

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

8 giugno 2023 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 1, lettera a) – Cancellazione di un volo – Articolo 8, paragrafo 1 – Obbligo di assistenza – Nozione di “riavviamento” – Compensazione pecuniaria ai passeggeri aerei in caso di cancellazione di un volo – Pandemia di Covid-19 – Volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro nel contesto di una missione di assistenza consolare – Volo effettuato dallo stesso vettore aereo operativo e allo stesso orario del volo cancellato – Spese a carico del passeggero eccedenti i costi netti per tale volo»

Nella causa C-49/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 4 gennaio 2022, pervenuta in cancelleria il 24 gennaio 2022, nel procedimento

Austrian Airlines AG

contro

TW,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe (relatrice), presidente di sezione, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: N. Emiliou

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per l’Austrian Airlines AG, da M. Brenner e M. Klemm, Rechtsanwälte;
- per TW, da F. Puschkarski, A. Skribe e P. Zwifelhofer, Rechtsanwälte;
- per il governo austriaco, da G. Kunnert, A. Posch e J. Schmoll, in qualità di agenti;
- per il governo tedesco, da J. Möller, P. Busche e M. Hellmann, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da G. Braun, G. Wilms e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 2 marzo 2023,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'Austrian Airlines AG e TW in relazione al rifiuto dell'Austrian Airlines di rimborsare a TW e a sua moglie la somma che questi ultimi hanno dovuto versare per beneficiare di un volo di rimpatrio organizzato dalla Repubblica d'Austria nell'ambito delle sue funzioni consolari, a seguito della cancellazione del loro volo da parte dell'Austrian Airlines a causa della pandemia di Covid-19.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 261/2004

- 3 I considerando 1 e 4 del regolamento n. 261/2004 così recitano:
 - «(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.
 - (...)
 - (4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite dal [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 1991, L 36, pag. 5)], sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate».
- 4 L'articolo 2 di tale regolamento è intitolato «Definizioni». Il «vettore aereo operativo» è definito, alla lettera b) di tale articolo, come «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».
- 5 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», al suo paragrafo 3 dispone quanto segue:

«Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici».
- 6 L'articolo 5 dello stesso regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», è così formulato:
 - «1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:
 - a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
 - (...)
 - c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
 - (...)

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

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

(...)).

7 L'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», prevede una compensazione pecuniaria uniforme per i passeggeri il cui importo varia, in particolare, in funzione della distanza del volo.

8 L'articolo 8 di tale regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», prevede quanto segue:

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

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

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio “tutto compreso”, ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della [direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU 2015, L 326, pag. 1)].

(...)).

9 L'articolo 12 di detto regolamento è intitolato «Risarcimenti supplementari». Esso prevede, al suo paragrafo 1, quanto segue:

«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».

Direttiva (UE) 2015/637

10 Ai sensi dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2015/637 del Consiglio, del 20 aprile 2015, sulle misure di coordinamento e cooperazione per facilitare la tutela consolare dei cittadini dell'Unione non rappresentati nei paesi terzi e che abroga la decisione 95/553/CE (GU 2015, L 106, pag. 1):

«La tutela consolare di cui all'articolo 2 può comprendere tra l'altro l'assistenza nelle seguenti situazioni:

(...)

- e) qualora il richiedente necessiti di aiuto e di essere rimpatriato in caso di emergenza;

(...))».

Diritto austriaco

- 11 L'articolo 3, paragrafo 2, punto 5, del Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) [legge federale sull'esercizio delle funzioni consolari (legge consolare)] (BGBl. I, 40/2019) (in prosieguo: la «legge consolare») così dispone:

«La tutela consolare è la parte delle funzioni consolari che comprende l'assistenza in situazioni di necessità di tutela giuridica e in situazioni di emergenza. Essa include, in particolare, la prestazione di assistenza (...) nell'ambito del sostegno e del rimpatrio in casi di emergenza».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 12 Nell'ambito di un viaggio «tutto compreso», TW e sua moglie disponevano entrambi di una prenotazione confermata per il volo OS 17, del 7 marzo 2020, in partenza dall'aeroporto di Vienna (Austria) con destinazione Mauritius, nonché per il volo OS 18, del 20 marzo 2020, in partenza dall'aeroporto di Mauritius con destinazione Vienna. Entrambi tali voli dovevano essere operati dall'Austrian Airlines.
- 13 Il volo OS 17 è stato effettuato. Per contro, il 18 marzo 2020, l'Austrian Airlines ha cancellato il volo OS 18 a seguito delle misure adottate dal governo austriaco a causa della pandemia di Covid-19.
- 14 Secondo le indicazioni fornite dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), che è il giudice del rinvio, sebbene l'Austrian Airlines disponesse dei recapiti di TW e di sua moglie, non li ha informati di tale cancellazione, né dei diritti di cui essi disponevano ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004. Solo il 19 marzo 2020 questi ultimi sono stati informati, dall'organizzatore del loro viaggio, della cancellazione del loro volo di ritorno nonché dell'organizzazione di un volo di rimpatrio da parte del Ministero degli Affari esteri austriaco, previsto per il 20 marzo 2020, data in cui non era più effettuato alcun volo di linea.
- 15 TW e sua moglie si sono registrati per tale volo di rimpatrio sul sito Internet del Ministero degli Affari esteri. A tale titolo, ciascuno di essi ha dovuto versare un contributo obbligatorio alle spese di importo pari a EUR 500. Tale volo di rimpatrio è stato operato dall'Austrian Airlines con il numero di volo OS 1024, all'orario inizialmente riservato per il volo OS 18.
- 16 Con azione proposta dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) il 14 settembre 2020, TW, che agisce in nome proprio e in quello di sua moglie, ha chiesto la condanna dell'Austrian Airlines a versargli la somma di EUR 1 000, maggiorata degli interessi, somma corrispondente al contributo obbligatorio che sua moglie e il medesimo avevano dovuto pagare per il volo di rimpatrio.
- 17 A sostegno di tale azione, TW ha invocato il fatto che l'Austrian Airlines, non solo non avrebbe offerto e organizzato un riavviamento, ma avrebbe anche fatturato spese per il trasporto che TW stesso avrebbe organizzato, contrariamente a quanto prevedrebbe l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004. Nei limiti in cui l'Austrian Airlines sarebbe, così, venuta meno agli obblighi ad essa imposti dal diritto dell'Unione, tale vettore aereo sarebbe responsabile del danno subito da TW e da sua moglie per essere stati costretti a trovare, a proprie spese, una soluzione alternativa al volo di ritorno cancellato.
- 18 Poiché il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha accolto nel merito la domanda di TW, l'Austrian Airlines ha impugnato tale decisione dinanzi al giudice del rinvio.
- 19 Nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, il giudice del rinvio parte dal presupposto che l'assistenza nell'ambito del sostegno e del rimpatrio in casi di emergenza faccia parte delle funzioni consolari della Repubblica d'Austria. L'esercizio di tali funzioni rientrerebbe in un'attività sovrana di tale Stato membro ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, punto 5, della legge consolare. L'Austrian Airlines vi avrebbe contribuito in qualità di controparte contrattuale della Repubblica d'Austria, senza

aver avuto la minima influenza sulla decisione di tale Stato membro. Tuttavia, tale giudice ritiene che, sebbene l'Austrian Airlines non avesse la possibilità di trasferire direttamente passeggeri sul volo di rimpatrio, essa avrebbe potuto procedere direttamente alla loro registrazione sul sito Internet del Ministero degli Affari esteri e rimborsare loro il contributo obbligatorio alle spese.

20 Secondo detto giudice, l'esito della controversia principale dipende pertanto dall'interpretazione che occorre dare ai termini «offerta» e «riavviamento», che figurano rispettivamente all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004.

21 In tali circostanze, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento [n. 261/2004], debbano essere interpretati nel senso che deve essere considerato come un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, che il vettore aereo operativo è tenuto ad offrire in caso di cancellazione, anche un volo di rimpatrio operato nell'ambito dell'attività di autorità pubblica di uno Stato, qualora il vettore aereo operativo, pur non potendo giustificare un diritto al trasporto del passeggero, poteva tuttavia registrare il passeggero a tal fine, sopportandone i costi e, in virtù di un accordo contrattuale con lo Stato, opera infine il volo con lo stesso aeromobile e gli stessi orari previsti per il volo originario.

2) Se l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento [n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che un passeggero che si registri esso stesso su un volo di rimpatrio di cui alla prima questione e che a tal fine versi allo Stato un contributo obbligatorio alle spese, vanta, nei confronti del vettore aereo [operativo], un diritto al rimborso di tali spese che deriva direttamente dal regolamento [n. 261/2004], anche se le spese non consistono esclusivamente nei meri costi del volo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

22 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un volo di rimpatrio, organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, in seguito alla cancellazione di un volo, costituisca un «riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, che deve essere offerto dal vettore aereo operativo al passeggero il cui volo è stato cancellato.

23 In forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo operativo, in caso di cancellazione di un volo, deve offrire ai passeggeri interessati l'assistenza a norma dell'articolo 8 di tale regolamento.

24 A termini dell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, i passeggeri interessati hanno la scelta tra tre opzioni: il rimborso del biglietto a determinate condizioni nonché, se del caso, l'organizzazione di un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale non appena possibile, oppure un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, oppure, infine, un riavviamento verso la destinazione finale in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di loro gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

25 La nozione di «riavviamento» non è definita dall'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 né da alcun'altra delle sue disposizioni. In tali circostanze, la determinazione del significato e della portata di tale nozione va operata conformemente al suo senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui è utilizzata e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 28).

26 Per quanto riguarda, anzitutto, il senso abituale della nozione di «riavviamento», esso rimanda, in generale, all'idea di un itinerario alternativo a quello inizialmente previsto, in particolare in termini di

tragitto o di orario, che conduce tuttavia alla stessa destinazione finale. In tal senso, detta nozione non presenta alcuna caratteristica particolare che circoscriverebbe il «riavviamento» nell'ambito di un'offerta commerciale.

- 27 Inoltre, come risulta dai considerando 1 e 4 del regolamento n. 261/2004, lo scopo principale perseguito da quest'ultimo consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 69, nonché del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 44).
- 28 Pertanto, offrire un «riavviamento», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, non può limitarsi, per il vettore aereo operativo interessato, a proporre al passeggero aereo di condurlo alla sua destinazione finale con il volo successivo a quello che tale vettore aereo ha cancellato. Una siffatta offerta può comprendere altri voli, ivi compresi quelli in coincidenza, operati eventualmente da altri vettori aerei, appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivino meno tardi rispetto al volo successivo al volo cancellato (v., in tal senso, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 59).
- 29 Infine, per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, occorre tuttavia rilevare, come constatato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 23 e 24 delle sue conclusioni, che il regolamento n. 261/2004 è fondato sull'articolo 80, paragrafo 2, CE, divenuto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che consente al legislatore dell'Unione europea di stabilire le opportune disposizioni, in particolare per la navigazione aerea, nel contesto della politica comune dei trasporti. Ne consegue che l'ambito di applicazione di tale regolamento non può essere esteso a voli non commerciali. Tale interpretazione è confermata, in particolare, dal considerando 4 del regolamento n. 261/2004, che fa espresso riferimento alle attività dei vettori aerei nell'ambito di un mercato liberalizzato, dall'articolo 2, lettera b), di tale regolamento, il quale definisce la nozione di «vettore aereo operativo» con riferimento a un contratto concluso con un passeggero, nonché dall'articolo 3, paragrafo 3, di detto regolamento, che circoscrive l'ambito di applicazione personale di quest'ultimo ai passeggeri che viaggiano a una tariffa accessibile al pubblico.
- 30 Da quanto precede risulta che solo voli commerciali possono essere utilizzati per attuare un siffatto riavviamento.
- 31 Orbene, un volo di rimpatrio non ha natura commerciale, in quanto la sua organizzazione si inserisce, in linea di principio, nel contesto delle misure di assistenza consolare di uno Stato, come dimostrano, nel caso di specie, l'articolo 3, paragrafo 2, punto 5, della legge consolare, ma anche, nel diritto dell'Unione, l'articolo 9, lettera e), della direttiva 2015/637.
- 32 Da tale circostanza discende, come sottolineato dall'avvocato generale ai paragrafi 34, 35 e 38 delle sue conclusioni, che le condizioni di un volo di rimpatrio possono essere significativamente diverse da quelle di un volo commerciale per quanto riguarda sia le condizioni di imbarco sia i servizi a bordo. Soprattutto, i vettori aerei operativi non possono offrire ai loro passeggeri un volo di rimpatrio come «riavviamento», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, dal momento che essi non sono autorizzati a conferire a tali passeggeri un diritto ad essere trasportati su tale volo.
- 33 Dalla motivazione che precede risulta che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo di rimpatrio, organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, a seguito della cancellazione di un volo, non costituisce un «riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, che deve essere offerto dal vettore aereo operativo al passeggero il cui volo è stato cancellato.

Sulla seconda questione

- 34 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che conferisce a un passeggero che, a seguito della cancellazione del suo volo di ritorno, abbia dovuto registrarsi da sé per un volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare e versare

a detto Stato a tale titolo un contributo obbligatorio alle spese un diritto al rimborso di tali spese a carico del vettore aereo operativo.

- 35 In via preliminare, occorre rilevare che dalla domanda di pronuncia pregiudiziale emerge chiaramente che l'azione in giudizio di TW mira a ottenere la condanna dell'Austrian Airlines a risarcire il danno che egli sostiene di aver subito per aver dovuto pagare EUR 1 000 di contributo obbligatorio alle spese per sé e per sua moglie, al fine di poter beneficiare di due posti sul volo di rimpatrio menzionato al punto 15 della presente sentenza. Tale azione, nei limiti in cui riguarda un danno subito da TW, destinato ad essere valutato individualmente e a posteriori, e che trae origine dalla cancellazione di un volo per il quale quest'ultimo e sua moglie disponevano di una prenotazione confermata, mira ad ottenere un risarcimento supplementare, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 35 e 36).
- 36 Orbene, se è vero che dai termini stessi di tale disposizione risulta che detto regolamento lascia impregiudicato il diritto del passeggero a un risarcimento supplementare, tuttavia un siffatto risarcimento supplementare deve essere basato sul diritto nazionale o internazionale (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 35 e 36).
- 37 L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 non può quindi essere interpretato nel senso che un passeggero il quale, a seguito della cancellazione del suo volo di ritorno, si registri da sé su un volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro dispone, sul fondamento di detto regolamento, di un diritto al rimborso da parte del vettore aereo operativo del contributo alle spese supplementari che egli ha dovuto versare ai fini della sua registrazione su tale volo.
- 38 Un siffatto passeggero, tuttavia, può legittimamente far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui agli articoli 8 e 9 del regolamento 261/2004, qualora un vettore aereo operativo non abbia adempiuto gli obblighi previsti in forza di tali articoli (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punti 43 e 44).
- 39 A tale riguardo, occorre ricordare che l'articolo 8 di tale regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», enuncia, al suo paragrafo 1, che al passeggero è offerta la scelta tra tre possibilità, vale a dire, in sostanza, in primo luogo, il rimborso del biglietto e, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile, in secondo luogo, il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, e, in terzo luogo, il riavviamento verso tale destinazione, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.
- 40 Tale articolo prevede quindi espressamente, come alternativa al riavviamento, il rimborso del biglietto al prezzo al quale è stato acquistato, per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, sempre che tale biglietto non possa già essere rimborsato sul fondamento della direttiva 2015/2302.
- 41 Pertanto, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 62 e 63 delle sue conclusioni, qualora il riavviamento non appena possibile o in una data successiva adatta al passeggero interessato risulti irrealizzabile, il vettore aereo operativo non può essere liberato dal suo obbligo, derivante dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, di rimborsare il biglietto per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, sempre che tale biglietto non possa già essere rimborsato sul fondamento della direttiva 2015/2302. Infatti, l'obbligo di offrire l'assistenza di cui all'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento sarebbe privo di effetto se non fosse possibile farlo rispettare, eventualmente mediante un'azione diretta al rimborso proposta successivamente.
- 42 Un siffatto obbligo di rimborso è, inoltre, conforme all'obiettivo principale perseguito dal regolamento n. 261/2004, che, come indicato al punto 27 della presente sentenza, consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.
- 43 Inoltre, l'obbligo del vettore aereo operativo di proporre ai passeggeri del volo cancellato le varie opzioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento presuppone che esso fornisca a tali

passaggeri tutte le informazioni relative ai diritti derivanti da detta disposizione affinché possano efficacemente esercitare i loro diritti in caso di cancellazione (v., in tal senso, sentenze del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 53 e 54, nonché del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punti 99 e 100).

- 44 Tale diritto dei passeggeri di ricevere le informazioni necessarie per consentire loro di operare una scelta efficace e informata esclude qualsiasi obbligo da parte loro di contribuire attivamente alla ricerca dei dati che la proposta del vettore aereo operativo deve contenere (sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 55). Allo stesso modo, spetta a quest'ultimo informare utilmente i passeggeri aerei qualora un riavviamento non sia possibile.
- 45 A tale riguardo, occorre altresì sottolineare che l'obbligo di assistenza ai sensi dell'articolo 8 del regolamento n. 261/2004 grava sul vettore aereo operativo indipendentemente dall'evento che ha dato luogo alla cancellazione del volo. Infatti, anche quando si verificano circostanze eccezionali, l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento esonera il vettore aereo operativo soltanto dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 31).
- 46 Il regolamento n. 261/2004 non contiene alcun elemento che consenta di ritenere che esso riconosca, al di là delle «circostanze eccezionali» menzionate all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», come la pandemia di Covid-19, che comporterebbe per il vettore aereo operativo la liberazione da tutti i propri obblighi, ivi compreso da quelli derivanti dall'articolo 8 del suddetto regolamento (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 30).
- 47 Un'interpretazione in senso contrario avrebbe come conseguenza che un vettore aereo operativo sia tenuto a prestare l'assistenza ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 a passeggeri che si trovino, a causa della cancellazione di un volo, in una situazione di disagio limitato, mentre passeggeri, come l'attore nel procedimento principale, che si trovino in una situazione di particolare bisogno a causa dell'assenza di qualsiasi volo commerciale, ne verrebbero privati (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 33).
- 48 Un passeggero il cui volo sia stato cancellato può quindi ottenere un risarcimento per equivalente, a carico del vettore aereo operativo, in caso di mancato rispetto, da parte di quest'ultimo, del suo obbligo di assistenza derivante dall'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, ivi compreso del suo dovere di informazione come definito ai punti 43 e 44 della presente sentenza.
- 49 Tale passeggero può quindi far valere, dinanzi a un giudice nazionale, il mancato rispetto da parte di un vettore aereo operativo, da un lato, del suo obbligo di rimborsare il biglietto al prezzo al quale è stato acquistato, per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, nonché, dall'altro, del suo obbligo di assistenza, ivi compreso del suo dovere di informazione, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, e ciò al fine di ottenere un risarcimento a carico di tale vettore aereo operativo (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 24). Tale risarcimento sarà tuttavia limitato a quanto, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso, risulti necessario, appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione di detto vettore aereo operativo (v., per analogia, sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 73).
- 50 Dalla motivazione che precede risulta che l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un passeggero il quale, a seguito della cancellazione del suo volo di ritorno, si registri da sé per un volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, e sia tenuto a versare a tale Stato un contributo obbligatorio alle spese, non dispone di un diritto al rimborso di tali spese a carico del vettore aereo operativo sul fondamento di detto regolamento. Per contro, un siffatto passeggero può far valere, dinanzi a un giudice nazionale, il mancato rispetto da parte del vettore aereo operativo, da un lato, del suo obbligo di rimborsare il biglietto al prezzo al quale è stato acquistato, per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, nonché, dall'altro, del suo obbligo di assistenza, ivi compreso del suo dovere di informazione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, e

ciò al fine di ottenere un risarcimento a carico di tale vettore aereo operativo. Un siffatto risarcimento dovrà tuttavia essere limitato a quanto, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso di specie, risulti necessario, appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione di detto vettore aereo operativo.

Sulle spese

51 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), 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,**

devono essere interpretati nel senso che:

un volo di rimpatrio, organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, a seguito della cancellazione di un volo, non costituisce un «riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, che deve essere offerto dal vettore aereo operativo al passeggero il cui volo è stato cancellato.

2) **L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004**

deve essere interpretato nel senso che:

un passeggero il quale, a seguito della cancellazione del suo volo di ritorno, si registri da sé per un volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, e sia tenuto a versare a tale Stato un contributo obbligatorio alle spese, non dispone di un diritto al rimborso di tali spese a carico del vettore aereo operativo sul fondamento di detto regolamento.

Per contro, un siffatto passeggero può far valere, dinanzi a un giudice nazionale, il mancato rispetto da parte del vettore aereo operativo, da un lato, del suo obbligo di rimborsare il biglietto al prezzo al quale è stato acquistato, per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, nonché, dall'altro, del suo obbligo di assistenza, ivi compreso del suo dovere di informazione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, e ciò al fine di ottenere un risarcimento a carico di tale vettore aereo operativo. Un siffatto risarcimento dovrà tuttavia essere limitato a quanto, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso di specie, risulti necessario, appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione di detto vettore aereo operativo.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.