

Causa C-414/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

28 maggio 2019

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Erding (Tribunale circoscrizionale di Erding,
Germania)

Data della decisione di rinvio:

22 maggio 2019

Ricorrenti:

E.M.

M.S.

Resistente:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding (Tribunale circoscrizionale di Erding, Germania)

[OMISSIS]

Nella causa proposta da:

1) **E.M.**
ricorrente,

2) **M.S.**
ricorrente,

[OMISSIS]

contro

Eurowings GmbH [OMISSIS]

resistente,

[OMISSIS]

avente ad oggetto diritti di credito

l'Amtsgericht Erding (Tribunale circoscrizionale di Erding, Germania) [OMISSIS] ha adottato, in data 22 maggio 2019, a seguito dell'udienza del 3 maggio 2019, la seguente

Ordinanza

I. Il procedimento è sospeso.

II. Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, si sottopone alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se nel determinare la distanza ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) 261/2004 sia necessario, in caso di un collegamento aereo costituito da più tratte, includere anche i voli di transito non interessati dall'inconveniente verificatosi su un volo in coincidenza.

Motivi:

I.

1. In data 28 maggio 2018, i ricorrenti disponevano di un'unica prenotazione confermata per un collegamento aereo fornito dalla resistente. Tale collegamento era composto da due tratte. Il primo volo EW171 in partenza da Cancun (CUN) e diretto a Köln-Bonn (CGN) (Colonia-Bonn) doveva raggiungere l'aeroporto di arrivo alle 17:35. Il volo in coincidenza EW86 doveva partire alle 18:50 da Köln-Bonn e raggiungere München (MUC) (Monaco di Baviera) alle 20:00.
2. I ricorrenti raggiungevano Köln-Bonn in orario con il volo EW171. Tuttavia, il volo EW86 veniva cancellato.
3. La distanza tra Cancun e München è di km 8 912,13. La distanza tra Köln-Bonn e München è di km 455,99.
4. La resistente ha versato a ciascuno dei ricorrenti una compensazione pecuniaria di EUR 250,00, in forza degli articoli 5 e 7 del regolamento (CE) 261/2004. I ricorrenti chiedono rispettivamente il versamento di ulteriori EUR 350,00.

II.

5. La resistente calcolava la compensazione pecuniaria sulla base della tratta da Köln-Bonn a München interessata dalla cancellazione. I ricorrenti ritengono che dovrebbe essere preso in considerazione il volo da Cancun diretto a Köln-Bonn non interessato dalla cancellazione.
6. Il giudice del rinvio ritiene decisivo stabilire il punto di partenza dal quale deve essere determinata la distanza ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) 261/2004.
7. In forza dell'articolo 7 del regolamento (CE) 261/2004, 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. Sono pertanto inclusi nel calcolo i voli in coincidenza anche quando questi ultimi non siano stati cancellati, ad esempio nel caso in cui non si sia potuto raggiungerli a causa dell'annullamento del volo precedente. Il regolamento non contempla un'analogia disciplina per il primo punto di partenza e i voli di transito. **[Or. 3]**
8. La Corte non si è finora pronunciata su tale questione.
9. Nella sentenza C-559/16, l'Ottava Sezione della Corte ha rilevato che la nozione di «distanza» include, in caso di collegamenti aerei con coincidenze, solamente la distanza tra il luogo del primo decollo e la destinazione finale, a prescindere dalla distanza di volo effettivamente percorsa. Tuttavia, tale decisione scaturiva da una situazione diversa da quella di cui al caso di specie. Nella sentenza citata era già ritardato il primo dei due voli. L'inconveniente ha dunque inciso su entrambe le tratte. Pertanto, a termini della questione pregiudiziale, doveva stabilirsi se fosse decisiva la rotta diretta tra il punto di partenza del primo volo e quello di arrivo. Non è stato però acclarato quale fosse il punto di partenza da prendere in considerazione. La sentenza veniva motivata essenzialmente sulla base del principio di parità di trattamento e del disagio solitamente subito in una situazione del genere.
10. Nella sentenza C-537/17, l'Ottava Sezione della Corte ha stabilito che un'operazione di trasporto deve essere considerata un «volo» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento, anche quando sia effettuato uno scalo con cambio di aeromobile. Allo stesso tempo, nella motivazione della decisione si rileva che una siffatta operazione di trasporto può comporsi di più voli. Né la sentenza, né la domanda di pronuncia pregiudiziale presentata dal Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino, Germania) hanno affrontato la questione dell'importo della compensazione pecuniaria. Il Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino, Germania) chiedeva espressamente un'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento, concernente l'ambito di applicazione.

11. In relazione a contesti diversi si rinvencono pertanto sentenze della Corte, le quali non tengono conto di scali o trasferimenti su un altro volo. In entrambe le sentenze si pone l'accento sul fatto che la perdita di tempo e il relativo disagio giustificano la compensazione pecuniaria. Ciò è in linea con la costante giurisprudenza della Corte (ad esempio [OMISSIS] [sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657]). In caso di fatti sostanzialmente diversi, tale conclusione deve essere specificamente valutata. Una domanda di pronuncia pregiudiziale presentata dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania), C-368/17, la quale ricomprendeva la questione di cui trattasi, è stata cancellata dal registro, come pure una domanda presentata dal Landgericht Hamburg (Tribunale del Land di Amburgo, Germania) (C-557/18).

III.

12. I giudici nazionali rispondono in maniera differente al quesito giuridico.
13. [Esposizione della giurisprudenza nazionale] [OMISSIS] [Or. 4] [OMISSIS]
14. È pacifico che occorra far riferimento alla destinazione finale del passeggero. Ciò è previsto espressamente dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento. Tuttavia, il menzionato articolo 7 non disciplina quale sia il punto di partenza da prendere in considerazione. I giudici nazionali, nelle sentenze richiamate, fondano le proprie decisioni, di norma, in linea con la costante giurisprudenza della Corte, sul disagio subito e sui principi di parità di trattamento.

IV.

15. Ad avviso del giudice del rinvio, i motivi della parità di trattamento e della compensazione adeguata del disagio depongono in senso sfavorevole all'inclusione dei voli operati senza problemi nel calcolo della distanza relativa al volo che ha invece sofferto l'inconveniente.
16. Il disagio in caso di cancellazione del volo consiste essenzialmente nella necessità di organizzare un trasporto alternativo e nel fatto che il passeggero subisce una corrispondente perdita di tempo e una deviazione dal suo itinerario. In genere, tale disagio avrà un impatto più significativo quanto più lunga è la tratta. In caso di tratte più brevi intraeuropee è solitamente maggiore la disponibilità di collegamenti – anche con diversi mezzi di trasporto. Un trasporto sostitutivo può essere organizzato dunque con una spesa minore ed è più ampio il «margine di manovra» a disposizione ([OMISSIS][sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 35]). Ciò comporta che i requisiti del trasporto sostitutivo ai fini della riduzione [Or. 5] del diritto di cui all'articolo 7, paragrafo 2, siano più rigorosi laddove la distanza sia minore. Detta differenza viene presa in considerazione nei casi di voli cancellati piuttosto che di voli ritardati. Tuttavia, dato che la cancellazione – oltre al negato imbarco – costituisce

l'originaria fattispecie di applicazione del regolamento, appare opportuno cominciare con l'interpretazione della fattispecie della cancellazione.

17. Considerato che nel regolamento è contenuta una disciplina generale della compensazione pecuniaria forfettaria, è necessario fornire un'interpretazione la quale garantisca una parità di trattamento oltre il singolo caso di specie. In linea con l'articolo 7 del regolamento, è opportuno a tal riguardo basarsi sugli effetti alla destinazione finale [OMISSIS]. Ciò significa che i passeggeri di un volo cancellato, i quali subiscono fino alla medesima destinazione finale a causa del medesimo inconveniente il medesimo disagio, ricevono una compensazione di identico importo. Il giudice del rinvio non ritiene giustificato attribuire ai ricorrenti, a causa della cancellazione del volo EW86, un indennizzo più elevato rispetto agli altri passeggeri di detto volo con la medesima destinazione. Di contro, la differenziazione tra passeggeri che hanno prenotato un collegamento diretto e quelli che hanno prenotato un collegamento con scali può essere giustificato con il disagio solitamente di diversa intensità.
18. Rispetto ai passeggeri che non hanno potuto effettuare la seconda tratta in base all'orario previsto in ragione di un inconveniente intervenuto già nella prima tratta, va aggiunto il fatto che anche nel trasporto operato di frequente da diverse compagnie può essere attribuito ad una di esse l'inconveniente che si è riflesso sull'intera rotta. In tal senso, l'articolo 7 prevede che la determinazione della distanza si estende ai voli diretti a destinazioni finali, le quali, «a causa» della cancellazione, non sono state raggiunte in base all'orario previsto. Nel caso di specie, l'inconveniente non può essere imputato al primo volo e il margine di manovra rispetto ad esso non era limitato. La non inclusione nel calcolo del volo di transito operato secondo l'orario previsto è in linea con il bilanciamento di interessi tra i passeggeri e le compagnie, previsto dal regolamento ([OMISSIS][sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 39 e 76 e segg.]).

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Or. 6]