



[Pagina iniziale](#) > [Formulario di ricerca](#) > [Elenco dei risultati](#) > **Documenti**



Lingua del documento : ▼ ECLI:EU:C:2023:815

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)
26 ottobre 2023 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 2, lettera j) – Articolo 3 – Articolo 4, paragrafo 3 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di negato imbarco – Passeggero informato in anticipo del negato imbarco – Assenza di obbligo per il passeggero di presentarsi all'imbarco – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) – Eccezioni al diritto alla compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo – Inapplicabilità di tali eccezioni in caso di negato imbarco comunicato anticipatamente»

Nella causa C-238/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), con decisione del 21 febbraio 2022, pervenuta in cancelleria il 5 aprile 2022, nel procedimento

FW

contro

LATAM Airlines Group SA,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Piçarra, presidente di sezione, M. Safjan e M. Gavalec (relatore), giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

per FW, da H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt;

per la LATAM Airlines Group SA, da S. Wassmer, Rechtsanwalt;

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,

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

ha pronunciato la seguente

Sentenza

La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 2, lettera j), dell'articolo 3, paragrafo 2, dell'articolo 4, paragrafo 3, dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra FW e la LATAM Airlines Group SA (in prosieguo: la «Latam Airlines») in merito a una domanda di compensazione pecuniaria presentata da FW, sulla base del regolamento n. 261/2004, dopo che la Latam Airlines ha bloccato la sua prenotazione per un volo che avrebbe dovuto effettuare da Madrid (Spagna) a Francoforte sul Meno (Germania).

Contesto normativo

Ai sensi dei considerando da 1 a 4 e 9 del regolamento n. 261/2004:

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.

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

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

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

Il numero di passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbe essere ridotto obbligando i vettori aerei a fare appello a persone che rinuncino volontariamente alla prenotazione, in cambio di determinati benefici, invece di negare l'imbarco ai passeggeri, e accordando una piena compensazione pecuniaria ai passeggeri a cui viene in conclusione negato l'imbarco».

L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», alle lettere j) e l) dispone quanto segue:
«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

“negato imbarco”: il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;

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

L'articolo 3 di tale regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», ai paragrafi 1 e 2 è così formulato:

«1. Il presente regolamento si applica:

ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

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

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,

o, qualora non sia indicata l'ora,

al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

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».

Ai sensi dell'articolo 4 del medesimo regolamento, intitolato «Negato imbarco»:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.

2. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti.

3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9».

L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», al paragrafo 1, lettera c), prevede quanto segue:

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

spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

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

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».

L'articolo 7 di tale regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», così dispone:

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

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

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;

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

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

(...)

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

FW ha prenotato con la Latam Airlines voli di andata e ritorno tra Francoforte sul Meno e Madrid. Il volo di andata era previsto il 22 dicembre 2017 e il volo di ritorno il 7 gennaio 2018.

Di fronte all'impossibilità di effettuare il check-in online sul volo di andata il 21 dicembre 2017, FW ha contattato la Latam Airlines. Quest'ultima le ha quindi comunicato di aver modificato, unilateralmente e senza informarla preventivamente, la sua prenotazione trasferendola su un volo precedente, che doveva essere effettuato il 20 dicembre 2017. In tale comunicazione, la Latam Airlines ha inoltre informato FW del fatto che la sua prenotazione per il volo di ritorno del 7 gennaio 2018 era stata bloccata, in quanto non aveva preso il volo di andata.

Di conseguenza, FW ha prenotato presso un altro vettore aereo sia un volo di andata sia un volo di ritorno e ha pagato EUR 528,23 i relativi biglietti. Prima dell'avvio della controversia principale, la Latam Airlines le aveva tuttavia rimborsato un importo di EUR 101,55.

Con sentenza del 2 settembre 2021 l'Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno, Germania) ha condannato la Latam Airlines a versare a FW, a titolo di risarcimento danni, una somma di

EUR 426,68, corrispondente al saldo del costo di tali biglietti, nonché una compensazione pecuniaria di EUR 250 ai sensi degli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004. Tale giudice ha infatti considerato come una cancellazione la modifica della prenotazione del volo di andata che la Latam Airlines doveva garantire. Su questo punto, tale sentenza è divenuta definitiva.

Detto giudice ha invece respinto la domanda di FW diretta a ottenere una compensazione pecuniaria supplementare di EUR 250 a causa del negato imbarco sul volo di ritorno da essa prenotato presso tale vettore aereo. Secondo lo stesso giudice, FW sarebbe stata oggetto di un negato imbarco, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, sebbene non si sia presentata alla registrazione o alla porta d'imbarco, come richiesto dall'articolo 2, lettera j), e dall'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento. Tuttavia, poiché sarebbe indifferente per un passeggero che il rifiuto di trasportarlo si basi sulla cancellazione di un volo o, in caso di mantenimento del volo, su un negato imbarco, il giudice di primo grado ha applicato per analogia l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), di detto regolamento. Di conseguenza, ha rifiutato di far beneficiare FW di tale compensazione pecuniaria supplementare, poiché FW era stata informata del negato imbarco il 21 dicembre 2017, ossia più di due settimane prima dell'orario di partenza previsto del volo di ritorno inizialmente prenotato.

FW ha interposto appello avverso la sentenza del 2 settembre 2021 dinanzi al Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), giudice del rinvio. FW contesta l'applicazione per analogia dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 ai casi di negato imbarco.

Il giudice del rinvio ritiene che la presente causa sollevi due questioni di interpretazione del regolamento n. 261/2004. Anzitutto, tale giudice si chiede se possa configurarsi un negato imbarco, ai sensi dell'articolo 4 di tale regolamento, qualora un vettore aereo operativo informi, a monte, un passeggero che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale quest'ultimo dispone di una prenotazione confermata. In caso affermativo, si porrebbe quindi la questione di stabilire se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), di detto regolamento, che si riferisce alla cancellazione di un volo, possa applicarsi per analogia in caso di negato imbarco.

Sul primo punto, il giudice del rinvio rileva che, in una sentenza del 17 marzo 2015, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) ha statuito, in particolare, che non si può esigere che il passeggero si presenti all'accettazione o all'imbarco, in caso di negato imbarco «anticipato», vale a dire in caso di modifica, previamente comunicata al passeggero, della prenotazione trasferendo la medesima su un altro volo o, come nel caso di specie, in caso di cancellazione del nome di tale passeggero dall'elenco dei passeggeri autorizzati a imbarcarsi. Infatti, tenuto conto dell'elevato livello di protezione dei diritti dei passeggeri perseguito dal regolamento n. 261/2004, non vi sarebbe motivo di esigere che un passeggero si rechi all'aeroporto e chieda di essere trasportato qualora sia già accertato che ciò gli sarà negato. Orbene, pur condividendo l'interpretazione adottata dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia), il giudice del rinvio ritiene necessario, in sostanza, interrogare la Corte su tale punto.

Sul secondo punto e per il caso in cui la Corte ammettesse che, in caso di negato imbarco comunicato anticipatamente, al passeggero può essere versata una compensazione pecuniaria senza che esso debba presentarsi all'accettazione o all'imbarco, il giudice del rinvio ritiene che, anche se il legislatore dell'Unione europea non ha espressamente previsto l'ipotesi di un passeggero oggetto di un negato imbarco comunicato anticipatamente, un simile passeggero si trovi nella stessa situazione di un passeggero il cui volo sia cancellato. Di conseguenza, il principio della parità di trattamento imporrebbe di applicare per analogia l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 ai passeggeri che si trovino di fronte a un negato imbarco, ai sensi dell'articolo 4 di detto regolamento.

Tuttavia, il giudice del rinvio ricorda che, in caso di cancellazione del volo, il diritto alla compensazione pecuniaria non è applicabile qualora il passeggero sia stato informato di tale cancellazione con almeno due settimane di anticipo. Un simile termine sarebbe inteso a consentire al passeggero di adeguarsi alla nuova situazione, cosicché i gravi disagi e fastidi che il diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 mira a compensare non si concretizzerebbero. Allo stesso modo, in caso di negato imbarco comunicato anticipatamente, più di due settimane prima dell'orario di partenza previsto del volo, il passeggero così informato disporrebbe di tempo sufficiente per adeguarsi a tale rifiuto e prendere altri provvedimenti. Per un passeggero sarebbe indifferente non essere trasportato sul volo che ha prenotato perché il volo è interamente cancellato oppure perché l'imbarco gli viene negato per altri motivi, ad esempio per sovrapprenotazione. Infatti, le conseguenze dei disagi causati dal negato imbarco sarebbero identiche a quelle di una cancellazione di un volo. Se l'intenzione del legislatore fosse stata di far venire meno il diritto alla compensazione pecuniaria quando un volo è cancellato e il passeggero è stato informato anticipatamente, la stessa soluzione dovrebbe applicarsi in caso di negato imbarco comunicato anticipatamente, altrimenti i passeggeri coinvolti in una cancellazione di un volo si troverebbero in una situazione molto più sfavorevole di quella dei passeggeri ai quali viene negato l'imbarco, sebbene queste due categorie di passeggeri si trovino in una situazione comparabile.

In tali circostanze, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

Se il regolamento [n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che il passeggero – come prescritto dall'articolo 3, paragrafo 2, o, rispettivamente, dall'articolo 2, lettera j) – debba comunque presentarsi all'ora indicata oppure al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata all'accettazione o, rispettivamente, alla porta d'imbarco al fine di beneficiare dell'applicazione di detto regolamento e far valere un negato imbarco che comporta un obbligo di compensazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, in combinato disposto con l'articolo 7 del medesimo regolamento, sebbene il vettore aereo operativo abbia già comunicato in precedenza la sua intenzione di non trasportare il passeggero.

Nel caso in cui venga fornita una risposta affermativa alla prima questione:

Se il regolamento [n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che i diritti a compensazione pecuniaria per negato imbarco di cui agli articoli 4 e 7 sono esclusi in applicazione analogica dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del medesimo regolamento, qualora il passeggero sia stato informato del negato imbarco almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto».

Sulle questioni pregiudiziali**Sulla prima questione**

Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo operativo, che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata, non deve versare una compensazione pecuniaria a detto passeggero qualora quest'ultimo non si sia presentato all'imbarco alle condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento.

Conformemente a una giurisprudenza costante della Corte, dalla necessità di garantire tanto l'applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto il principio di uguaglianza discende che i termini di una disposizione del diritto dell'Unione, la quale non contenga alcun rinvio espresso al diritto degli Stati membri ai fini della determinazione del proprio significato e della propria portata, devono di norma essere oggetto, nell'intera Unione, di un'interpretazione autonoma e uniforme, da effettuarsi tenendo conto non solo dei termini della medesima, ma anche del contesto della disposizione e dello scopo perseguito dalla normativa di cui trattasi [sentenze del 18 gennaio 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punto 11, e del 25 giugno 2020, Ministero Fiscal (Autorità preposta a ricevere una domanda di protezione internazionale), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, punto 53].

Anzitutto, occorre rilevare che, ai termini dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, «[i]n caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 [di tale regolamento] e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9 [del medesimo regolamento]».

Alla luce del tenore letterale di tale articolo 4, paragrafo 3, un passeggero può beneficiare della compensazione pecuniaria prevista da tale disposizione solo se è stato oggetto di un «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), di detto regolamento. Ai sensi di quest'ultima disposizione, un «negato imbarco» designa «il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, [di tale regolamento] salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

Tenuto conto del rinvio operato dall'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004 all'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento, occorre rilevare che dal paragrafo 1, lettera a), e dal paragrafo 2 di tale articolo 3 risulta che, nell'ipotesi in cui, come nel caso di specie, un passeggero disponga di una prenotazione confermata per un volo in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato, la nozione di «negato imbarco» presuppone che tale passeggero si presenti, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5 di detto regolamento, all'accettazione secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, o, qualora non vi sia una simile indicazione, al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata, oppure che il passeggero in questione sia stato trasferito dal vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedeva una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

Alla luce delle disposizioni menzionate ai punti da 22 a 24 della presente sentenza, occorre determinare, in primo luogo, se la nozione di «negato imbarco» includa un negato imbarco comunicato anticipatamente, vale a dire l'ipotesi in cui un vettore aereo operativo informi in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata e, in secondo luogo, se l'obbligo per il passeggero di presentarsi all'accettazione si imponga anche nell'ipotesi di un simile negato imbarco comunicato anticipatamente.

Sul primo punto, occorre ricordare che il regolamento n. 261/2004 ha abrogato il regolamento n. 295/91 che aveva istituito una protezione contro il negato imbarco. Tuttavia, adottando quest'ultimo regolamento, il legislatore dell'Unione aveva esclusivamente inteso reagire contro la prassi di sovrapprenotazione che i vettori aerei praticavano in modo eccessivo. Così il regolamento n. 295/91 si limitava a stabilire, in applicazione del suo articolo 1, «norme minime comuni applicabili nel caso in cui venga negato l'accesso a un volo di linea sovrapprenotato a passeggeri» (v., in tal senso, sentenze del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 20, nonché del 4 ottobre 2012, Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punto 22).

Per contro, la nozione di «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, non contiene alcun riferimento al motivo per cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero. Pertanto, la formulazione di tale disposizione non collega più un simile rifiuto a una situazione di «sovrapprenotazione» del volo di cui trattasi creata dal vettore aereo per ragioni economiche. Con ciò il legislatore dell'Unione ha esteso l'ambito della nozione di «negato imbarco» al fine di coprire l'insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero (v., in tal senso, sentenze del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punti 19, 21 e 22, nonché del 4 ottobre 2012, Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punti 21, 23 e 24).

Ne consegue che, in linea di principio, la nozione di «negato imbarco» include un negato imbarco comunicato anticipatamente, a condizione che il passeggero si sia presentato, in tempo utile, all'imbarco, conformemente all'articolo 2, lettera j), di tale regolamento.

Tale interpretazione è corroborata da considerazioni teleologiche. Infatti, escludere dalla nozione di «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, un negato imbarco comunicato anticipatamente diminuirebbe sensibilmente la protezione accordata ai passeggeri da tale regolamento. Pertanto, una simile esclusione sarebbe contraria all'obiettivo di quest'ultimo, contemplato al suo considerando 1, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e che giustifica un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti ai medesimi. Essa avrebbe, inoltre, la conseguenza di privare di qualsiasi protezione i passeggeri che si trovano in una situazione che, al pari di quella della sovrapprenotazione per ragioni economiche, non è loro imputabile, impedendo loro di avvalersi dell'articolo 4 del medesimo regolamento (v., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punti 23 e 24).

Sul secondo punto menzionato al punto 25 della presente sentenza, l'interpretazione letterale dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e paragrafo 2, di tale regolamento, suggerisce che un «negato imbarco» opposto a un passeggero può essere caratterizzato solo se quest'ultimo si è presentato all'accettazione.

Tale interpretazione non può tuttavia essere accolta in una situazione di negato imbarco comunicato anticipatamente.

Infatti, da un lato, come esposto dalla Commissione nelle sue osservazioni scritte, da un'analisi contestuale dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, risulta che il requisito secondo cui i passeggeri devono presentarsi all'imbarco, tenuto conto anche del fatto che un negato imbarco può avvenire anticipatamente, non deve essere necessariamente soddisfatto nel caso in cui questi ultimi siano stati trasferiti, dal vettore aereo o dall'operatore turistico, dal volo per il quale possedevano una prenotazione verso un altro volo. Orbene, una situazione del genere non si distingue, in sostanza, da quella in cui il passeggero è informato in anticipo del fatto che il vettore aereo gli negherà l'imbarco sul volo per il quale dispone di una prenotazione confermata, circostanza che rende così necessario che tale passeggero prenoti un altro volo allo stesso modo che se fosse stato trasferito in anticipo dal vettore aereo su un altro volo.

Dall'altro lato, l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 295/91 ricordato al punto 26 della presente sentenza consente di comprendere che, adottando successivamente l'articolo 2, lettera j), e l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione ha essenzialmente previsto ipotesi di negato imbarco che, al pari di quelle generate dal ricorso alla sovrapprenotazione, si verificano *in extremis*, vale a dire nel momento stesso in cui i passeggeri arrivano all'aeroporto. In tale contesto, è comprensibile che detto legislatore abbia mantenuto nel regolamento n. 261/2004 l'obbligo per il passeggero di presentarsi alla registrazione, dato che l'esistenza di simili ipotesi può, in linea di principio, essere constatata solo al momento della registrazione.

Risulta quindi che, in sede di elaborazione del regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione non ha preso in considerazione la situazione in cui un vettore aereo operativo informi taluni passeggeri, prima del volo programmato per il quale essi dispongono di una prenotazione confermata, che si rifiuterà di lasciarli salire a bordo dell'aeromobile che deve effettuare tale volo.

Tuttavia, l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), e con l'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo, non può essere interpretato nel senso che esprime una volontà deliberata del legislatore dell'Unione di escludere automaticamente qualsiasi compensazione pecuniaria a favore di un passeggero oggetto di un negato imbarco comunicato anticipatamente, per il motivo che egli non si è presentato all'accettazione. Si deve pertanto considerare che tali disposizioni non subordinano, in ogni caso, la compensazione pecuniaria per negato imbarco alla condizione che i passeggeri coinvolti si siano presentati all'accettazione.

Al contrario, un'interpretazione del regolamento n. 261/2004 che, per consentire la compensazione pecuniaria dei passeggeri ai quali è negato l'imbarco, li esoneri dal presentarsi all'accettazione risparmiando loro in tal modo una formalità inutile contribuisce alla realizzazione dell'obiettivo di tale regolamento, consistente nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.

Infatti, dai considerando da 1 a 4 di detto regolamento, e in particolare dal considerando 2, risulta che il medesimo regolamento persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri aerei, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo prolungato del volo, poiché risultano tutti vittima di fastidi o gravi disagi assimilabili dovuti al trasporto aereo (sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 44, e del 29 luglio 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 26). Di conseguenza, le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo, comprese quelle che riconoscono il diritto alla compensazione pecuniaria, devono essere interpretate estensivamente (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 45).

Da un'interpretazione contestuale e teleologica dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), e con l'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento, risulta quindi che un passeggero non è tenuto a presentarsi all'accettazione qualora un vettore aereo operativo gli abbia comunicato in anticipo che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata.

Dalle considerazioni che precedono risulta che l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo operativo, che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata, deve versare una compensazione pecuniaria a detto passeggero anche qualora quest'ultimo non si sia presentato all'imbarco alle condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento.

Sulla seconda questione

Benché la seconda questione sia stata posta solo per il caso in cui la prima questione riceva una risposta affermativa, la Corte ritiene necessario rispondervi alla luce delle spiegazioni del giudice del rinvio sintetizzate al punto 17 della presente sentenza. Infatti, tale giudice afferma che una risposta alla seconda questione è necessaria nel caso in cui la Corte ritenesse, in risposta alla prima questione, che a un passeggero al quale sia stato comunicato un negato imbarco comunicato anticipatamente possa essere versata una compensazione pecuniaria senza che esso debba presentarsi all'accettazione.

Con tale seconda questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che tale disposizione, che introduce un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, disciplina anche la situazione in cui un passeggero non consenziente sia stato informato, almeno due settimane prima dell'orario di partenza del volo previsto, del fatto che il vettore aereo operativo rifiuterà di trasportarlo, cosicché quest'ultimo

non può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco previsto all'articolo 4 di tale regolamento.

Occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004, ai passeggeri coinvolti nella cancellazione del volo spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, a meno che siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto. Inoltre, l'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento dispone che, «[i]n caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 [di tale regolamento] e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9 [di detto regolamento]».

Come stabilito dalla Corte, l'obiettivo del regolamento n. 261/2004, indicato al suo considerando 1 e consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, giustifica l'adozione di un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti a questi ultimi (v., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 23). Per contro, un'eccezione alle disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri deve essere interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 17, e del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 38).

Occorre altresì adottare un'interpretazione restrittiva dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), di tale regolamento, dal momento che detta disposizione esonera, in caso di cancellazione di un volo, il vettore aereo operativo dal pagamento della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 di detto regolamento, qualora abbia informato i passeggeri della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto.

A tale riguardo, occorre rilevare che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 non riguarda l'ipotesi di un negato imbarco, ma unicamente l'ipotesi di una cancellazione del volo, ossia, conformemente all'articolo 2, lettera l), di tale regolamento, quella in cui non è stato effettuato un volo originariamente previsto e sul quale era stato prenotato almeno un posto.

Inoltre, l'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento non prevede che un vettore aereo operativo possa liberarsi del proprio obbligo di versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri a norma dell'articolo 7 del medesimo regolamento se informa i passeggeri, almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, che sarà loro negato l'imbarco (v., per analogia, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 37, nonché del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 36). Pertanto, il principio di interpretazione restrittiva ricordato al punto 44 della presente sentenza impone che l'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 resti circoscritta ai soli casi di cancellazione previsti da tale disposizione, senza poter essere estesa ai casi di negato imbarco di cui all'articolo 4 del regolamento in esame.

Pertanto, alla luce dell'obiettivo di tale regolamento, di cui al suo considerando 1, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), di detto regolamento non può essere applicato per analogia, nel contesto di un negato imbarco, al fine di ridurre la portata del diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del medesimo regolamento.

Tale interpretazione non è messa in discussione dal principio della parità di trattamento menzionato dal giudice del rinvio. Infatti, come indicato dalla Commissione nelle sue osservazioni scritte, tale principio, il quale esige che situazioni comparabili non siano trattate in modo diverso e che situazioni diverse non siano trattate allo stesso modo, a meno che una differenziazione non sia obiettivamente giustificata (sentenza del 14 luglio 2022, Commissione/VW e a., da C-116/21 P a C-118/21 P, C-138/21 P e C-139/21 P, EU:C:2022:557, punto 95 e giurisprudenza ivi citata), non può trovare applicazione nel caso di specie, poiché, come risulta dai punti 45 e 46 della presente sentenza, le situazioni che danno luogo a negato imbarco o a cancellazioni di volo non sono comparabili in quanto sono state disciplinate separatamente dal legislatore dell'Unione agli articoli 4 e 5 del regolamento n. 261/2004 e accompagnate da norme giuridiche in parte diverse, quali un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), e non all'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento.

Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che tale disposizione, che introduce un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, non disciplina la situazione in cui un passeggero sia stato informato, almeno due settimane prima dell'orario di partenza del volo previsto, del fatto che il vettore aereo operativo rifiuterà di trasportarlo, cosicché tale passeggero, non consenziente, deve beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco previsto all'articolo 4 di tale regolamento.

Sulle spese

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 (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004,

deve essere interpretato nel senso che:

un vettore aereo operativo, che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata, deve versare una compensazione pecuniaria a detto passeggero anche qualora

quest'ultimo non si sia presentato all'imbarco alle condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento.

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che:

tale disposizione, che introduce un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, non disciplina la situazione in cui un passeggero sia stato informato, almeno due settimane prima dell'orario di partenza del volo previsto, del fatto che il vettore aereo operativo rifiuterà di trasportarlo, cosicché tale passeggero, non consenziente, deve beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco previsto all'articolo 4 di tale regolamento.

Firme

*
— Lingua processuale: il tedesco.