Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

26 febbraio 2013 *

«Rinvio pregiudiziale — Trasporto aereo — Regolamento (CE) n. 261/2004 — Articoli 6 e 7 — Volo con una o più coincidenze — Riscontro di un ritardo all'arrivo alla destinazione finale — Ritardo di durata pari o superiore a tre ore — Diritto dei passeggeri a compensazione pecuniaria»

Nella causa C-11/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bundesgerichtshof (Germania), con decisione del 9 dicembre 2010, pervenuta in cancelleria l'11 gennaio 2011, nel procedimento

Air France SA

contro

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta dal sig. V. Skouris, presidente, dal sig. K. Lenaerts, vicepresidente, dal sig. A. Tizzano, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. M. Ilešič, J. Malenovský (relatore), dalla sig.ra M. Berger, dal sig. E. Jarašiūnas, presidenti di sezione, dai sigg. E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, dalla sig.ra A. Prechal, dai sigg. C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça e C. Vajda, giudici,

avvocato generale: sig. Y. Bot

cancelliere: sig. M. Aleksejev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 27 novembre 2012,

considerate le osservazioni presentate:

— per l'Air France SA, da G. Toussaint, Rechtsanwalt;

— per il governo tedesco, da J. Kemper, in qualità di agente;

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

— per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da C. Colelli, avvocato dello Stato;

* Lingua processuale: il tedesco.

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

— per il governo del Regno Unito, da S. Ossowski, in qualità di agente, assistito da D. Beard, barrister;

— per la Commissione europea, da K. Simonsson e K.- P. Wojcik, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 6 e 7 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 L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata sollevata nell'ambito di una controversia tra la compagnia Air France SA (in prosieguo: l'«Air France») ed il signor e la sig.ra Folkerts, munita, quest'ultima, di una prenotazione per recarsi da Brema (Germania) ad Asunción (Paraguay), via Parigi (Francia) e San Paolo (Brasile), in merito alla compensazione del danno che ella asserisce aver subìto a causa del ritardo con il quale giungeva alla sua destinazione finale.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3 La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal), conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, è stata firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a suo nome con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38).

4 Gli articoli 17-37 della Convenzione di Montreal costituiscono il capo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

5 L'articolo 19 di tale Convenzione, intitolato «Ritardo», 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'articolo 22, paragrafo 1, della suddetta Convenzione limita la responsabilità del vettore in caso di danno a passeggeri derivante da ritardo alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero.

Il diritto dell'Unione

7 I considerando 1-4 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(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.

(3) Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea [(GU L 36, pag. 5)], abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati.

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(…)

(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».

8 L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, intitolato «Oggetto», prevede quanto segue:

«1. 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».

9 Ai sensi dell'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, rubricato «Definizioni»:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(…)

h) "destinazione finale": la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;

(…)».

10 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», così recita:

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

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.

(…)

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.

(…)».

11 L'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», è formulato come segue:

«1. 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).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza».

12 L'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», dispone quanto segue:

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

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

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

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

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

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

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

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

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

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

(…)».

13 L'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», è formulato nel modo seguente:

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

a)

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

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

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

(…)».

14 L'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza», è redatto nei termini seguenti:

«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.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati».

15 L'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», dispone quanto segue:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può

essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

Fatti del procedimento principale e questioni pregiudiziali

16 La sig.ra Folkerts era munita di una prenotazione per recarsi da Brema a Asunción, via Parigi e San Paolo.

17 Secondo la programmazione originariamente prevista, l'aeromobile della sig.ra Folkerts doveva decollare da Brema il 16 maggio 2006 alle ore 6.30 e giungere ad Asunción, sua destinazione finale, lo stesso giorno alle ore 23.30.

18 Il volo da Brema con destinazione Parigi, effettuato dalla compagnia Air France, subiva un ritardo alla partenza e l'aeromobile decollava soltanto poco prima delle ore 9, ovvero con un ritardo di circa due ore e mezza rispetto all'orario di partenza previsto. La sig.ra Folkerts, che, già al momento della partenza da Brema, era munita delle sue carte d'imbarco per l'intero viaggio, raggiungeva Parigi solo successivamente al decollo dell'aeromobile della compagnia Air France che doveva garantire la coincidenza per San Paolo. L'Air France trasferiva la prenotazione della sig.ra Folkerts su un volo successivo per San Paolo. A causa del suo arrivo tardivo a San Paolo, la sig.ra Folkerts perdeva la coincidenza per Asunción originariamente prevista. Ella giungeva pertanto a Asunción soltanto il 17 maggio 2006 alle ore 10.30, ovvero con un ritardo di undici ore rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.

19 In primo grado e successivamente in appello, la compagnia Air France veniva condannata a corrispondere alla sig.ra Folkerts un risarcimento danni, comprensivo, in particolare, della somma di EUR 600 ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004.

20 L'Air France proponeva quindi ricorso per cassazione («Revision») dinanzi al Bundesgerichtshof.

21 Il giudice del rinvio ritiene che l'esito di detto ricorso dipenda dal fatto se la sig.ra Folkerts disponga, nei confronti dell'Air France, di un diritto a compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

22 Il giudice del rinvio ritiene, infatti, che la sig.ra Folkerts abbia diritto ad una compensazione pecuniaria pari a EUR 600 soltanto qualora la giurisprudenza della Corte (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, Racc. pag. I-10923) – che riconosce al passeggero un diritto a compensazione pecuniaria in base all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 anche nel caso di ritardo prolungato – si applichi altresì all'ipotesi in cui non vi sia stato alcun ritardo rispetto all'orario di partenza previsto, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, ma la destinazione finale sia stata nondimeno raggiunta con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto.

23 Secondo il giudice del rinvio, quindi, la questione se il diritto a compensazione pecuniaria invocato dalla convenuta sia fondato dipende dal fatto se l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 possa essere applicato anche quando non sussiste alcun ritardo ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, di questo stesso regolamento. Secondo il Bundesgerichtshof, infatti, la motivazione della citata sentenza Sturgeon e a. non consente di stabilire se per far sorgere il diritto a compensazione pecuniaria, in base all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, sia determinante soltanto la gravità del ritardo riscontrato in occasione dell'arrivo alla destinazione finale oppure se il diritto a compensazione pecuniaria a motivo di un ritardo siffatto presupponga, inoltre, che vengano soddisfatti i presupposti di applicabilità dell'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, vale a dire che il volo di cui trattasi abbia subìto già alla partenza un ritardo che supera i limiti stabiliti da tale disposizione.

24 In tale contesto, il Bundesgerichtshof decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se al passeggero di un volo spetti una compensazione pecuniaria in base all'articolo 7 del regolamento [n. 261/2004], qualora il suo volo sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti nell'articolo 6, paragrafo 1, d[i tale] regolamento, ma l'arrivo alla sua ultima destinazione avvenga almeno tre ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2) In caso di soluzione negativa della prima questione:

Se, ai fini della questione se sussista un ritardo ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento [n. 261/2004], in caso di volo composto da più tratte, si debba fare riferimento alle singole tratte o alla distanza rispetto all'ultima destinazione».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

25 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che in forza di detto articolo, il passeggero di un volo con una o più coincidenze che sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti dall'articolo 6 di detto regolamento, ma che abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, ha diritto a compensazione pecuniaria.

26 In primo luogo, si deve ricordare che il regolamento n. 261/2004, come risulta dal suo articolo 1, paragrafo 1, intende riconoscere diritti minimi ai passeggeri del trasporto aereo allorché questi ultimi si trovano di fronte a tre tipi di situazioni distinte, ovvero al caso di negato imbarco non consenziente, alla cancellazione del loro volo e, infine, al ritardo del loro volo.

27 Orbene, risulta dall'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, riguardante l'enunciazione di definizioni di portata trasversale, che, contrariamente al negato imbarco ed alla cancellazione di un volo, il ritardo di un volo non è di per sé oggetto di alcuna definizione contenuta in detto articolo.

28 Si deve del resto rilevare che il regolamento n. 261/2004 considera due diverse ipotesi di ritardo di un volo.

29 Da un lato, in taluni contesti, come quello del ritardo di un volo di cui all'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, detto regolamento si riferisce al mero ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza previsto.

30 Dall'altro lato, in altri contesti, il regolamento n. 261/2004 si concentra sull'ipotesi del ritardo di un volo riscontrato all'arrivo alla destinazione finale. Così, all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione trae conseguenze giuridiche dal fatto che i passeggeri il cui volo sia stato cancellato e ai quali il vettore aereo offra un riavviamento giungano alla loro destinazione finale con un certo ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto per il volo cancellato.

31 A tal proposito si deve rilevare che il riferimento, nel regolamento n. 261/2004, a diverse ipotesi di ritardo risulta compatibile con l'articolo 19 della Convenzione di Montreal, la quale forma parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v. sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Racc. pag. I-403, punto 36; nonché del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, Racc. pag. I-4239,

punti 19 e 20). Infatti tale articolo si riferisce alla nozione di «ritardo nel trasporto aereo di passeggeri», senza precisare in quale fase di un trasporto siffatto debba essere riscontrato il ritardo di cui trattasi.

32 In secondo luogo, si deve ricordare che la Corte ha già dichiarato che, allorché subiscano un ritardo prolungato, ovvero di durata pari o superiore a tre ore, i passeggeri dei voli in tal modo ritardati, analogamente ai passeggeri il cui volo iniziale sia stato cancellato, e ai quali il vettore aereo non è in grado di proporre un riavviamento alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, dispongono di un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, dal momento che patiscono una perdita di tempo irreversibile e, di conseguenza, un disagio analoghi (v. sentenze Sturgeon e a., cit., punti 60 e 61, nonché del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, punti 34 e 40).

33 Dal momento che tale disagio si concretizzerebbe, per quanto riguarda i voli ritardati, all'arrivo alla destinazione finale, la Corte ha dichiarato che la valutazione di un ritardo dev'essere effettuata, ai fini della compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, rispetto all'orario di arrivo previsto a tale destinazione (v. citate sentenze Sturgeon e a., punto 61, nonché Nelson e a., punto 40).

34 Orbene, la nozione di «destinazione finale» è definita all'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004 come la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo.

35 Ne consegue che, in caso di volo con una o più coincidenze, ai fini della compensazione pecuniaria forfetaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 è determinante soltanto il ritardo riscontrato rispetto all'orario d'arrivo previsto alla destinazione finale, da intendersi come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero di cui trattasi.

36 In terzo luogo, l'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, il quale si riferisce al ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza previsto, mira esclusivamente ad individuare, stando alla sua stessa formulazione, i presupposti che danno diritto alle misure di assistenza, previste, rispettivamente, agli articoli 8 e 9 di detto regolamento.

37 Ne risulta che la compensazione pecuniaria forfetaria che spetta ad un passeggero, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, allorché il suo volo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, non è subordinata al rispetto dei presupposti di cui all'articolo 6 di tale regolamento.

38 Per l'effetto, la circostanza che un volo come quello di cui trattasi nel procedimento principale non sia stato ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto, per un lasso di tempo superiore ai limiti stabiliti dall'articolo 6 del regolamento n. 261/2004 è ininfluente rispetto all'obbligo gravante sulle compagnie aeree di compensare pecuniariamente i passeggeri di un volo siffatto, dal momento che quest'ultimo ha subìto un ritardo all'arrivo alla destinazione finale di durata pari o superiore a tre ore.

39 La soluzione opposta costituirebbe una disparità di trattamento ingiustificata, dal momento che si perverrebbe a considerare diversamente i passeggeri di voli con ritardo all'arrivo alla loro destinazione finale di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, a seconda del fatto che il ritardo del loro volo rispetto all'orario di partenza previsto abbia o meno superato i limiti stabiliti dall'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, e ciò benché il loro disagio risultante da una perdita di tempo irreversibile sia identico.

40 In quarto luogo, in udienza sono stati richiamati, in particolare dalla Commissione europea, taluni dati statistici relativi, da un lato, alla parte significativa dei voli con una o più coincidenze nel trasporto dei passeggeri nello spazio aereo europeo e, dall'altro, alla ricorrenza dei ritardi, di durata pari o superiore a tre ore, riscontrati all'arrivo alla destinazione finale, che voli siffatti subiscono, imputabili a coincidenze perse da parte dei passeggeri interessati.

41 A tal proposito, è vero che l'obbligo di compensare pecuniariamente i passeggeri dei voli di cui trattasi secondo le modalità forfetarie previste all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 comporta per i vettori aerei conseguenze finanziarie certe (v., in tal senso, sentenza Nelson e a., cit., punto 76).

42 Tuttavia, si deve sottolineare, da un lato, che tali conseguenze finanziarie non possono essere considerate sproporzionate rispetto all'obiettivo dell'elevato livello di protezione dei passeggeri del trasporto aereo (sentenza Nelson e a., cit., punto 76) e, dall'altro, che la rilevanza concreta di dette conseguenze finanziarie può essere attenuata alla luce dei tre elementi di seguito illustrati.

43 Innanzitutto, si deve ricordare che i vettori aerei non sono tenuti al versamento della suddetta compensazione pecuniaria qualora siano in grado di dimostrare che la cancellazione o il ritardo prolungato sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo (sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Racc. pag. I-11061, punto 34, nonché sentenza Nelson e a., cit., punto 79).

44 Occorre poi rilevare che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il diritto di tali vettori di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto che abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento (sentenza Nelson e a., cit., punto 80).

45 Peraltro, l'importo della compensazione pecuniaria, fissato in EUR 250, 400 e 600 in funzione della lunghezza dei voli considerati, può essere poi ridotto del 50%, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, qualora il ritardo rimanga, per un volo non rientrante nell'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), del suddetto regolamento, inferiore a quattro ore (citate sentenze Sturgeon e a., punto 63, nonché Nelson e a., punto 78).

46 Infine, e in ogni caso, dalla giurisprudenza emerge che l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è idonea a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (sentenza Nelson e a., cit., punto 81 e giurisprudenza ivi citata).

47 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla prima questione pregiudiziale dichiarando che l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che, in forza di detto articolo, il passeggero di un volo con una o più coincidenze che sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti dall'articolo 6 di detto regolamento, ma che abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, ha diritto a compensazione pecuniaria, dato che detta compensazione non è subordinata all'esistenza di un ritardo alla partenza e, di conseguenza, al rispetto dei presupposti stabiliti da detto articolo 6.

Sulla seconda questione

48 Tenuto conto della soluzione positiva adottata per la prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulle spese

49 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 7 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, in forza di detto articolo, il passeggero di un volo con una o più coincidenze che sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti dall'articolo 6 di detto regolamento, ma che abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, ha diritto a compensazione pecuniaria, dato che detta compensazione non è subordinata all'esistenza di un ritardo alla partenza e, di conseguenza, al rispetto dei presupposti stabiliti da detto articolo 6.

Firme