poiché lo sciopero costituisce, per i lavoratori, un diritto garantito dall'articolo 28 della Carta, il fatto che questi ultimi se ne avvalgano e indicano, di conseguenza, un movimento in tal senso deve considerarsi rientrante nell'ordine del prevedibile per ogni datore di lavoro, in particolare quando un tale sciopero sia preceduto da un preavviso.

33 La Corte ha del resto già dichiarato che uno sciopero preceduto dal preavviso disposto dalla normativa nazionale applicabile, e di cui sia stato annunciato l'eventuale sconfinamento in settori che incidono sulle attività di un'impresa inizialmente non interessata da tale sciopero, non costituisce un evento anomalo e imprevedibile (sentenza del 7 maggio 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, punto 18).

34 Per quanto riguarda il procedimento principale, la prevedibilità dello sciopero di cui trattasi sembra ricorrere, poiché dalla decisione di rinvio risulta che i sindacati dei piloti avevano, sin dall'estate del 2018, risolto il contratto collettivo che avrebbe dovuto coprire il periodo 2017-2020, cosicché la SAS non poteva ignorare che i piloti intendevano far valere rivendicazioni. Inoltre, dal fascicolo sottoposto alla Corte non risulta che lo sciopero in questione nel procedimento principale abbia avuto inizio senza rispetto del preavviso disposto dalla legge.

35 Sotto un secondo profilo, qualora il verificarsi di uno sciopero costituisca un evento prevedibile per il datore di lavoro, quest'ultimo, in linea di principio, ha i mezzi per prepararvisi e, se del caso, per attenuarne le conseguenze, ragion per cui esso conserva, in una certa misura, il controllo degli eventi.

36 Infatti, come risulta dal punto 24 della presente sentenza, poiché la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, dev'essere interpretata restrittivamente, si deve ritenere che la scelta del termine «eccezionali» testimoni la volontà del legislatore dell'Unione di includere nella nozione di «circostanze eccezionali» soltanto le circostanze sulle quali il vettore aereo operativo non ha alcun controllo. Orbene, come qualsiasi datore di lavoro, un vettore aereo operativo che abbia a che fare con uno sciopero del suo personale motivato da rivendicazioni connesse alle condizioni di lavoro e di retribuzione non può sostenere di non avere alcun controllo su tale movimento.

37 Pertanto, al fine di garantire l'effetto utile dell'obbligo di compensazione pecuniaria sancito all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, uno sciopero del personale di un vettore aereo operativo non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, qualora tale sciopero sia legato a rivendicazioni attinenti ai rapporti di lavoro tra detto vettore e il suo personale le quali possano essere trattate nell'ambito del dialogo sociale interno all'impresa. Ebbene, ciò è esattamente quanto avviene nel caso della contrattazione salariale.

38 Tale rilievo non può peraltro essere rimesso in discussione dal carattere eventualmente irragionevole o sproporzionato delle rivendicazioni formulate dagli scioperanti o, ancora, dal loro rifiuto di una proposta di conciliazione, poiché, in ogni caso, la determinazione del livello delle retribuzioni rientra nell'ambito dei rapporti lavorativi tra il datore e i suoi lavoratori.

39 Sotto un terzo profilo, dalla giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, risulta che gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo.

40 In tal senso, rientrano in detta nozione, quali esempi di verificazione di simili eventi «esterni», la collisione tra un aeromobile e un volatile (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 26), il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 34), la presenza di carburante sulla pista di un aeroporto che abbia comportato la chiusura di tale pista (v., in tal senso, sentenza del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 29), una collisione tra l'equilibratore di un aeromobile in posizione di parcheggio e l'aletta d'estremità dell'aeromobile di un'altra compagnia aerea, causata dallo spostamento di quest'ultimo (v., in tal senso, ordinanza del 14 gennaio 2021, Airhelp, C-264/20, non pubblicata, EU:C:2021:26, punto 26), ma anche un vizio occulto di fabbricazione, o ancora degli atti di sabotaggio o di terrorismo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26, e del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38).

41 Tutti questi eventi hanno in comune il fatto di derivare dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non conosce, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale.

42 Così, indicando, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare in caso di scioperi che si ripercuotano sull'attività di un vettore aereo operativo, il legislatore dell'Unione ha inteso fare riferimento agli scioperi esterni all'attività del vettore aereo interessato. Ne consegue che sono segnatamente idonei a costituire «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, movimenti di sciopero seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto (v., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Simili movimenti di sciopero, non rientrando, del resto, nell'esercizio dell'attività di tale vettore e sfuggendo quindi all'effettivo controllo di quest'ultimo, costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

44 Per contro, uno sciopero indetto e seguito dai membri del personale dell'impresa di trasporto aereo interessata costituisce un evento «interno» a tale impresa, anche nel caso di uno sciopero proclamato dai sindacati, dato che questi intervengono nell'interesse dei lavoratori di detta impresa.

45 Se, tuttavia, uno sciopero del genere trae origine da rivendicazioni che solo i poteri pubblici possono soddisfare e che, pertanto, sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, esso è idoneo a costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi della giurisprudenza ricordata al punto 23 della presente sentenza.

46 Sotto un quarto profilo, la considerazione secondo cui uno sciopero organizzato nel rispetto della legge e con le caratteristiche descritte al punto 25 della presente sentenza non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, non può incidere sui diritti fondamentali del vettore aereo interessato.

47 Infatti, non si può ritenere che l'esistenza di un movimento di sciopero e il rischio di dover versare la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 ai passeggeri che abbiano subito una cancellazione del volo incidano sul contenuto essenziale del diritto di negoziazione del datore di lavoro di cui all'articolo 28 della Carta.

48 A tale riguardo, è sufficiente constatare che la circostanza che un vettore aereo si trovi a fronteggiare, a causa di uno sciopero di membri del suo personale organizzato nel rispetto della legge, il rischio di dover pagare una siffatta compensazione non lo costringe ad accettare, senza discussione, tutte le rivendicazioni degli scioperanti. Il vettore aereo resta infatti in grado di far valere gli interessi dell'impresa, in modo da raggiungere un compromesso soddisfacente per tutte le parti sociali. Non si può quindi ritenere che il vettore aereo si veda privato della propria libertà negoziale protetta dal diritto dell'Unione, né che assuma fin dall'inizio il ruolo di parte soccombente nell'ambito del conflitto sociale.

49 Per quanto riguarda la violazione, lamentata dalla SAS, tanto della sua libertà d'impresa quanto del suo diritto di proprietà, garantiti rispettivamente dagli articoli 16 e 17 della Carta, si deve ricordare che la libertà d'impresa e il diritto di proprietà non costituiscono prerogative assolute e che, in un contesto come quello di cui trattasi nel procedimento principale, essi devono essere conciliati con l'articolo 38 della Carta, che, al pari dell'articolo 169 TFUE, tende a garantire, nelle politiche dell'Unione, un livello elevato di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri del trasporto aereo (v., in tal senso, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punti 60, 62 e 63).

50 Orbene, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è tale da giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 48 e giurisprudenza ivi citata).

51 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre ritenere che il fatto di escludere la qualificazione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, nel caso di uno sciopero organizzato nel rispetto della legge e che abbia le caratteristiche menzionate al punto 25 della presente sentenza non possa ledere i diritti fondamentali che gli articoli 16, 17 e 28 della Carta garantiscono al vettore aereo operativo.

52 Ciò considerato, si deve rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che un movimento di sciopero indetto da un sindacato del personale di un vettore aereo operativo nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, in particolare del termine di preavviso imposto da quest'ultima, sciopero destinato a far valere le rivendicazioni dei lavoratori di tale vettore e al quale abbia aderito una categoria di personale indispensabile all'effettuazione di un volo, non rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Sulle spese

53 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 (Grande Sezione) dichiara:

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, dev'essere interpretato nel senso che un movimento di sciopero indetto da un sindacato del personale di un vettore aereo operativo nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, in particolare del termine di preavviso imposto da quest'ultima, sciopero destinato a far valere le rivendicazioni dei lavoratori di tale vettore e al quale abbia aderito una categoria di personale indispensabile all'effettuazione di un volo, non rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Firme