CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE ELEANOR SHARPSTON presentate il 28 giugno 2011 [1]

1. Nella presente fattispecie lo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (Tribunale commerciale n. 1, Pontevedra) chiede se la nozione di «cancellazione del volo», ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 [2], includa il caso in cui un volo, pur essendo partito, sia costretto a rientrare all'aeroporto d'origine per cause tecniche. Inoltre esso chiede chiarimenti sul significato della nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 del regolamento.

Contesto normativo

La Convenzione di Montreal

2. La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal») è stata sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata dalla stessa il 5 aprile 2001 [3].

3. Il terzo «considerando» del preambolo della Convenzione di Montreal riconosce l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione.

4. L'art. 19 della Convenzione di Montreal dispone 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

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — 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, in prosieguo il «regolamento»).

3 — Decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 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). La convenzione di Montreal è entrata in vigore, per quanto riguarda la Comunità europea, la Francia e la Spagna, il 28 giugno 2004 ed è ora in vigore in tutti gli Stati membri.

e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

5. Ai sensi dell'art. 3, n. 1, del regolamento (CE) n. 2027/97 [4], la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della convenzione di Montreal relative a tale responsabilità.

Il regolamento (CE) n. 261/2004

6. Il regolamento contiene nel suo preambolo, fra l'altro, le seguenti considerazioni:

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

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(…)

(12) Sarebbe (…) opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. (…)

(13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, 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

4 — 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 che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GU L 140, pag. 2).

fossero state adottate tutte le misure del caso. (…)».

7. Ai sensi dell'art. 1, n. 1, il regolamento stabilisce diritti minimi dei passeggeri in caso di: a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti, b) cancellazione del volo, c) ritardo del volo. Ai sensi dell'art. 3, primo comma, lett. a), il regolamento si applica, tra l'altro, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

8. L'art. 2, lett. l), definisce la nozione di «cancellazione del volo» come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto» [5].

9. L'art. 5 è rubricato «cancellazione del volo». L'art. 5, n. 1, lett. a) e b), dispone che sia offerta l'assistenza del vettore operativo ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato a norma degli artt. 8 e 9, nn. 1, lett. a), e 2. Inoltre, nell'ipotesi di ricollocazione su un volo alternativo, quando l'orario di partenza ragionevolmente prevedibile per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, i passeggeri interessati hanno diritto all'assistenza di cui all'art. 9, n. 1, lett. b) e c).

5 — La definizione include anche la condizione «e sul quale sia stato prenotato almeno un posto». Tuttavia la presente fattispecie non riguarda la cancellazione di voli prima che siano stati prenotati dei posti.

10. Ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), i passeggeri il cui volo sia stato cancellato hanno anche diritto alla compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'art. 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».

11. L'art. 5, n. 3, così recita:

«Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'art. 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».

12. L'art. 7 è intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria». I nn. 1 e 2 dispongono:

«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'art. 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».

13. L'art. 8 è intitolato «Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo». Quando è fatto riferimento a tale articolo, l'art. 8, n. 1, prevede che al passeggero debba essere offerta la scelta tra: a) il rimborso del prezzo pieno del biglietto per la parte o per la totalità del viaggio, 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) il suddetto volo alternativo ad una data successiva.

14. L'art. 8, n. 3, obbliga il vettore aereo, qualora offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto diverso da quello prenotato, situato nella città o regione di destinazione, a farsi carico delle 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.

15. L'art. 9 ha per titolo «Diritto ad assistenza». Quando è fatto riferimento a tale articolo, quest'ultimo, al n. 1, prevede che il passeggero abbia diritto (a titolo gratuito, ma a condizioni variabili in funzione della durata del ritardo) a: a) pasti e bevande, b) sistemazione in albergo e c) trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione del passeggero; inoltre, ai sensi dell'art. 9, n. 2, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

16. L'art. 12 ha per titolo «Risarcimenti supplementari».

L'art. 12, n. 1, stabilisce: «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».

Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

17. I ricorrenti - sigg. María del Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González e la loro figlia di 4 anni Yaiza Pato Rodríguez (in prosieguo: la famiglia Pato Rodriguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez, e il loro figlio di 6 anni Yago López Sousa (in prosieguo: la famiglia López Sousa); e Rodrigo Manuel Puga Lueiro — avevano una prenotazione sul volo Air France da Parigi (Charles de Gaulle) a Vigo (Peinador), con partenza prevista alle ore 19.40 del 25 settembre 2008.

18. Il volo è partito come previsto, ma pochi minuti dopo il decollo il pilota ha deciso di rientrare all'aeroporto Charles de Gaulle a causa di un problema tecnico all'aeromobile.

19. Il personale dell'Air France ha offerto un servizio di assistenza e sistemazione in albergo unicamente al sig. Puga Lueiro. Gli altri ricorrenti hanno pernottato in un altro terminal dell'aeroporto Charles de Gaulle poiché il terminal di partenza del volo originario chiudeva a mezzanotte.

20. L'Air France ha ricollocato la famiglia Pato Rodríguez sul volo del 26 settembre in partenza alle 7.05 da Parigi Orly con destinazione Oporto. Dalla città di Oporto hanno raggiunto in taxi la città di Vigo, loro luogo di

residenza, pagando per la corsa la somma di EUR 170.

21. La famiglia López Sousa è stata ricollocata sul volo Parigi-Vigo del 26 settembre in partenza alle 19.40. I ricorrenti non hanno ricevuto alcuna assistenza durante tale lasso di tempo.

22. Il sig. Puga Lueiro ha poi trovato una sistemazione sul volo Parigi-Bilbao-Vigo previsto per la mattina del 26 settembre.

23. I ricorrenti hanno proposto ricorso congiuntamente dinanzi al giudice del rinvio contro l'Air France, contestando l'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Essi hanno chiesto un risarcimento di EUR 250 pro capite ai sensi dell'art. 7 del regolamento.

24. La famiglia Pato Rodríguez ha chiesto inoltre il versamento della somma aggiuntiva di EUR 170 a titolo di rimborso per le spese di trasferimento in taxi dall'aeroporto di Oporto a Vigo. La famiglia López Sousa chiede il rimborso dell'importo di EUR 20,50 per le spese relative ai pasti consumati in aeroporto nonché dell'importo di EUR 23,20 per un giorno aggiuntivo di custodia del cane. Infine ciascun ricorrente reclama l'importo supplementare di EUR 650 per danni morali, tranne il sig. Puga Lueiro, che, a tale titolo, reclama la somma di EUR 300.

25. Nell'ordinanza di rinvio il giudice nazionale rileva che la controversia in esame solleva questioni interpretative in merito al regolamento. Tale giudice dichiara che esistono divergenze interpretative tra le parti circa la portata della nozione di «cancellazione del volo», che non possono essere risolte rinviando alla normativa. Pertanto ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la nozione di "cancellazione del volo" definita all'art. 2, lett. l), del [regolamento] 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], senza che tali disposizioni siano state invocate, o se, infine, tali due

nozioni di risarcimento supplementare siano tra loro compatibili».

26. Sono state presentate osservazioni scritte dinanzi al giudice del rinvio da parte dei ricorrenti, dei governi francese, italiano e polacco, del Regno Unito e della Commissione. L'Air France ha depositato tardivamente le sue osservazioni, ma, poiché non sono state accettate dalla Corte, non ha cercato ulteriormente di esprimere il proprio punto di vista richiedendo un'udienza. Non si è tenuta alcuna udienza poiché nessuna delle parti ha presentato richiesta a tal fine.

Analisi

La prima questione

27. Il giudice del rinvio chiede di chiarire la definizione del termine «cancellazione del volo» di cui all'art. 2, lett. l), del regolamento e delinea due possibilità. In primo luogo, «cancellazione del volo» potrebbe significare «solo la mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti». In secondo luogo, potrebbe riferirsi a «qualunque circostanza in cui il volo (...), pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del rientro forzato all'aeroporto di origine per cause tecniche».

28. Tuttavia rilevo che la fattispecie oggetto della causa principale costituisce proprio il caso specifico in cui il volo è stato costretto a rientrare all'aeroporto di origine per cause tecniche dopo, a quanto pare, solo pochi minuti. Concordo, quindi, con i ricorrenti in tale causa, nel ritenere che la domanda alla quale il giudice del rinvio ha necessità di trovare una risposta sia se il particolare insieme di circostanze in esame costituisca una cancellazione del volo ai sensi del regolamento. Ai fini che qui rilevano non è necessario, e non sarebbe, a mio avviso, saggio per la Corte, prendere in considerazione altre possibili circostanze in cui un volo, dopo aver lasciato il suo aeroporto di partenza, come programmato, si concluda in un punto diverso rispetto alla destinazione prevista. Qualsiasi tentativo di fornire una risposta onnicomprensiva potrebbe indurre a non considerare uno o più insiemi di circostanze.

29. Peraltro, dai fatti esposti nell'ordinanza di rinvio, non sussiste alcuna indicazione nel senso che il volo in questione sia ripartito in un qualsiasi momento dopo aver fatto ritorno all'aeroporto di partenza. Alla fine, tutti i ricorrenti hanno raggiunto la propria destinazione con altri voli [6]. Non è quindi necessario

6 — Non si può chiaramente ritenere che il volo previsto e partito alle 19.40 del 26 settembre 2008, su cui era stata ricollocata la famiglia López Sousa, fosse lo stesso volo di quello previsto e partito alle 19.40 del 25 settembre.

esaminare se il volo sia partito nuovamente dopo un ritardo, ritardo che avrebbe potuto essere equivalente ad una cancellazione e, in caso affermativo, quale possa essere la durata del ritardo necessaria a tal fine.

30. Concordo inoltre con la Commissione nel considerare il motivo del ritorno irrilevante per determinare se un volo sia da ritenersi cancellato o meno. Qualora si verifichi una cancellazione, il motivo può diventare rilevante per determinare se la cancellazione sia «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, ipotesi in cui non è dovuto alcun risarcimento. Ciò non è rilevante per determinare la mera esistenza di una cancellazione, tanto nelle circostanze del caso di specie che in qualunque altra circostanza. Nel caso di specie, non è stato fornito alcun dettaglio riguardo alle circostanze del ritorno all'aeroporto d'origine, né è stato chiesto se tali circostanze possano essere state di natura «straordinaria», ai sensi dell'art. 5, n. 3.

31. Di conseguenza ritengo che la prima questione dovrebbe essere affrontata con una diversa formulazione: se il termine «cancellazione», definito nell'art. 2, lett. l), del regolamento, si riferisca esclusivamente alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, comprenda anche il caso in cui il volo rientri all'aeroporto di origine senza procedere oltre.

32. Non ho grandi difficoltà a rispondere, a tale riguardo, che un volo è cancellato ai sensi del regolamento qualora, pur essendo partito come previsto, non giunga alla destinazione programmata, bensì rientri all'aeroporto di origine senza procedere oltre.

33. Il regolamento non fornisce una definizione di «volo», ma la Corte ha fornito un'interpretazione del termine nel senso che esso «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» [7]. La sua essenza consiste pertanto nel trasporto aereo di passeggeri e dei relativi bagagli dall'aeroporto A all'aeroporto B [8].

34. La nozione di «cancellazione del volo», invece, è definita come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto». Tale definizione è oggettiva e si riferisce all'effettiva mancata effettuazione di un volo, non alla decisione di non effettuare un volo, né tanto meno al momento nel quale una decisione siffatta possa essere presa.

7 — Sentenza 10 luglio 2008, Emirates Airlines, causa C-173/07 (Racc. pag. I-5237, punto 40).

8 — Esistono naturalmente casi in cui velivoli commerciali (generalmente di piccole dimensioni) trasportano passeggeri per brevi escursioni, magari per far osservare il panorama dall'alto o per offrire una prima esperienza di volo, e quindi prevedono, per ovvie ragioni, il rientro all'aeroporto di origine. Tali voli non solo non hanno alcuna rilevanza ai fini della presente fattispecie, ma addirittura è in dubbio se essi ricadano nell'ambito di applicazione del regolamento.

35. Ritengo che, laddove sia previsto che un volo trasporti dei passeggeri e il loro bagaglio dal punto A al punto B e qualora esso parta dal punto A, come programmato, ma poi ritorni al punto A senza proseguire oltre, semplicemente scaricando i propri passeggeri e i relativi bagagli al punto di partenza, non si possa certo affermare che tale volo sia stato effettuato. Nessuna parte di quella «unità di trasporto» che il vettore aereo avrebbe dovuto realizzare, secondo l'itinerario fissato dallo stesso vettore, è stata effettivamente realizzata. Non è stato realizzato nulla dell'essenza dell'operazione. Il vettore non ha trasportato niente e nessuno in nessun luogo. I passeggeri si trovano nella stessa situazione in cui si troverebbero se fossero rimasti nella sala partenze, senza alcuna speranza di prendere il loro volo programmato. Si dovrà trovare un altro modo di trasportarli al punto B, dato che il volo precedentemente previsto non li porterà a destinazione.

36. Ciò, a mio parere, costituisce chiaramente la «mancata effettuazione» del volo in questione.

37. Tuttavia il governo francese ed il Regno Unito hanno sollevato obiezioni rispetto a qualunque interpretazione del regolamento secondo cui un volo possa dirsi cancellato dopo la sua partenza.

38. Il Regno Unito fa riferimento in primo luogo a quanto dichiarato dalla Corte nella sentenza Sturgeon [9] secondo cui «un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista». Da ciò conclude che, qualora un volo parta secondo la programmazione originariamente prevista dal vettore, non possa mai essere considerato come «cancellato».

39. Ritengo che non si possa trarre una simile conclusione. La dichiarazione citata riguarda i voli che sono ritardati, quindi partono e successivamente giungono a destinazione in ritardo rispetto all'orario previsto. Non riguarda invece i voli andati a vuoto, vale a dire i voli che rientrano all'aeroporto di origine così da produrre un risultato non difforme da quello di un aereo che non sia partito affatto.

40. Anche il governo francese fa riferimento alla sentenza Sturgeon, in particolare alla dichiarazione della Corte [10] secondo cui «in linea di principio, si può 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». Il governo francese, ragionando a contrario, ne deduce che non possa sussistere cancellazione laddove la programmazione originaria del volo non sia abbandonata.

9 — Sentenza 9 novembre 2009, cause riunite da C-402/07 a C-432/07, Sturgeon e a. (Racc. pag. I-10923, punto 34).

10 — Punto 36 della sentenza.

41. Ancora una volta, a mio avviso, una simile deduzione non è giustificata. Come ho segnalato, la sentenza Sturgeon riguardava l'asserzione che un volo fosse semplicemente ritardato, non cancellato, mentre nella presente fattispecie non vi è traccia di una simile asserzione. Inoltre, da un lato, il fatto che si possa concludere che sussiste cancellazione in talune circostanze non significa che non possa mai sussistere cancellazione in altre circostanze. Dall'altro lato, sembra che, quanto meno per alcuni tra i ricorrenti, le prenotazioni siano state effettivamente trasferite su un altro volo. Inoltre l'intera programmazione originaria del volo, ad eccezione della sola partenza, è stata in effetti abbandonata. L'itinerario e l'arrivo a destinazione (che senz'altro costituiscono l'essenza di qualsiasi operazione di trasporto aereo o unità della stessa) sono stati cancellati e sostituiti dal rientro all'aeroporto di origine, con il risultato che nessuna porzione utile della programmazione originaria è stata realizzata.

42. Il Regno Unito argomenta ulteriormente che, delle tre circostanze in presenza delle quali il regolamento prescrive condizioni minime, il negato imbarco e i ritardi nella partenza riguardano per loro natura la situazione precedente al decollo. Pertanto, afferma il Regno Unito, anche la cancellazione deve riguardare la situazione precedente al decollo.

43. Ciò rappresenta, a mio avviso, un'incongruenza dal punto di vista logico. Si potrebbe anche argomentare che il negato imbarco e la cancellazione riguardano passeggeri che non possono imbarcarsi sul volo sul quale avevano una prenotazione e che quindi anche i ritardi devono riguardare tale situazione, il che sarebbe assolutamente privo di senso, dato che nel caso di ritardo il passeggero si imbarca effettivamente sul volo sul quale aveva una prenotazione.

44. Il Regno Unito cerca poi di dimostrare che una mera variazione della precedente programmazione del volo, quale una modificazione del piano di volo o una deviazione rispetto alla destinazione finale, non comporta una cancellazione di tale volo, né nel senso corrente della parola né secondo la definizione di cui all'art. 2, lett. l), del regolamento. Esso obietta anche che, se la nozione di «cancellazione» dovesse essere applicata a casi in cui un volo semplicemente non abbia seguito il proprio itinerario programmato, bensì abbia percorso solo una parte della distanza, sarebbe difficile o impossibile applicare le «fasce di distanza» ai fini della compensazione pecuniaria in virtù dell'art. 7, n. 1, del regolamento.

45. Tuttavia ho già espresso il mio parere sul fatto che la presente domanda di pronuncia pregiudiziale non riguardi altre circostanze se non quelle di un semplice e definitivo rientro all'aeroporto di origine, senza raggiungere nessuna altra destinazione, e che la Corte debba circoscrivere il proprio giudizio a tali circostanze. Di conseguenza ritengo che le argomentazioni del Regno Unito a tale riguardo

non siano rilevanti ai fini della decisione sulla questione.

46. Svariati altri argomenti sono stati avanzati in termini analoghi, da parte sia del governo francese che del Regno Unito.

47. In primo luogo, si sottolinea lo scopo del regolamento di incoraggiare i vettori aerei ad informare i passeggeri delle cancellazioni con il maggiore anticipo possibile rispetto alla data programmata [11] e di dissuaderli dal cancellare i voli per motivi puramente economici (presumibilmente, in casi in cui il numero di prenotazioni rende il volo non redditizio) [12]. Una volta che il volo è partito, chiaramente non sussiste più alcuna possibilità di informare i passeggeri della «cancellazione» prima dell'ora prevista per la partenza, né una compagnia aerea può avere motivi economici per non proseguire il volo. Non sarebbe pertanto coerente con l'intento e con lo scopo del regolamento classificare come cancellazione qualunque evento si verifichi dopo la partenza programmata.

48. Posso concordare sul fatto che lo scopo di dissuadere dalle cancellazioni e di incoraggiare a notificarle in anticipo figuri tra quelli perseguiti dal regolamento. È vero anche che la compensazione relativa alle cancellazioni è collegata, nel dodicesimo «considerando» del preambolo, alla mancata informazione preventiva dei passeggeri, mancanza che non può avere alcuna rilevanza se un volo è cancellato dopo la sua partenza. Se tale fosse l'unico scopo in rapporto alle cancellazioni, le osservazioni dei due governi potrebbero avere un qualche fondamento. Tuttavia il regolamento ha altri scopi, principalmente quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri [13]. Infatti, appare chiaro che dissuadere dalle cancellazioni e incoraggiare a notificarle in anticipo rientrano semplicemente negli strumenti per il raggiungimento del fine principale della protezione dei passeggeri. La compensazione pecuniaria in caso di cancellazione all'ultimo momento è un altro di tali strumenti ed è non meno adatto al perseguimento di tale fine se la cancellazione avviene quando ormai l'ultimo momento è trascorso.

49. La situazione vissuta dai ricorrenti della causa principale nella fattispecie in esame non consisteva certamente in un negato imbarco. E neppure, a differenza della situazione

11 — V. dodicesimo «considerando» nel preambolo del regolamento, unitamente alle disposizioni dell'art. 5, n. 1, lett. c), che dispongono che i vettori aerei operativi informino delle cancellazioni i passeggeri e in tal modo si sottraggano all'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, se sussistono certe altre circostanze.

12 — V. il punto n. 1 della relazione introduttiva alla proposta originaria di regolamento della Commissione, COM(2001) 784 def., che afferma: «Imbarchi negati e voli cancellati per motivi economici creano un profondo disappunto, non solo perché causano notevoli ritardi e perturbano il programma dei viaggiatori, ma anche perché sono la testimonianza del fatto che il vettore aereo non mantiene l'impegno di trasportare i passeggeri con ragionevole sollecitudine».

13 — V. in particolare il primo e il secondo «considerando» nel preambolo del regolamento e la sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA (Racc. pag. I-403, punto 69).

di cui alla sentenza Sturgeon, il vettore aereo sembra aver sostenuto si trattasse di un ritardo. E qualora non si trattasse neppure di una cancellazione, allora sussisterebbe una notevole lacuna nella protezione dei passeggeri. Un vettore potrebbe sostenere di non avere alcuna responsabilità ai sensi del regolamento, neppure quella di offrire sostegno o assistenza (invero, sembra che il sostegno e l'assistenza offerti in questo caso ai ricorrenti siano stati molto scarsi). Tale manifesta lacuna sarebbe in palese contrasto con lo scopo di garantire un livello elevato di protezione per i passeggeri. Significherebbe che i passeggeri trovatisi in tali circostanze abbiano diritto a un trattamento più svantaggioso, non solo rispetto a coloro il cui volo è stato cancellato prima della partenza, ma anche rispetto a coloro il cui volo ha subito alcune ore di ritardo, sebbene la loro situazione abbia comportato di fatto un disagio notevolmente maggiore.

50. Dato che, come evidenzia la Commissione, nessun elemento nel regolamento indica che una «cancellazione» possa avvenire solo prima della partenza del volo, mi pare che nessuna limitazione del genere possa essere letta nella formulazione, se ciò fosse così palesemente in contrasto con lo scopo principale del regolamento.

51. Rilevo, però, che la cancellazione di un volo dopo la partenza è più probabile sia causata da circostanze eccezionali, nel significato di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento, rispetto ad una cancellazione avvenuta in un momento in cui il vettore aereo è in grado di darne avviso anticipatamente ai passeggeri. Il vettore dovrà pertanto pagare la compensazione pecuniaria in relazione alla cancellazione dopo la partenza, soltanto se la causa è tra quelle che si sarebbero potute evitare se fossero state adottate tutte le misure del caso. Qualora si tratti, dunque, di una causa che si sarebbe potuta evitare, sussisterà una responsabilità ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montreal e, conformemente all'art. 12, n. 1, del regolamento, la compensazione pecuniaria da versare ai sensi degli artt. 5, n. 1, lett. c) e 7 del regolamento potrebbe essere detratta dalle somme dovute in base a tale responsabilità.

52. Ancora, il governo francese e il Regno Unito mettono in guardia contro il rischio che, qualora il rientro dell'aeromobile all'aeroporto di origine dovesse essere considerato come una cancellazione del volo, i piloti potrebbero sentirsi forzati a proseguire il volo, piuttosto che effettuare il rientro, al fine di evitare al vettore aereo di pagare la compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento. Tale pressione potrebbe mettere a rischio la sicurezza dell'aeromobile.

53. Tale suggerimento non appare plausibile. Anche nella denegata ipotesi che una compagnia aerea possa guardare con cinica indifferenza alla sicurezza dei propri passeggeri, a mio avviso, nessun vettore aereo potrebbe

verosimilmente preferire il rischio di un incidente, che pone a rischio somme potenzialmente enormi sia in termini di perdite materiali per lo stesso vettore sia in termini di risarcimento dovuto alle vittime, rispetto alla necessità di pagare certe somme, comunque limitate, a titolo di risarcimento ai sensi del regolamento. E ciò è tanto più improbabile qualora il rientro urgente per motivi di sicurezza sia causato da circostanze eccezionali nel significato di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento (come sarà presumibilmente, salvo che il vettore non abbia adottato tutte le misure del caso), essendo così il vettore esonerato dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7. Inoltre, a parte l'obbligo concreto dei piloti di adeguarsi alle procedure e ai requisiti di sicurezza stabiliti a livello internazionale, è più probabile, a mio avviso, che i piloti attribuiscano maggior peso alla propria sicurezza che al benessere economico del vettore aereo che li impiega.

54. Infine i due governi mettono in evidenza il fatto che, seppur in assenza di un diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7 del regolamento, i passeggeri potrebbero ancora intentare un'azione in linea con i termini di cui all'art. 19 della Convenzione di Montreal, in circostanze come quelle di cui alla presente fattispecie.

55. Ciò corrisponde a verità. Tuttavia non vedo come ciò abbia alcuna attinenza con la questione se sussista o meno un diritto alla compensazione pecuniaria in virtù del regolamento.

56. Sono pertanto del parere che il termine «cancellazione», così come definito nell'art. 2, lett. l), del regolamento, riguarda fattispecie in cui un volo parte ma poi rientra all'aeroporto di origine senza proseguire oltre.

La seconda questione

57. La seconda questione del giudice del rinvio è basata sulla premessa che sia stata stabilita una cancellazione. La questione riguarda le implicazioni dell'uso del termine «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12, n. 2, del regolamento che, come si ricorderà, 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».

58. In tale contesto il giudice del rinvio chiede, in primo luogo se sia consentito al giudice nazionale 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 tale risarcimento debba limitarsi alle spese sostenute dai passeggeri debitamente comprovate e non sufficientemente rimborsate dal vettore, conformemente agli artt. 8 e 9 del regolamento, senza che tali disposizioni siano state invocate espressamente. Il giudice del rinvio chiede inoltre se tali due nozioni di «risarcimento supplementare» siano tra loro compatibili.

59. Alla prima parte di tale questione si può dare risposta in modo semplice. L'art. 12, n. 1, non fissa alcuna limitazione rispetto al tipo di danno per il quale un passeggero può intentare un'azione. Siffatta questione deve essere considerata relativa alla legislazione nazionale, la quale ultima a sua volta deve tenere conto della Convenzione di Montreal. Si noti al riguardo che la Corte ha sostenuto nella sentenza Walz [14] che il «danno» contemplato dalla Convenzione di Montreal possa includere tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale.

14 — Sentenza 6 maggio 2010, causa C-63/09, Walz (Racc. pag. I-4239, punto 29).

60. Una risposta del genere sembrerebbe affrontare anche la seconda parte della questione. Il fatto che il risarcimento sia dovuto ai sensi degli artt. 5, n. 1, lett. c), e 7 del regolamento non preclude al passeggero di richiedere un risarcimento supplementare per le spese sostenute a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di cui agli artt. 8 o 9. Sebbene tale risarcimento non sia espressamente previsto, è chiaro che l'obbligo di offrire assistenza e sostegno sarebbe vano se ad esso non potesse essere data esecuzione.

61. Tuttavia il giudice nazionale chiede inoltre se il risarcimento per le spese sostenute a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di cui agli artt. 8 o 9 possa essere preteso «senza che tali disposizioni siano state invocate». Non è chiaro che cosa esattamente si intenda con ciò. I ricorrenti, nelle loro osservazioni presentate a questa Corte, hanno citato passaggi dei propri ricorsi dinanzi al giudice nazionale che mostrano come essi abbiano specificamente invocato la mancata assistenza prescritta dal regolamento e contemplata espressamente dall'art. 9 dello stesso. Cionondimeno, qualunque difficoltà possa sussistere in base ai requisiti procedurali previsti dalla legislazione nazionale, certamente non sussiste alcun elemento nel regolamento che precluda l'attribuzione di un risarcimento in seguito all'inadempimento dell'obbligo di offrire assistenza e sostegno ai sensi degli artt. 8 e 9, semplicemente perché

tali disposizioni non sono state citate esplicitamente dalla ricorrente. Infatti una norma di diritto nazionale che dovesse condurre a tale risultato apparirebbe illegittima nella misura in cui neghi ai ricorrenti diritti derivanti dal regolamento.

62. È appena concepibile, d'altro canto, che il giudice nazionale chieda se, affinché tale azione sia ammissibile, la ricorrente debba aver fatto richiesta al vettore aereo, al momento opportuno, dell'assistenza e del sostegno in base agli artt. 8 e 9 del regolamento. Se così fosse, la risposta deve essere negativa. Benché l'art. 14 del regolamento imponga ai vettori aerei di informare i passeggeri dei loro diritti ai sensi dello stesso regolamento, l'obbligo di offrire assistenza e sostegno non dipende affatto da una richiesta dei passeggeri. La formulazione degli artt. 8 e 9 è esplicita: «il passeggero ha diritto (…)».

63. Sussiste un'ulteriore difficoltà ad interpretare il termine «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12, n. 1, del regolamento come comprensivo delle spese sostenute a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di cui agli artt. 8 o 9. La seconda frase dell'art. 12, n. 1, consente che il risarcimento «concesso ai sensi del presente regolamento» possa essere detratto da ogni «risarcimento supplementare». Se il risarcimento concesso ai sensi del regolamento è interpretato in modo restrittivo come dovuto unicamente ai sensi dell'art. 7, ciò potrebbe comportare che questo possa essere compensato con quello dovuto per aver omesso l'assistenza ed il sostegno, il quale non è, di per sé, «concesso ai sensi del presente regolamento».

64. Una simile interpretazione sarebbe priva di senso. L'obbligo di pagare una compensazione ai sensi dell'art. 7 e l'obbligo di offrire assistenza e sostegno sono concorrenti e cumulativi. Un vettore aereo non può sottrarsi all'uno compensandolo con l'altro. Tuttavia, quand'anche dovesse seguirsi tale interpretazione, l'art. 12, n. 1, dispone soltanto che il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento *possa* essere detratto da un risarcimento supplementare. Non sussiste alcun obbligo di detrazione e spetterà sempre al giudice competente determinare se una detrazione sia equa nelle circostanze di specie. Nelle presenti circostanze, chiaramente non sarebbe equa.

Conclusione

65. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, suggerisco che la Corte risolva le questioni pregiudiziali proposte dallo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra, come segue:

— la nozione di «cancellazione», così come definita nell'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, concerne le fattispecie in cui un volo, pur essendo partito, faccia rientro all'aeroporto di origine, senza proseguire oltre;

— la nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12, n. 1, del regolamento n. 261/2004 include il risarcimento concesso, conformemente alla normativa e alla giurisprudenza nazionali, per i danni (compresi i danni di natura morale), in seguito alla cancellazione risultante da un inadempimento del contratto di trasporto aereo;

— laddove un vettore aereo non abbia adempiuto gli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004, i passeggeri interessati possono pretendere il rimborso di qualunque spesa sostenuta a causa dell'inadempimento, a prescindere dal fatto che abbiano o meno richiesto l'adempimento di tali obblighi al momento opportuno. La compensazione di cui all'art. 7 dello stesso regolamento può non essere detratta da detto risarcimento.