

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

21 dicembre 2021 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Articoli 2 e 3 – Nozioni di “vettore aereo operativo”, di “prenotazione confermata” e di “orario di arrivo previsto” – Articoli 5, 7 e 8 – Anticipazione dell’orario di partenza del volo rispetto all’orario di partenza originariamente previsto – Qualificazione – Riduzione dell’importo della compensazione pecuniaria – Offerta di riavviamento – Articolo 14 – Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti – Portata»

Nelle cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20,

aventi ad oggetto quattro domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, una delle quali presentata dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 16 giugno 2020, pervenuta in cancelleria il 18 giugno 2020 (C-270/20), e tre presentate dal Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania), con decisioni del 17 febbraio 2020 (C-146/20) nonché del 6 aprile 2020 (C-188/20 e C-196/20), pervenute in cancelleria il 20 marzo 2020 (C-146/20), il 30 aprile 2020 (C-188/20) e il 6 maggio 2020 (C-196/20), nei procedimenti

AD,

BE,

CF

contro

Corendon Airlines (C-146/20),

e

JG,

LH,

MI,

NJ,

contro

OP, nella sua qualità di liquidatore della Azurair GmbH,

con l’intervento di:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

e

Eurowings GmbH

contro

flightright GmbH (C-196/20),

e

AG,

MG,

HG,

contro

Austrian Airlines AG (C-270/20),

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da L. Bay Larsen, vicepresidente della Corte, facente funzione di presidente della Prima Sezione, J.-C. Bonichot e M. Safjan (relatore), giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: D. Dittert, capo unità

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 16 giugno 2021,

considerate le osservazioni presentate:

- per JG, LH, MI, NJ, da H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt;
- per la Eurowings GmbH, da Y. Pochyla e W. Bloch, Rechtsanwälte;
- per AG, MG e HG, da F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- per la Corendon Airlines e per OP, nella sua qualità di liquidatore della Azurair GmbH, da N. Serfort, Rechtsanwalt;
- per la flightright GmbH, inizialmente da T. Mauser, successivamente da R. Weist e M. Michel, Rechtsanwälte;
- per la Austrian Airlines AG, da C. Krones, Rechtsanwalt;
- per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne e U. Bartl, in qualità di agenti;
- per il governo austriaco, da A. Posch, G. Kunnert e J. Schmoll, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da K. Simonsson, R. Pethke e G. Braun, in qualità di agenti, sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 23 settembre 2021, ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 2, lettere b), da f) a h) e l), dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), dell'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), nonché dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1, e rettifiche in GU 2006, L 365, pag. 89 e in GU 2007, L 329, pag. 64).
- 2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie tra taluni passeggeri aerei e alcune compagnie aeree (C-146/20, C-188/20 e C-270/20) nonché tra una compagnia aerea e la flightright GmbH, succeduta nei diritti di passeggeri aerei (C-196/20), in merito alla compensazione pecuniaria di detti passeggeri ai sensi del regolamento n. 261/2004.

Contesto normativo

- 3 Ai sensi dei considerando 1 e 20 del regolamento n. 261/2004:

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

(...)

(20) Affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato».
- 4 L'articolo 2 di tale regolamento prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

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

(...)

f) “biglietto”: un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato;

- g) “prenotazione”: il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall’operatore turistico;
- 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;

(...)

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

5 L’articolo 3 di detto regolamento così dispone:

«1. Il presente regolamento si applica:

- a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;
- b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore [dell’Unione].

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

- a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all’articolo 5, si presentino all’accettazione:
 - secondo le modalità stabilite e all’ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato,oppure, qualora non sia indicata l’ora,
 - al più tardi quarantacinque minuti prima dell’ora di partenza pubblicata; o
- b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

(...))».

6 L’articolo 5 dello stesso regolamento, al suo paragrafo 1, dispone quanto segue:

«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».

7 Ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004:

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

(...)

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;

(...)

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:

(...)

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; (...)

(...)

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.

(...)».

8 L'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento stabilisce quanto segue:

«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».

9 L'articolo 13 di detto regolamento così prevede:

«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».

10 Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del medesimo regolamento:

«Se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo presenta ad ogni passeggero coinvolto un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del presente regolamento. Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale designato di cui all'articolo 16».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

Causa C-146/20

- 11 I passeggeri aerei AD, BE e CF hanno prenotato, tramite un'agenzia di viaggi, un viaggio «tutto compreso» per Antalya (Turchia). A seguito di tale prenotazione, la compagnia aerea Corendon Airlines ha confermato che il volo sarebbe stato effettuato il 18 maggio 2018 con partenza da Düsseldorf (Germania) e a destinazione di Antalya, e l'orario di partenza era fissato alle 10:20. Successivamente, la Corendon Airlines ha anticipato il volo di un'ora e quaranta minuti, fissandolo alle 08:40 dello stesso giorno e mantenendo tuttavia lo stesso numero di volo.
- 12 Non avendo potuto prendere il volo in tal modo anticipato, detti passeggeri hanno proposto un ricorso dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) nei confronti della Corendon Airlines, inteso a ottenere, segnatamente, una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004. A sostegno del loro ricorso, i summenzionati passeggeri hanno affermato di non essere stati informati dell'anticipazione del loro volo e che tale anticipazione costituiva in realtà una «cancellazione» di detto volo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del succitato regolamento. La Corendon Airlines ha invece ritenuto che i passeggeri fossero stati informati dell'anticipazione del volo dall'operatore turistico l'8 maggio 2018.

- 13 L'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha considerato che l'anticipazione di un'ora e quaranta minuti di un volo non costituisce una «cancellazione» dello stesso poiché tale anticipazione era trascurabile e ha, di conseguenza, respinto il ricorso di detti passeggeri.
- 14 I medesimi hanno interposto appello avverso la sentenza di tale giudice dinanzi al Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf), giudice del rinvio nella causa C-146/20. Quest'ultimo si chiede se il ragionamento svolto dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) sia conforme al regolamento n. 261/2004.
- 15 Date tali circostanze, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corti le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se sussista una cancellazione di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera l), e dell'articolo 5, paragrafo 1, del [regolamento n. 261/2004] nel caso in cui, nell'ambito di un circuito "tutto compreso", il vettore aereo operativo anticipi il volo prenotato con partenza prevista alle 10:20 (ora locale), alle 08:40 (ora locale) dello stesso giorno.
- 2) Se la comunicazione, dieci giorni prima dell'inizio del viaggio, relativa all'anticipazione di un volo dalle 10:20 (ora locale) alle 08:40 (ora locale) dello stesso giorno, costituisca un'offerta di volo alternativo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del [regolamento n. 261/2004]».

Causa C-188/20

- 16 LH ha prenotato, per se stessa e per altri passeggeri aerei, presso un'agenzia di viaggi, un viaggio «tutto compreso» per Side (Turchia), il quale comprendeva il trasporto aereo andata e ritorno fra Düsseldorf e Antalya.
- 17 Un documento intitolato «iscrizione al viaggio», trasmesso a LH, menzionava due voli operati dalla compagnia aerea Azurair GmbH, vale a dire un primo volo, con numero ARZ 8711, del 15 luglio 2018, da Düsseldorf a Antalya, il cui orario di partenza era previsto alle 6:00 e l'orario di arrivo alle 10:30 e un secondo volo, con numero ARZ 8712, del 5 agosto 2018, da Antalya a Düsseldorf, il cui orario di partenza era previsto alle 12:00 e l'orario di arrivo alle 14:45. Su tale documento, a fianco di tali dati, figurava il seguente avviso, scritto in maiuscolo: «Orari provvisori – Per sicurezza si raccomanda di verificare i voli nei biglietti».
- 18 I passeggeri hanno preso i voli con i numeri indicati su detto documento. Tuttavia, per quanto riguarda il volo di andata, essi hanno raggiunto Antalya alle 01:19 il 16 luglio 2018 e, per quanto riguarda il volo di ritorno, l'aereo è decollato alle 05:10, il 5 agosto 2018. In tali circostanze, detti passeggeri hanno chiesto alla Azurair, dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf), il pagamento di compensazioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004. Fondandosi sui dati indicati nell'«iscrizione al viaggio», essi hanno affermato che il volo di andata aveva subito un ritardo di più di tre ore all'arrivo, mentre il volo di ritorno era stato cancellato, giacché l'anticipazione del volo doveva essere qualificata come «cancellazione» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento.
- 19 La Azurair, dal canto suo, sostiene di non aver programmato i voli in questione agli orari indicati nell'«iscrizione al viaggio», ma che la sua programmazione corrispondeva alle indicazioni di cui alla «conferma del viaggio/fattura» trasmessa il 22 gennaio 2018 alla alltours flugreisen GmbH, nella sua qualità di operatore turistico.

- 20 In base a tale programmazione, il volo di andata doveva decollare il 15 luglio 2018 alle 20:05 e atterrare alle 00:40 del giorno successivo e il volo di ritorno doveva decollare il 5 agosto 2018 alle 8:00 e atterrare alle 10:50. Quanto al volo di andata, quale indicato nella succitata programmazione, il ritardo all'arrivo non costituirebbe un ritardo di tre o più ore. Per quanto riguarda il volo di ritorno, pur se quest'ultimo è stato effettivamente anticipato, anche rispetto alla programmazione indicata dalla Azurair, tale anticipazione non costituirebbe una «cancellazione del volo», ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di detto regolamento. La Azurair ha inoltre chiesto che un'eventuale compensazione pecuniaria sia ridotta in forza dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del medesimo regolamento, in quanto i passeggeri sarebbero giunti alla loro destinazione finale solo due ore e cinquanta minuti prima dell'orario di arrivo previsto.
- 21 L'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha respinto tale ricorso con la motivazione che l'«iscrizione al viaggio» non costituiva una conferma di «prenotazione», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, poiché da tale iscrizione risultava chiaramente che gli orari di volo erano da intendersi unicamente come orari provvisori. Dalla decisione di rinvio emerge che non esisteva un documento che potesse essere identificato come «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del summenzionato regolamento.
- 22 I passeggeri aerei hanno interposto appello avverso la sentenza di tale giudice dinanzi al Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf), giudice del rinvio nella causa C-188/20. Quest'ultimo si chiede se la posizione adottata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) sia conforme alle disposizioni del regolamento n. 261/2004.
- 23 Date tali circostanze, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se un passeggero disponga di una “prenotazione confermata” ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del [regolamento n. 261/2004], nel caso in cui abbia ricevuto da un operatore turistico, con [cui] abbia concluso un contratto, un “altro titolo” ai sensi dell'articolo 2, lettera g), [di tale regolamento], recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo, e numero del volo, senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione [per] tale volo presso il vettore aereo interessato, né abbia ricevuto conferma da quest'ultimo.
 - 2) Se un vettore aereo debba già essere considerato quale “vettore aereo operativo” in relazione ad un passeggero, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, laddove il passeggero abbia concluso un contratto con un operatore turistico recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo e numero del volo, senza peraltro provvedere alla prenotazione di un posto per il passeggero medesimo e senza, pertanto, instaurare una relazione contrattuale con il vettore aereo in relazione a tale volo.
 - 3) Se, ai fini della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o ritardo prolungato, l'“orario di arrivo previsto” di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera h), dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dell'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, possa risultare da un “altro titolo” rilasciato da un operatore turistico [a] un passeggero, ovvero se, a tal fine, occorra far riferimento [al] biglietto ai sensi dell'articolo 2, lettera f), [di tale regolamento].
 - 4) Se sussista una cancellazione di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera l), e dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, nell'ipotesi in cui il vettore aereo operativo anticipi il

volo, prenotato nell'ambito di un circuito "tutto compreso", di almeno due ore e dieci minuti nell'ambito dello stesso giorno.

- 5) Se il vettore aereo operativo possa ridurre la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del medesimo regolamento, qualora l'anticipazione di un volo rientri nei periodi di tempo ivi indicati.
- 6) Se una comunicazione relativa all'anticipazione del volo, fornita prima dell'inizio del viaggio, costituisca un'offerta di riavviamento ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004.
- 7) Se l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 imponga al vettore aereo operativo l'obbligo di informare il passeggero, ai fini della richiesta di compensazione pecuniaria, in ordine alla propria esatta denominazione sociale, al relativo recapito, all'importo spettante in base alla distanza e, se del caso, ai documenti da allegare».

Causa C-196/20

- 24 Il 24 ottobre 2017 due passeggeri aerei hanno prenotato presso un'agenzia di viaggi un viaggio «tutto compreso» che includeva un trasporto aereo andata e ritorno fra Amburgo (Germania) e Palma di Maiorca (Spagna).
- 25 L'operatore turistico ITS ha trasmesso a tali passeggeri un documento intitolato «iscrizione al viaggio», il quale indicava, per quanto riguarda l'andata, che il volo sarebbe stato effettuato il 22 maggio 2018 dalla compagnia aerea Eurowings con il numero EW 7582, con un orario di partenza previsto alle 7:30 e un orario di arrivo previsto alle 10:05.
- 26 Detti passeggeri hanno effettivamente preso il volo con tale numero. Tuttavia, hanno raggiunto la loro destinazione finale non alle 10:05, bensì alle 21:08. Dopo che tali passeggeri avevano ceduto i loro eventuali diritti a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004 alla flightright, quest'ultima ha proposto un ricorso dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) sostenendo che detti passeggeri disponevano di una prenotazione confermata per il volo in questione, il cui arrivo era previsto alle 10:05.
- 27 La Eurowings ha replicato che i passeggeri disponevano di una prenotazione confermata per il volo con numero EW 7582, il cui arrivo era previsto alle 19:05. Pertanto, il ritardo subito era inferiore a tre ore, il che non darebbe diritto a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004.
- 28 L'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha accolto la domanda della flightright con la motivazione che l'«iscrizione al viaggio» emessa dall'operatore turistico ITS costituiva una conferma di «prenotazione», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera f), di tale regolamento. Il summenzionato giudice ha infatti ritenuto che l'«iscrizione al viaggio» trasmessa ai passeggeri coinvolti costituisse un «altro titolo» ai sensi di detto articolo 2, lettera g), dal momento che tale disposizione si limita a richiedere che la prenotazione sia stata accettata dall'operatore turistico. Dalla decisione di rinvio risulta che non esisteva un documento che potesse essere identificato come «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del suddetto regolamento.
- 29 La Eurowings ha interposto appello avverso la sentenza di tale giudice dinanzi al Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf), giudice del rinvio nella causa C-196/20. Quest'ultimo si chiede, in sostanza, se una conferma di prenotazione da parte di un operatore turistico, la quale non si

basa su una prenotazione effettuata presso il vettore aereo interessato dalla domanda di compensazione pecuniaria, possa essere considerata una «prenotazione confermata», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

30 Date tali circostanze, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corti le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se un passeggero disponga di una “prenotazione confermata” ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del [regolamento n. 261/2004], nel caso in cui abbia ricevuto da un operatore turistico, con cui abbia concluso un contratto, un “altro titolo” ai sensi dell'articolo 2, lettera g), [di tale regolamento], recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo, e numero del volo, senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale volo presso il vettore aereo interessato, né abbia ricevuto conferma da quest'ultimo.
- 2) Se un vettore aereo debba già essere considerato quale “vettore aereo operativo” in relazione ad un passeggero, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del [regolamento n. 261/2004], laddove il passeggero abbia concluso un contratto con un operatore turistico recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo e numero del volo, senza peraltro provvedere alla prenotazione di un posto per il passeggero medesimo e senza, pertanto, instaurare una relazione contrattuale con il vettore aereo in relazione a tale volo.
- 3) Se, ai fini della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o ritardo prolungato, l'“orario di arrivo previsto” di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera h), dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dell'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e dell'articolo 7, paragrafo 2, del [regolamento n. 261/2004], possa risultare da un “altro titolo” rilasciato da un operatore turistico a un passeggero, ovvero se, a tal fine, occorra far riferimento al biglietto ai sensi dell'articolo 2, lettera f), [di tale regolamento]».

Causa C-270/20

- 31 I passeggeri aerei AG, MG e HG hanno prenotato un volo da Vienna (Austria) al Cairo (Egitto) presso la compagnia aerea Austrian Airlines. L'orario di partenza era previsto alle 22:15, il 24 giugno 2017, e l'orario di arrivo alle 01:45 del giorno successivo. Il giorno del volo, la Austrian Airlines ha cancellato quest'ultimo e ha proposto a detti passeggeri un volo con partenza lo stesso giorno alle 10:20 e con arrivo al Cairo alle 13:50; i medesimi hanno accettato tale proposta. Così, questi ultimi hanno raggiunto la loro destinazione finale 11 ore e 55 minuti prima dell'orario di arrivo originariamente previsto.
- 32 In sede stragiudiziale, la Austrian Airlines ha versato a ciascuno di tali passeggeri una compensazione pecuniaria di EUR 200 in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, che prevede una riduzione del 50% dell'importo della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento.
- 33 I suddetti passeggeri hanno proposto un ricorso dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) nei confronti della Austrian Airlines inteso a ottenere una compensazione pecuniaria integrale ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento. A sostegno del loro ricorso, essi hanno fatto valere che, pur non essendo arrivati in ritardo al Cairo, il loro arrivo anticipato ha causato loro un danno equivalente a quello che sarebbe risultato da un ritardo prolungato, affermando di aver accettato la proposta della Austrian Airlines di imbarcarsi su un volo anticipato, in quanto l'altra opzione proposta da quest'ultima avrebbe fatto perdere loro due giorni di

vacanza.

- 34 Il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha respinto detto ricorso con la motivazione che dalla chiara formulazione dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 emergeva che tale disposizione era applicabile anche alle situazioni in cui il passeggero raggiungesse la sua destinazione finale con un volo anticipato.
- 35 I passeggeri nel procedimento principale nella causa C-270/20 hanno interposto appello avverso la sentenza di tale giudice dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), giudice del rinvio di detta causa. Quest'ultimo si chiede se l'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, secondo cui una compensazione pecuniaria può essere ridotta del 50% qualora il ritardo all'arrivo non superi le tre ore, possa essere applicato anche per un arrivo anticipato rispetto alla programmazione del volo originario. Al riguardo, il giudice del rinvio rileva che un decollo che ha luogo con molto anticipo può comportare per il passeggero disagi altrettanto gravi di un arrivo tardivo alla luce dei criteri previsti da detta disposizione.
- 36 Date tali circostanze, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo possa ridurre l'importo della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento anche qualora, a seguito della cancellazione del volo prenotato, ai passeggeri venga offerto un volo alternativo il cui orario di partenza e di arrivo previsto sia rispettivamente undici ore e cinquantacinque minuti prima dell'orario del volo cancellato».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle prime questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20

- 37 Con la sua prima questione nella causa C-188/20, che è identica alla sua prima questione nella causa C-196/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a tale passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del suddetto regolamento, che offra a detto passeggero un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, anche qualora detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, degli orari di partenza e di arrivo di tale volo.
- 38 Nel caso di specie, dalle decisioni di rinvio nelle cause C-188/20 e C-196/20 risulta che il documento trasmesso ai passeggeri aerei dall'operatore turistico conteneva informazioni sugli orari dei voli diverse dalle ultime informazioni che il vettore aereo aveva trasmesso all'operatore turistico. Orbene, tali informazioni non erano state trasmesse a detti passeggeri, cosicché essi disponevano solo delle informazioni contenute nel documento trasmesso dall'operatore turistico.
- 39 A tal proposito, occorre ricordare che l'articolo 3 del regolamento n. 261/2004 disciplina l'ambito di applicazione di quest'ultimo imponendo, in forza del suo paragrafo 2, lettera a), che il passeggero disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione.
- 40 Il regolamento n. 261/2004 non definisce la nozione di «prenotazione confermata». Tuttavia, la

nozione di «prenotazione» è, quanto a essa, definita all'articolo 2, lettera g), di tale regolamento come il «fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico».

- 41 Da tale definizione discende che una prenotazione può consistere in un «altro titolo» che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico. Ne consegue che una prenotazione accettata e registrata da quest'ultimo ha lo stesso valore di quella accettata e registrata dal vettore aereo.
- 42 Perciò, se il passeggero aereo dispone di un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, emesso dall'operatore turistico, tale altro titolo equivale a una «prenotazione», ai sensi della medesima disposizione.
- 43 Nel caso di specie, il giudice del rinvio nelle cause C-188/20 e C-196/20 parte dalla premessa secondo cui le iscrizioni al viaggio trasmesse dall'operatore turistico ai passeggeri di cui ai procedimenti principali in tali cause costituiscono un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004. Tuttavia, occorre rilevare, in particolare nell'ambito della situazione di cui alla causa C-188/20, che tale iscrizione menziona esplicitamente la natura provvisoria degli orari dei voli. In tali circostanze, spetta a detto giudice stabilire se le summenzionate iscrizioni costituiscano effettivamente una prenotazione accettata e registrata, ai sensi di tale articolo 2, lettera g).
- 44 In caso affermativo, il giudice del rinvio si chiede, più in particolare, se una prenotazione possa altresì essere «confermata», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, dall'operatore turistico e non soltanto dal vettore aereo.
- 45 Al riguardo, si deve constatare che l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento non precisa se l'operatore turistico possa confermare una prenotazione.
- 46 Secondo una costante giurisprudenza, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).
- 47 Per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce tale disposizione, occorre rilevare che diverse disposizioni del regolamento n. 261/2004 non operano una distinzione tra l'operatore turistico e il vettore aereo ai fini della loro applicazione. È quanto avviene, in particolare, nel caso dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), primo trattino, di tale regolamento, ai sensi del quale l'ora in cui occorrerebbe presentarsi all'accettazione può essere comunicata dal vettore aereo, da un operatore turistico o da un agente di viaggio autorizzato. Ciò avviene anche per quanto riguarda l'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), di detto regolamento, il quale prevede che il passeggero può essere trasferito su un altro volo sia dal vettore aereo sia dall'operatore turistico.
- 48 Inoltre, ritenere che una prenotazione possa essere confermata solo dal vettore aereo, facendo così gravare sul passeggero l'onere di verificare le informazioni fornite dall'operatore turistico, sarebbe in contrasto con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, sancito al considerando 1 del medesimo regolamento.
- 49 Il regolamento n. 261/2004 mira infatti a far sì che il rischio che gli operatori turistici forniscano informazioni inesatte ai passeggeri nell'ambito delle loro attività sia assunto dal vettore aereo. In tale contesto, il passeggero non è coinvolto nel rapporto tra il vettore aereo e l'operatore turistico e non può essergli richiesto di procurarsi informazioni al riguardo.

- 50 Da queste ultime considerazioni discende altresì che la circostanza che l'operatore turistico non abbia ricevuto conferma degli orari di partenza e di arrivo del volo da parte del vettore aereo interessato non è tale da incidere sulla valutazione di cui al punto 43 della presente sentenza, che spetta al giudice del rinvio effettuare.
- 51 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alle prime questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20 dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del suddetto regolamento, che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo.

Sulle seconde questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20

- 52 Con la seconda questione nella causa C-188/20, che è identica alla sua seconda questione nella causa C-196/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione, nei confronti di un passeggero, qualora quest'ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che detto vettore abbia confermato gli orari del volo o senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore aereo.
- 53 Al riguardo, si deve ricordare che la nozione di «vettore aereo operativo» è definita all'articolo 2, lettera b), di tale regolamento nel senso che designa un vettore aereo che opera o intende operare un volo non solo nell'ambito di un contratto con un passeggero, ma anche per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero.
- 54 Tale definizione pone, quindi, due condizioni cumulative affinché un vettore aereo possa essere qualificato come «vettore aereo operativo», attinenti, da un lato, all'effettiva realizzazione del volo in questione e, dall'altro, all'esistenza di un contratto concluso con il passeggero (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 18).
- 55 Per quanto attiene alla prima condizione, essa s'incentra sulla nozione di «volo» che ne costituisce l'elemento fondamentale. Orbene, la Corte ha già dichiarato che detta nozione deve essere intesa come un'«operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario» (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).
- 56 Ne consegue che deve essere considerato quale vettore aereo operativo quel vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone parimenti l'itinerario e creando, in tal modo, un'offerta di trasporto aereo nei confronti dei passeggeri. L'adozione di una siffatta decisione implica, infatti, che il vettore aereo assuma la responsabilità della realizzazione del volo, responsabilità che si estende, in particolare, ad eventuali cancellazioni e ritardi prolungati all'arrivo (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 20).
- 57 Nel caso di specie, è pacifico che, nelle situazioni di cui alle cause C-188/20 e C-196/20, l'unica modifica effettuata dal vettore aereo rispetto all'iscrizione al viaggio trasmessa ai passeggeri in

questione riguardava gli orari di volo.

- 58 Orbene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 66 delle sue conclusioni, la mera circostanza che la prenotazione del passeggero presso l'operatore turistico contenga orari di volo che non sono stati confermati dal vettore aereo nell'ambito della prenotazione interna tra detto vettore e detto operatore non può essere sufficiente per ritenere che i requisiti di cui all'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 non siano soddisfatti.
- 59 Infatti, si deve ritenere che un vettore aereo – che abbia effettuato un'offerta di trasporto aereo corrispondente a quella realizzata da un operatore turistico nell'ambito del suo rapporto con un passeggero, pur essendovi la possibilità che intervengano cambiamenti rispetto a tale offerta – intenda operare un volo, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004.
- 60 Una siffatta interpretazione risulta avvalorata dall'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, affermato nel considerando 1 del regolamento n. 261/2004, in quanto essa consente di assicurare che ai passeggeri trasportati sia versata una compensazione pecuniaria o sia prestata assistenza senza dover tener conto degli accordi conclusi dal vettore aereo che abbia deciso di realizzare il volo in questione in un orario diverso da quello originariamente previsto, ai fini della sua concreta effettuazione (v., in tal senso, sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 23).
- 61 Va altresì precisato che, nell'ipotesi in cui il vettore aereo operativo sia tenuto a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri in forza del regolamento n. 261/2004 a causa della condotta dell'operatore turistico, tale vettore ha la possibilità di chiedere all'operatore turistico il risarcimento per i danni subiti, conformemente all'articolo 13 di detto regolamento (v., in tal senso, sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).
- 62 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alle seconde questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20 dichiarando che l'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione, nei confronti di un passeggero, qualora quest'ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che detto vettore abbia confermato gli orari del volo o senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore aereo.

Sulle terze questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20

- 63 Con la sua terza questione nella causa C-188/20, che è identica alla sua terza questione nella causa C-196/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi di tali disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'articolo 7 del suddetto regolamento, da un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico oppure sia necessario che figuri su un «biglietto» ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del medesimo regolamento.
- 64 Occorre rilevare, in via preliminare, che l'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), nonché l'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, che sostanzialmente menzionano i termini «orario di arrivo previsto», riguardano le condizioni alle quali può essere dovuta una compensazione pecuniaria forfettaria conformemente all'articolo 7 di tale regolamento. Tuttavia, detto regolamento non contiene alcuna definizione della nozione di «orario di

arrivo previsto».

- 65 Nel caso di specie, è pacifico, nelle situazioni di cui alle cause C-188/20 e C-196/20, che i passeggeri aerei disponevano di un solo documento, denominato «iscrizione al viaggio», senza essere in possesso di un documento qualificabile come «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), di detto regolamento.
- 66 Nondimeno, come è stato rilevato nell'ambito dell'esame delle prime questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20, i passeggeri possono disporre di una prenotazione in presenza non solo di un biglietto, ma anche di un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del medesimo regolamento. Pertanto, nel caso di specie, ipotizzando che il documento fornito ai passeggeri di cui ai procedimenti principali in tali cause costituisca un «altro titolo», si deve ritenere che tali passeggeri disponessero di una «prenotazione», ai sensi di detta disposizione, che indicava gli orari di volo. Essi potevano quindi legittimamente ritenere che, non essendo stati informati di alcuna modifica da parte dell'operatore turistico o del vettore aereo, gli orari indicati su tale prenotazione identificassero gli orari di partenza e di arrivo previsti, ai sensi delle disposizioni di cui al punto 64 della presente sentenza.
- 67 Inoltre, va precisato che la sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), non inficia l'interpretazione secondo cui l'orario di arrivo previsto di un volo può risultare da un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004. Infatti, a differenza delle circostanze alla base delle situazioni di cui trattasi nelle cause C-188/20 e C-196/20, si deve constatare che, nella causa che ha dato luogo a tale sentenza, non vi è stato l'intervento di alcun operatore turistico e il passeggero disponeva di un «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del summenzionato regolamento.
- 68 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alle terze questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20 dichiarando che l'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), nonché l'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi delle succitate disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'articolo 7 di tale regolamento, da un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico.

Sulla quarta questione nella causa C-188/20 e sulla prima questione nella causa C-146/20

- 69 Con la sua quarta questione nella causa C-188/20, che è analoga alla sua prima questione nella causa C-146/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi tale volo di diverse ore.
- 70 Al riguardo, occorre rilevare che la nozione di «cancellazione del volo» è definita all'articolo 2, lettera l), di detto regolamento come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».
- 71 La nozione di «volo» non è definita dal succitato regolamento. Tuttavia, come ricordato al punto 55 della presente sentenza, un volo consiste, in sostanza, 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».
- 72 La Corte ha inoltre precisato, da un lato, che l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore

aereo (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 30).

- 73 Dall'altro lato, dalla definizione di cui all'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004 non discende affatto che la «cancellazione» di detto volo richieda, ai sensi della medesima disposizione, oltre alla mancata effettuazione del volo inizialmente previsto, l'adozione di una decisione esplicita di cancellazione (sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punto 29).
- 74 Certamente, l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento non precisano il trattamento da riservare a un'anticipazione del volo. Tuttavia, conformemente alla giurisprudenza richiamata al punto 46 della presente sentenza, l'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione deve tener conto della lettera della stessa, nonché del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte.
- 75 A tal proposito, per quanto riguarda il contesto in cui si inseriscono l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, occorre rilevare che detto regolamento si riferisce a casi di anticipazione di un volo nell'ambito dei voli alternativi di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del summenzionato regolamento. Quest'ultima disposizione prevede infatti che il vettore aereo operativo sia tenuto a versare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo sia stato cancellato, salvo che tale vettore lo informi della cancellazione entro i termini previsti da detta disposizione e offra al passeggero di partire con un volo alternativo non più di una o due ore, a seconda dei casi, prima dell'orario di partenza previsto, nonché di raggiungere la destinazione finale meno di quattro o due ore, a seconda dei casi, dopo l'orario di arrivo originariamente previsto.
- 76 Ne consegue che il legislatore dell'Unione ha riconosciuto che un'anticipazione significativa di un volo può provocare gravi disagi per i passeggeri, al pari di un ritardo di un volo, dal momento che una siffatta anticipazione fa perdere ai medesimi la possibilità di disporre liberamente del loro tempo nonché di organizzare il loro viaggio o il loro soggiorno in funzione delle loro aspettative.
- 77 Ciò si verifica in particolare nel caso in cui un passeggero, dopo aver preso tutte le precauzioni richieste, non sia in grado di imbarcarsi sull'aereo a causa dell'anticipazione del volo che ha prenotato. Ciò si verifica anche nel caso in cui il passeggero si veda costretto ad adattarsi in modo significativo al nuovo orario di partenza del proprio volo al fine di poterlo prendere.
- 78 Inoltre, occorre ricordare che l'obiettivo principale perseguito dal regolamento n. 261/2004 consiste, come emerge in particolare dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).
- 79 La Corte ha quindi dichiarato che, conformemente a tale obiettivo, le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri aerei devono essere interpretate estensivamente (sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 61 e giurisprudenza ivi citata).
- 80 Così, atteso che il regolamento n. 261/2004 è volto a risarcire, in modo uniforme e immediato, i diversi danni rappresentati dai gravi disagi nel trasporto aereo dei passeggeri (sentenza del 3 settembre 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punto 25 e giurisprudenza ivi citata) e tenuto conto dei gravi disagi che possono essere causati ai passeggeri in circostanze come quelle di cui al punto 76 della presente sentenza, occorre interpretare la nozione di «cancellazione del volo» nel senso che essa comprende la situazione in cui un volo è oggetto di un'anticipazione significativa.
- 81 Al riguardo, si devono distinguere le situazioni in cui l'anticipazione non ha alcuna incidenza o ha un'incidenza trascurabile sulla possibilità per i passeggeri aerei di disporre liberamente del loro tempo

da quelle che danno luogo a gravi disagi dovuti all'anticipazione significativa del volo, quali descritti ai punti 76 e 77 della presente sentenza.

82 Al fine di operare una distinzione tra un'anticipazione significativa e un'anticipazione trascurabile di un volo, occorre basarsi sulle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del regolamento n. 261/2004.

83 Va sottolineato che il caso dell'anticipazione differisce da quello di un ritardo, per il quale la Corte ha considerato che ai passeggeri è conferito il diritto alla compensazione pecuniaria quando subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla durata che era stata originariamente prevista dal vettore (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 57), giacché, a causa dell'anticipazione del volo prenotato, i passeggeri devono mobilitarsi per essere in grado di imbarcarsi sull'aereo. Tale differenza risulta altresì dalla circostanza che il legislatore dell'Unione, all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, ammette ritardi di meno di due ore, mentre, per quanto riguarda le anticipazioni, queste ultime non possono superare un'ora.

84 Dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di tale regolamento emerge che qualsiasi anticipazione inferiore o pari a un'ora può esonerare il vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria al passeggero ai sensi dell'articolo 7 del summenzionato regolamento. Pertanto, occorre considerare che un'anticipazione superiore, pari o inferiore a un'ora costituisce il riferimento per stabilire se l'anticipazione sia significativa o trascurabile ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del medesimo regolamento.

85 Tale interpretazione resta rispettosa del bilanciamento degli interessi dei passeggeri aerei e di quelli dei vettori aerei operativi che il legislatore dell'Unione ha inteso raggiungere mediante l'adozione del regolamento n. 261/2004 (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).

86 Infatti, pur consentendo ai passeggeri di ottenere una compensazione pecuniaria per gravi disagi in occasione di un'anticipazione significativa di un volo, tale interpretazione dispensa i vettori aerei operativi dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria qualora essi informino i passeggeri aerei dell'anticipazione del volo alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento.

87 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quarta questione nella causa C-188/20 e alla prima questione nella causa C-146/20 dichiarando che l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.

Sulla quinta questione nella causa C-188/20 e sulla questione unica nella causa C-270/20

88 Con la quinta questione nella causa C-188/20 e la questione unica nella causa C-270/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) e il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) chiedono, rispettivamente, in sostanza, se l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 sia applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti a tale disposizione.

89 Al riguardo, occorre ricordare che il paragrafo 2 dell'articolo 7 del summenzionato regolamento prevede che, se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8 di detto regolamento, volo il cui orario di arrivo non superi di

minimo due ore o massimo quattro ore, in funzione della fascia di distanza del volo, l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo ha il diritto di ridurre del 50% la compensazione pecuniaria forfettaria di cui al paragrafo 1 di tale articolo 7.

90 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 105 delle sue conclusioni, dall'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 emerge esplicitamente che il diritto di ridurre l'importo della compensazione pecuniaria riguarda la fattispecie in cui il vettore aereo operativo offre un volo alternativo che limita il ritardo alla destinazione finale. Per contro, detta disposizione non menziona affatto la situazione in cui, a causa di un'anticipazione del suo volo, il passeggero giunge alla destinazione finale prima dell'orario di arrivo originariamente previsto.

91 Si deve aggiungere, al riguardo, che il legislatore dell'Unione ha preso in considerazione sia un'anticipazione sia un ritardo del volo nell'ambito dell'offerta di volo alternativo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004. Tuttavia, pur essendo consapevole dei disagi connessi alle anticipazioni dei voli, tale legislatore non ha ritenuto che un volo alternativo offerto dal vettore aereo operativo, che consenta di limitare l'entità delle conseguenze pregiudizievoli di una partenza anticipata, possa dar luogo a una riduzione dell'importo della compensazione pecuniaria.

92 Se una siffatta possibilità dovesse essere concessa a un vettore aereo operativo che offra un volo alternativo che dia luogo a un arrivo anticipato, essa comporterebbe l'autorizzazione sistematica di riduzioni dell'importo della compensazione pecuniaria ove tale vettore proceda a un'anticipazione significativa del volo.

93 Orbene, come è stato rilevato nell'ambito della quarta questione nella causa C-188/20 e della prima questione nella causa C-146/20, un'anticipazione significativa di un volo provoca gravi disagi che giustificano una compensazione pecuniaria. La circostanza che una riduzione dell'importo della compensazione pecuniaria debba sempre essere ammessa in una situazione del genere, per il solo fatto che il passeggero non subisce un ritardo all'arrivo alla sua destinazione finale e rientra dunque nei limiti posti dall'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, contrasterebbe con l'obiettivo, perseguito da tale regolamento, inteso a rafforzare i diritti dei passeggeri vittime di gravi disagi.

94 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quinta questione nella causa C-188/20 e alla questione unica nella causa C-270/20 dichiarando che l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti da tale disposizione.

Sulla sesta questione nella causa C-188/20 e sulla seconda questione nella causa C-146/20

95 Con la sua sesta questione nella causa C-188/20, che è analoga alla sua seconda questione nella causa C-146/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, 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 l'informazione relativa all'anticipazione di un volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'«offerta di riavviamento», ai sensi di quest'ultima disposizione.

96 A tal riguardo, dal combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a) e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento risulta che ai passeggeri coinvolti dalla cancellazione di un volo deve essere offerto dal vettore aereo operativo un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile.

97 Orbene, occorre rilevare che l'anticipazione del volo, come quella che ha avuto luogo nelle situazioni

di cui alle cause C-188/20 e C-146/20, può costituire un riavviamento «in condizioni di trasporto comparabili», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, poiché solo gli orari di volo sono stati modificati.

- 98 Inoltre, un'offerta di riavviamento che proponga un volo il cui orario di partenza sia anticipato rispetto all'orario di partenza del volo cancellato può costituire un riavviamento effettuato «non appena possibile», ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, dal momento che tale offerta consente al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il più rapidamente possibile.
- 99 Si deve aggiungere che il vettore aereo operativo è tenuto a proporre al passeggero il cui volo sia stato cancellato le diverse opzioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettere da a) a c), di tale regolamento (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 58).
- 100 Pertanto, al fine di porre il passeggero in condizione di esercitare efficacemente i propri diritti in caso di cancellazione, ai sensi del considerando 20 del suddetto regolamento, spetta al vettore aereo operativo fornirgli tutte le informazioni relative ai diritti derivanti dall'articolo 8, paragrafo 1, del medesimo regolamento.
- 101 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla sesta questione nella causa C-188/20 e alla seconda questione nella causa C-146/20 dichiarando 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 l'informazione relativa all'anticipazione del volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'«offerta di riavviamento», ai sensi di quest'ultima disposizione.

Sulla settima questione nella causa C-188/20

- 102 Con la settima questione nella causa C-188/20, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) chiede, in sostanza, se l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero aereo relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento, nonché relativamente all'importo esatto di detta compensazione e, se del caso, di precisare i documenti che egli deve allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria.
- 103 Al riguardo, occorre ricordare che, conformemente all'articolo 14, paragrafo 2, del summenzionato regolamento, se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo deve presentare ad ogni passeggero coinvolto un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del medesimo regolamento. In forza della succitata disposizione, il vettore aereo operativo presenta analogo avviso ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore.
- 104 Tale disposizione deve essere letta alla luce del considerando 20 del regolamento n. 261/2004, da cui risulta che affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti, segnatamente in caso di cancellazione del volo.
- 105 L'esercizio efficace dei diritti derivanti da tale regolamento presuppone infatti che il passeggero sia posto nelle condizioni di rivolgersi utilmente all'impresa presso la quale questi può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del summenzionato regolamento, cosicché egli deve, a tale scopo, disporre della denominazione esatta di detta impresa e del relativo recapito.
- 106 Inoltre, l'informazione concernente le regole in materia di compensazione pecuniaria che il vettore

aereo operativo deve fornire, conformemente all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, implica che il passeggero sia altresì informato della procedura da seguire per far valere i propri diritti. A tale riguardo, spetta al vettore aereo operativo informare il passeggero riguardo ai documenti che egli deve allegare, se del caso, alla sua domanda di compensazione pecuniaria.

107 Per contro, il vettore aereo operativo non è tenuto a informare il passeggero dell'importo esatto della compensazione pecuniaria che il passeggero stesso può eventualmente ottenere ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento. Infatti, un'informazione del genere riguarda non già le «regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del presente regolamento» a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, di detto regolamento, bensì la loro applicazione a un caso specifico.

108 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla settima questione nella causa C-188/20 dichiarando che l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero aereo relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento nonché, se del caso, di precisare i documenti che egli deve allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria, senza tuttavia imporre a tale vettore di informare il passeggero aereo relativamente all'importo esatto della compensazione pecuniaria che il passeggero stesso può eventualmente ottenere ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento.

Sulle spese

109 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi ai giudici nazionali, 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 (Prima Sezione) dichiara:

- 1) **L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), 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, deve essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del suddetto regolamento, che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo.**
- 2) **L'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione, nei confronti di un passeggero, qualora quest'ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che detto vettore abbia confermato gli orari del volo o senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore aereo.**
- 3) **L'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), nonché l'articolo 7, paragrafo 1,**

seconda frase, e paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi delle succitate disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'articolo 7 di tale regolamento, da un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico.

- 4) L'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.**
- 5) L'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti da tale disposizione.**
- 6) 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 l'informazione relativa all'anticipazione del volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'«offerta di riavviamento», ai sensi di quest'ultima disposizione.**
- 7) L'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero aereo relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento nonché, se del caso, di precisare i documenti che egli deve allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria, senza tuttavia imporre a tale vettore di informare il passeggero aereo relativamente all'importo esatto della compensazione pecuniaria che il passeggero stesso può eventualmente ottenere ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento.**

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.