

Versione anonimizzata

Traduzione

C-616/23 – 1

Causa C-616/23

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

6 ottobre 2023

Giudice del rinvio:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data della decisione di rinvio:

4 settembre 2023

Attori e appellanti:

TA

ET

VB

CI

Convenuta e appellata:

British Airways plc

[OMISSIS] Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf,
Germania)

Ordinanza

Nella causa

1. del sig. TA, [OMISSIS] Cottbus,
2. della sig.ra ET, [OMISSIS] Cottbus,
3. della minore VB, [OMISSIS] Cottbus,

4. della minore CI, [OMISSIS] Cottbus,

Attori e appellanti,

[OMISSIS]

contro

British Airways PLC, [OMISSIS], Harmondsworth, [OMISSIS] Regno Unito,

Convenuta e appellata,

[OMISSIS]

il 4 settembre 2023 la ventiduesima Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha così

[OMISSIS] **statuito:**

Il procedimento è sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 3, TFUE vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni di interpretazione del diritto dell'Unione:

1)

Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri debbano essere interpretati nel senso che un passeggero ha diritto a una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato alla destinazione finale qualora, in occasione di un volo con scalo, perda il volo in coincidenza, anche se il primo volo è stato operato in orario e il ritardo alla destinazione finale è imputabile al fatto che il tempo effettivo per il trasferimento in aeroporto tra l'apertura dei portelloni dell'aeromobile e la chiusura dell'imbarco non era sufficiente per raggiungere in tempo utile la coincidenza, tenendo conto della distanza tra il gate di arrivo e quello di partenza e dei controlli di sicurezza e dei passaporti.

2)

In caso di risposta affermativa alla prima questione: se, nei casi in cui è controverso se il passeggero abbia perso il volo in coincidenza per colpa propria (ad esempio perché si è attardato), l'onere della prova incomba al vettore aereo operativo o se spetti al passeggero dimostrare di non avere colpa. Quale rilevanza rivesta in tale contesto il rispetto del cosiddetto Minimum Connection Time (tempo minimo di collegamento; in prosieguo: l'«MCT») tra il primo volo e il volo in coincidenza.

3)

Se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri debba essere interpretato nel senso che un passeggero, qualora si possa ragionevolmente prevedere che il suo volo arriverà alla destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, come i passeggeri di voli cancellati, ha diritto, al di là della formulazione dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, al riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile e che, in caso di violazione di tali obblighi, il vettore aereo operativo è tenuto a rimborsare al passeggero le spese sostenute per il volo alternativo.

Motivazione:

I.

Ciascuno degli attori aveva una prenotazione confermata per il volo operato dalla convenuta il 15 settembre 2019 da Dubai a Düsseldorf con scalo a Londra (numero dei voli: BA 106 e BA 936). L'atterraggio del primo volo BA 106 da Dubai a Londra era previsto per le 06:15 ora locale. Il primo volo è partito in orario ed è arrivato a Londra alle 06:17 ora locale, vale a dire con un ritardo di due minuti. I portelloni dell'aeromobile si sono aperti alle 06:19 ora locale. Gli attori avevano i posti a sedere nella fila 28. L'aereo era occupato da 210 passeggeri. Tale volo doveva essere seguito dal volo in coincidenza BA 936 da Londra a Düsseldorf, la cui partenza era prevista per le 07:25 ora locale. L'imbarco del volo in coincidenza è iniziato alle 06:45 ora locale e si è concluso alle 07:05 ora locale, ossia 20 minuti prima dell'orario di partenza previsto. Il volo in questione è effettivamente decollato alle 07:26 ora locale con un ritardo di un minuto. Tra l'apertura dei portelloni dell'aeromobile alle 06:19 ora locale e la fine dell'imbarco alle 07:05 ora locale sono quindi intercorsi 46 minuti. Le operazioni relative sia al primo volo che al volo in coincidenza si sono svolte attraverso il terminal 5. L'MCT all'aeroporto di Londra Heathrow per i voli i cui terminal di arrivo e di partenza sono identici è di 60 minuti.

Gli attori hanno perso la coincidenza e i motivi di ciò sono oggetto di controversia tra le parti. Essi hanno pertanto pernottato a Londra e hanno raggiunto la loro destinazione finale solo il giorno successivo con un volo, prenotato autonomamente, della compagnia aerea easyjet.

[OMISSIS] [L'argomento degli attori è dettagliatamente riportato di seguito].

Il primo, il terzo e il quarto attore – la seconda attrice ha rinunciato all'azione in primo grado – chiedono una compensazione pecuniaria di EUR 600,00 ciascuno. Essi chiedono inoltre il rimborso delle spese d'albergo pari a EUR 265,00, delle spese per trasferimento dall'aeroporto all'albergo e viceversa pari a EUR 115,63, delle spese di ristorazione per EUR 9,50 e delle spese per la prenotazione di un volo alternativo per EUR 871,90, per un totale di EUR 1 262,03.

La convenuta si oppone alle pretese degli attori. [OMISSIS] [L'argomento della convenuta è dettagliatamente riportato di seguito].

In primo grado, l'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) ha respinto il ricorso [OMISSIS] con sentenza pubblicata il 27 marzo 2023 [OMISSIS].

Il primo, il terzo e il quarto attore [OMISSIS] hanno interposto appello avverso tale sentenza di primo grado.

In appello, gli attori chiedono ora che [OMISSIS] la convenuta sia condannata a versare a ciascuno di loro EUR 600,00, oltre agli interessi, [OMISSIS] e al primo attore EUR 1 262,03, oltre agli interessi [OMISSIS].

La convenuta chiede che venga confermata la sentenza di primo grado.

II.

L'accoglimento della domanda dipende in misura determinante dalle questioni formulate nel dispositivo.

In particolare:

1.

Ciascuno degli attori potrebbe anzitutto avere diritto alla compensazione pecuniaria di EUR 600,00 per ritardo prolungato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, prima frase, lettera c), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

a)

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la «Corte»), i passeggeri hanno diritto a una compensazione pecuniaria in virtù dell'applicazione mutatis mutandis dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, quando giungono alla destinazione finale prevista con un ritardo pari o superiore a tre ore [v. sentenze della Corte del 19 novembre 2009, Sturgeon/Condor (C-402/07 [OMISSIS]); del 23 ottobre 2012, Nelson/Lufthansa (C-581/10 [OMISSIS])]. Se tale destinazione finale – come nel caso di specie – non viene raggiunta con un volo diretto, ma con coincidenze dirette [articolo 2, lettera h), del regolamento sui diritti dei passeggeri], l'obbligo del vettore aereo operativo di corrispondere una compensazione pecuniaria a causa di un ritardo prolungato non presuppone che la partenza debba aver registrato un ritardo della misura prevista dall'articolo 6 del regolamento sui diritti dei passeggeri; piuttosto, è determinante soltanto se la destinazione finale dell'ultimo volo è stata raggiunta con un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario d'arrivo previsto (v. sentenza della Corte del 26 febbraio 2013, Air France/Folkerts (C-11/11, [OMISSIS])).

Gli attori dovevano raggiungere la loro destinazione finale a Düsseldorf con il volo in coincidenza BA 936 il 15 settembre 2019 alle 09:45 ora locale. Il primo volo BA 106 era in ritardo di soli due minuti e gli attori hanno nondimeno perso la coincidenza con il volo BA 936. [OMISSIS] È vero che la Corte basa il diritto alla compensazione pecuniaria per ritardo prolungato esclusivamente su un ritardo di almeno tre ore alla destinazione finale, il che si verifica incontestabilmente nella presente causa. Tuttavia, la decisione nella causa Folkerts si fondava sull'ipotesi che il primo volo [OMISSIS] avesse un ritardo di due ore e mezza e che i passeggeri in questione avessero quindi indiscutibilmente perso la coincidenza a causa di tale ritardo del primo volo [v. sentenza della Corte del 26 febbraio 2013, Air France/Folkerts (C-11/11, [OMISSIS])]. Nella presente causa, tuttavia, il primo volo aveva solo un ritardo minimo di due minuti, che ovviamente non costituiva (di per sé) la causa della perdita della coincidenza.

Gli attori sostengono che il tempo a disposizione per il trasferimento era insufficiente per raggiungere il volo in coincidenza. Essi non si sarebbero attardati, bensì si sarebbero recati rapidamente al gate di partenza. Il personale della convenuta, consapevole del breve tempo a disposizione per il trasferimento, avrebbe comunque cercato di portare gli attori dall'aereo direttamente all'accettazione per il volo successivo attraverso un percorso accelerato. Tuttavia, il tentativo non sarebbe andato a buon fine. A causa di un ulteriore controllo di sicurezza, essi non hanno più raggiunto il volo in coincidenza. La convenuta obietta che gli attori avrebbero perso la coincidenza per propria colpa. L'MCT di 60 minuti sarebbe stato rispettato. La medesima afferma che altri due passeggeri, anch'essi prenotati per il volo in coincidenza per Düsseldorf, ma che erano seduti dieci file (fila 38) dietro gli attori (fila 28) nell'aereo proveniente da Dubai, hanno ugualmente raggiunto tale volo. Risulterebbe quindi evidente che gli attori non si siano affrettati abbastanza.

b)

Si pone dunque la questione se i passeggeri abbiano diritto a una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri qualora il primo volo di un collegamento aereo composto da più segmenti di volo venga operato in orario, ma i passeggeri perdano comunque la coincidenza e sostengano che il tempo a disposizione per il trasferimento non era sufficiente, nel caso specifico, per raggiungere in tempo utile il volo in coincidenza e subiscano così un ritardo di più di tre ore alla destinazione finale.

Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania; in prosieguo: il «BGH») ha riconosciuto che un passeggero costretto su una sedia a rotelle il quale abbia perso la coincidenza perché non gli è stato concesso l'imbarco prioritario in violazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, ha diritto a una compensazione pecuniaria se arriva alla destinazione finale con un ritardo prolungato [v. sentenza del BGH del 20 giugno 2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, pag. 2487]. A tal riguardo, il BGH ha indicato che, secondo la giurisprudenza della Corte, un diritto alla compensazione pecuniaria per ritardo

prolungato presuppone unicamente che l'arrivo alla destinazione finale sia avvenuto con un ritardo di tre ore. È vero che un diritto alla compensazione pecuniaria per ritardo prolungato implicherebbe che il vettore aereo operativo abbia causato il ritardo con un comportamento illegittimo. Tuttavia, in tali casi, un diritto alla compensazione pecuniaria può essere riconosciuto non solo quando un volo in coincidenza è stato perso a causa di un ritardo del primo volo (come nella causa Folkerts), ma anche in altri casi in cui il ritardo è causato dal comportamento censurabile della compagnia aerea (BGH, cit., punti 20 e seg.).

Secondo l'opinione probabilmente prevalente nella giurisprudenza e nella dottrina tedesche, dovrebbe essere sufficiente che il passeggero subisca effettivamente un ritardo all'arrivo di almeno tre ore. Il passeggero non sarebbe tenuto a indicare i motivi del ritardo. La questione dell'imputabilità del ritardo alla compagnia aerea dovrebbe essere esaminata solo nell'ambito di un'esclusione di responsabilità ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Spetterebbe al vettore aereo operativo sostenere e dimostrare di non avere alcuna responsabilità per il ritardo verificatosi, che non gli può quindi essere imputato. Anche la perdita di un volo in coincidenza per (asserita) colpa del passeggero costituirebbe una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, in quanto anche tale ipotesi costituirebbe un evento al di fuori delle normali operazioni di volo sul quale il vettore aereo non poteva incidere. Pertanto, se si verifica un ritardo alla destinazione finale di un volo composto da un primo volo e da un volo in coincidenza perché il passeggero non raggiunge la coincidenza benché il tempo a disposizione per il trasferimento fosse sufficiente – ad esempio perché si attarda, si perde nonostante abbia ricevuto informazioni sufficienti o non rispetta i tempi di imbarco nonostante abbia ricevuto indicazioni sufficienti – si ha dunque ugualmente una circostanza eccezionale che esclude la responsabilità del vettore aereo [v. sentenze dell'Amtsgericht Hannover (Tribunale circoscrizionale di Hannover, Germania) del 9 ottobre 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, punti 17 e segg., e del 14 marzo 2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, pagg. 951, 952 e seg., punti 7 e segg.; sentenza dell'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) del 24 ottobre 2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [OMISSIS]].

Secondo entrambe le tesi, un diritto alla compensazione pecuniaria per ritardo prolungato può dunque essere preso in considerazione anche se, a differenza di quanto avveniva nella causa Folkerts (C-11/11), il primo volo è operato in orario, ma il passeggero perde la coincidenza per altre ragioni di cui è responsabile il vettore aereo e raggiunge la destinazione finale solo con un ritardo di tre o più ore.

A favore della posizione qui sostenuta depone altresì la circostanza che, in base alla decisione della Corte nella causa Eglītis e a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10), il vettore aereo operativo deve, in fase di pianificazione del volo, tener conto di un margine di tempo sufficiente [v. sentenza della Corte del 12 maggio 2011, Eglītis e a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10, [OMISSIS])]. Ciò potrebbe suffragare la tesi secondo cui il vettore aereo operativo deve altresì garantire che il margine di tempo che intercorre tra un

primo volo e un volo in coincidenza prenotati come un'unica operazione, conformemente alle specifiche condizioni dell'aeroporto di scalo, sia concepito in modo tale che i passeggeri possano agevolmente raggiungere la coincidenza tenendo conto dei tempi normali per sbarcare dall'aeromobile, per percorrere il tragitto a piedi tra il gate di arrivo e quello di partenza e per effettuare i controlli di sicurezza e dei passaporti.

2.

È inoltre controverso su chi ricada l'onere della prova per quanto riguarda la perdita della coincidenza per colpa imputabile alla compagnia aerea nell'ambito del diritto alla compensazione pecuniaria e quale rilevanza abbia in tale contesto il cosiddetto Minimum Connection Time (MCT) tra il primo volo e il volo in coincidenza.

L'MCT è un periodo di tempo minimo indicato dagli aeroporti, che dovrebbe essere almeno necessario affinché in un collegamento tra due voli il trasferimento si svolga correttamente. Tuttavia, tali tempi sono stabiliti e definiti direttamente da ciascun gestore aeroportuale. Per motivi di concorrenza, i gestori aeroportuali calcolano generalmente tempi molto stretti. Infatti, nei sistemi informatici di prenotazione, vengono combinati e offerti esclusivamente i voli in cui è rispettato l'MCT. Inoltre, nei medesimi sistemi, i collegamenti aerei sono ordinati in base alla durata totale e quindi, al momento della selezione di un collegamento, al passeggero vengono mostrati prima i collegamenti più veloci. Tuttavia, i tempi effettivamente a disposizione per il trasferimento sono di norma molto inferiori. L'MCT si riferisce infatti al tempo che intercorre tra l'on-block (arrivo alla posizione di parcheggio) e l'off-block (partenza dalla posizione di parcheggio), mentre il tempo effettivo di trasferimento dipende dal tempo che intercorre tra lo sbarco dal primo volo (apertura dei portelloni) e la conclusione dell'imbarco. Di norma, non rientra nel controllo del passeggero il momento in cui egli lascia l'aeromobile nell'ambito delle operazioni di scarico, se il primo volo termina in una posizione di parcheggio con successivo trasferimento in autobus all'aeroporto o a un gate. Allo stesso modo, il passeggero non può controllare il momento in cui l'imbarco del volo in coincidenza termina e il gate viene chiuso. In definitiva, il tempo effettivamente disponibile per il trasferimento deve essere calcolato in modo tale che ciascun passeggero possa raggiungere il proprio volo in coincidenza in tempi ragionevoli. Ciò significa che il tempo deve essere calcolato in modo tale che anche le famiglie con bambini piccoli, le persone con difficoltà motorie o i passeggeri anziani con bagagli a mano siano in grado di affrontare i percorsi che collegano il gate di arrivo e il gate di coincidenza. A tale proposito, occorre tenere conto sia dei tempi per orientarsi sia dei tempi per i controlli di sicurezza e dei passaporti. Ciò implica che il tempo effettivamente disponibile per il trasferimento non corrisponde generalmente all'MCT, che dovrebbe essere sufficiente per un trasferimento.

Per le ragioni summenzionate, il rispetto dell'MCT tra l'arrivo del primo volo e la partenza del volo in coincidenza non consente, secondo il giudice del rinvio, di

giungere alla conclusione tipizzante (prova prima facie) secondo cui se il passeggero perde il volo in coincidenza, alla luce di un approccio tipizzante ciò è imputabile a colpa del passeggero stesso.

Secondo il giudice del rinvio, il passeggero è quindi tenuto a provare soltanto di aver subito un ritardo all'arrivo alla destinazione finale di tre o più ore. Al contrario, la compagnia aerea deve dimostrare che, se il passeggero ha perso il volo in coincidenza ciò è dovuto a colpa del passeggero stesso, poiché, in condizioni normali, a quest'ultimo sarebbe stato possibile raggiungere la coincidenza, tenendo conto delle distanze a piedi, dei tempi di trasferimento e dei controlli di sicurezza e dei passaporti in aeroporto.

I giudici dell'Unione non hanno finora chiarito, a quanto risulta, le condizioni alle quali un passeggero ha diritto a una compensazione pecuniaria se perde il volo in coincidenza e arriva alla destinazione finale con un ritardo prolungato, anche se il volo in coincidenza atterra in orario o solo con un lievissimo ritardo ed è stato rispettato l'MCT tra i due voli. La questione doveva pertanto essere sottoposta alla Corte in via pregiudiziale.

3.

Il primo attore fa valere inoltre, sulla base dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, un diritto al rimborso delle spese di albergo per EUR 265,00, delle spese di trasferimento dall'aeroporto all'albergo e viceversa per EUR 115,63, delle spese di ristorazione per EUR 9,50 e delle spese per il volo alternativo per EUR 871,90, per un totale di EUR 1 262,03.

a)

Se la compagnia aerea viola gli obblighi di cui agli articoli 8 e 9 del regolamento sui diritti dei passeggeri e il passeggero provvede in modo autonomo e a proprie spese all'acquisto di un volo alternativo, il medesimo ha diritto, conformemente alla giurisprudenza della Corte e basandosi direttamente su tali disposizioni, a ottenere il rimborso delle relative spese da parte del vettore aereo operativo. Non è necessario per il passeggero invocare preventivamente le disposizioni in esame. Tuttavia, quest'ultimo può, a tale riguardo, ottenere soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultassero necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel fornire un riavviamento o nel prestare assistenza al suddetto passeggero [v. sentenze della Corte del 13 ottobre 2011, Aurora Sousa Rodriguez/Air France (C-83/10, [OMISSIS]); del 31 gennaio 2013, McDonagh/Ryanair (C-12/11, [OMISSIS]), e del 22 aprile 2021, WZ/Austrian Airlines (C-826/19, [OMISSIS], punti 69 e seg.)].

b)

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento sui diritti dei passeggeri, qualora si possa ragionevolmente prevedere, per le tratte aeree superiori a 3 500 km, un ritardo del volo, rispetto all'orario di partenza, di almeno quattro ore, il passeggero ha diritto alla ristorazione conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri. L'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii), del regolamento sui diritti dei passeggeri conferisce altresì al passeggero un diritto alla sistemazione in albergo nonché al trasferimento ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento sui diritti dei passeggeri, quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto. Inoltre, quando la partenza del volo è effettivamente ritardata di almeno cinque ore, il passeggero può, in base all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento sui diritti dei passeggeri, scegliere anche il rimborso del prezzo del biglietto ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri. Poiché nel caso di specie il volo in ritardo era previsto solo per il giorno successivo, il primo attore dovrebbe avere diritto a un rimborso per le spese di ristorazione, trasferimento e albergo. Per contro, in caso di ritardo (della partenza) l'articolo 6 del regolamento sui diritti dei passeggeri non prevede affatto un diritto a ottenere un riavviamento non appena possibile ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento stesso.

Secondo il giudice del rinvio, tale situazione giuridica viola il principio della parità di trattamento sin da quando è stata adottata la decisione *Sturgeon*. Nella sentenza citata, la Corte ha riconosciuto ai passeggeri che hanno subito un ritardo prolungato all'arrivo una compensazione pecuniaria in virtù dell'applicazione *mutatis mutandis* dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Essa ha motivato la sua decisione indicando che una cancellazione e un ritardo prolungato all'arrivo pari o superiore a tre ore sono situazioni paragonabili sotto ogni profilo e ha evidenziato, in tale contesto, il principio della parità di trattamento [sentenza della Corte del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a./Condor Flugdienst e a.* (C-402/07, [OMISSIS], punto 60)]. Secondo il giudice del rinvio, i passeggeri di voli che hanno subito ritardi prolungati devono però essere equiparati sotto tutti i profili, non solo per quanto riguarda la compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, ma anche per quanto riguarda l'assistenza ai sensi degli articoli 8 e 9 del medesimo regolamento, a garanzia del principio della parità di trattamento. Infatti, la situazione dei passeggeri il cui volo è stato cancellato e di quelli il cui volo si può ragionevolmente prevedere abbia un ritardo all'arrivo di tre o più ore è assimilabile sotto ogni profilo. Infatti, entrambi i gruppi di passeggeri subiscono disagi assimilabili.

A favore di tale tesi depone altresì il fatto che, nella decisione nella causa *LE/Transportes Aereos Portugueses SA* (C-74/19) concernente un ritardo prolungato alla destinazione finale nell'ambito delle misure ragionevoli previste dall'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, in particolare la disposizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, la Corte abbia indicato il «requisito di un riavviamento

ragionevole, soddisfacente e nel più breve tempo possibile dei passeggeri interessati da una cancellazione o da un ritardo prolungato del volo» [v. sentenza della Corte dell'11 giugno 2020, LE/Transportes Aereos Portugueses SA (C-74/19, [OMISSIS], punto 58)]. Ciò avvalorava la possibilità che la Corte volesse riconoscere anche ai passeggeri interessati da un prevedibile ritardo prolungato all'arrivo il diritto a un riavviamento ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

c)

Dopo che gli attori hanno perso il volo in coincidenza, la convenuta non ha offerto loro un riavviamento e il primo volo prenotabile poteva solo essere considerato quello del giorno successivo, si poteva di certo ragionevolmente prevedere che gli attori avrebbero raggiunto la loro destinazione finale con un ritardo prolungato superiore a tre ore. In tali casi di prevedibile e prolungato ritardo all'arrivo, il vettore aereo operativo dovrebbe essere tenuto, al di là della formulazione dell'articolo 6 del regolamento sui diritti dei passeggeri, a offrire agli attori, in virtù dell'applicazione mutatis mutandis dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dello stesso, un riavviamento soddisfacente e nel più breve tempo possibile e, in caso di violazione di tale obbligo, a rimborsare agli stessi le spese sostenute per il volo alternativo.

Neppure tale questione, a quanto risulta, è stata sinora chiarita (in modo definitivo) dai giudici dell'Unione, cosicché essa doveva essere sottoposta alla Corte in via pregiudiziale.

[OMISSIS]