



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MICHAL BOBEK
presentate il 21 marzo 2017¹

Causa C-190/16

**Werner Fries
contro
Lufthansa CityLine GmbH**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Bundesarbeitsgericht (Tribunale federale del lavoro, Germania)]

«Politica dei trasporti — Trasporto aereo — Regolamento n. 1178/2011 della Commissione — Validità del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 — Articolo 15, paragrafo 1, e articolo 21, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta») — Libertà professionale e diritto di lavorare — Divieto di discriminazione fondata sull'età — Limite di età fissato a 65 anni per i piloti che svolgono attività di trasporto aereo commerciale — Sicurezza aerea — Definizione di «trasporto aereo commerciale» — Voli di trasferimento e attività di addestramento e di esame»

I. Introduzione

1. Il sig. Fries ha lavorato come pilota per la Lufthansa CityLine GmbH (in prosieguo: la «Lufthansa CityLine»). Quando ha compiuto 65 anni, la compagnia aerea si è rifiutata di proseguire il rapporto di lavoro, sebbene, in base al contratto collettivo applicabile, il contratto non sarebbe cessato per altri due mesi. La compagnia aerea ha ritenuto che il rapporto di lavoro non potesse continuare in quanto, ai sensi del diritto dell'Unione europea, i titolari di una licenza di pilotaggio che hanno raggiunto l'età di 65 anni non possono operare come piloti di aeromobili in attività di trasporto aereo commerciale. Il sig. Fries sostiene, tuttavia, che il suo rapporto di lavoro con la Lufthansa CityLine avrebbe potuto continuare per i restanti due mesi fino al raggiungimento dell'età pensionabile. Per tale periodo avrebbe potuto operare in qualità di istruttore, esaminatore e pilota di voli di trasferimento.

2. È in questo contesto che il giudice del rinvio mette, anzitutto, in discussione la validità della previsione normativa del diritto dell'Unione che stabilisce il limite di età – il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione (in prosieguo: il «punto FCL.065, lettera b)»)² – alla luce del divieto di discriminazione fondata sull'età (articolo 21, paragrafo 1, della Carta) e del diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta (articolo 15, paragrafo 1, della Carta). In secondo luogo, se tale disposizione dovesse essere ritenuta valida, il giudice del rinvio si interroga sull'interpretazione dell'espressione «trasporto aereo commerciale». In particolare, si chiede se tale nozione comprenda i voli finalizzati all'addestramento e allo svolgimento di esami e i voli di trasferimento.

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — Regolamento del 3 novembre 2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2011, L 311, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione del 30 marzo 2012 (GU 2012, L 100, pag. 1).

II. Contesto normativo

A. Regolamento n. 216/2008

3. Il regolamento n. 1178/2011, oggetto del presente procedimento, attua il regolamento (CE) n. 216/2008³. I considerando 1, 3, 4, 7 e 8 di quest'ultimo regolamento sono così formulati:

«(1) È opportuno garantire costantemente un livello elevato ed uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni e mediante misure per assicurare che i prodotti, le persone e le organizzazioni nella Comunità rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione dell'ambiente. Ciò dovrebbe contribuire ad agevolare la libera circolazione di merci, persone e organizzazioni nel mercato interno.

(...)

(3) La convenzione di Chicago, alla quale hanno aderito tutti gli Stati membri, prevede già norme standard per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e la protezione ambientale ad essa relativa. I requisiti essenziali della Comunità e le regole adottate per la loro attuazione dovrebbero assicurare che gli Stati membri adempiano gli obblighi introdotti dalla convenzione di Chicago, compresi quelli relativi ai paesi terzi.

(4) È opportuno che la Comunità fissi, in linea con le norme stabilite e le pratiche consigliate dalla convenzione di Chicago, requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, parti e pertinenze, al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili, e applicabili al personale e ai prodotti che intervengono nella formazione e nell'esame medico dei piloti. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le norme di attuazione necessarie.

(...)

(7) I prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze e gli operatori del trasporto aereo commerciale, nonché i piloti e le persone, i prodotti e le organizzazioni che intervengono nella loro formazione e nei loro esami medici, dovrebbero essere certificati o autorizzati dopo essere stati giudicati conformi ai requisiti essenziali che saranno fissati dalla Comunità in linea con le norme stabilite e le pratiche consigliate dalla convenzione di Chicago. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad elaborare le norme di attuazione necessarie per stabilire le condizioni di rilascio del certificato o le condizioni della sua sostituzione a mezzo di una dichiarazione di capacità, tenendo conto dei rischi connessi con i differenti tipi di operazioni, quali certi tipi di lavoro aereo e voli locali con piccoli aeromobili.

(8) Per quanto riguarda le operazioni non commerciali, le regole operative e di concessione delle licenze dovrebbero essere adattate alla complessità dell'aeromobile ed è opportuno stabilire una corrispondente definizione».

4. L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 stabilisce che l'«obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa».

3 — Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU 2008, L 79, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione del 30 luglio 2009 (GU 2009, L 199, pag. 6), dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU 2009, L 309, pag. 51) e dal regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013 (GU 2013, L 4, pag. 34).

B. Regolamento n. 1178/2011

5. Il considerando 11 del regolamento n. 1178/2011 è formulato nei seguenti termini:

«Allo scopo di garantire una transizione agevole e un livello elevato ed uniforme di sicurezza nell'aviazione civile dell'Unione, le misure attuative devono rispecchiare lo stato dell'arte, incluse le migliori pratiche, e il progresso tecnico e scientifico nel settore dell'addestramento dei piloti e dell'idoneità degli equipaggi sotto il profilo aeromedico. Di conseguenza, è necessario prendere in considerazione i requisiti tecnici e le procedure amministrative adottate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e le Autorità aeronautiche comuni fino al 30 giugno 2009 nonché la legislazione in vigore relativa a un ambiente nazionale specifico».

6. L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1178/2011 prevede che detto regolamento stabilisce norme dettagliate riguardanti, fra l'altro, «le diverse abilitazioni per licenze di piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze, i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze, le condizioni per la conversione delle esistenti licenze nazionali di piloti e di ingegneri di volo in licenze di piloti, nonché le condizioni per il riconoscimento di licenze dei paesi terzi».

7. L'articolo 3 del regolamento n. 1178/2011, nella versione applicabile ai fatti, stabilisce che: «[f]atto salvo l'articolo 7, i piloti degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), e all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008 devono conformarsi ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati I e IV del presente regolamento».

8. Il punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 (in prosieguo: il «punto FCL.010») contiene le definizioni applicabili alla parte FCL (flight crew licensing, licenze per il personale di volo). Esso definisce come «trasporto aereo commerciale» il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio».

9. Il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, dal titolo «Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale», nella versione applicabile nel procedimento dinanzi al giudice del rinvio⁴, prevede che:

«a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, eccetto che:

1) come membro di equipaggio plurimo; e

2) a condizione che tale titolare sia l'unico pilota dell'equipaggio di volo ad aver raggiunto i 60 anni di età.

b) Età di 65 anni. Il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale».

4 — Questa previsione è stata modificata dal regolamento (UE) 2015/445 della Commissione del 17 marzo 2015 (GU 2015, L 74, pag. 1): v. allegato I, punto 1: «a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale tranne che come membro di un equipaggio plurimo. b) Età di 65 anni. Tranne nel caso di un titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante, il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale. c) Età di 70 anni. Il titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante che ha raggiunto l'età di 70 anni non può operare come pilota di un pallone libero o di un aliante in attività di trasporto aereo commerciale».

III. Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

10. Il sig. Fries è stato alle dipendenze della Lufthansa CityLine dal 1986. Egli era comandante pilota su un aereo di tipo Embraer e aveva inoltre il compito di istruire altri piloti.

11. Nell'ottobre 2013 il sig. Fries ha compiuto 65 anni. La Lufthansa CityLine ha chiesto al sig. Fries di restituire entro il 31 ottobre 2013 gli strumenti di lavoro messi a sua disposizione. Dopo tale data, non è stato più impiegato dalla Lufthansa CityLine. Secondo la compagnia aerea, con il compimento dei 65 anni, il sig. Fries non poteva più operare come pilota a causa del limite di età stabilito al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011.

12. Tuttavia, il contratto di lavoro tra la Lufthansa CityLine e il sig. Fries sarebbe dovuto cessare il 31 dicembre 2013. Ciò in forza di una clausola prevista nella contrattazione collettiva in base alla quale il contratto di lavoro cessa con il raggiungimento dell'età pensionabile ordinaria. Il sig. Fries avrebbe raggiunto l'età pensionabile con il compimento di 65 anni e due mesi.

13. Di conseguenza, vi è una differenza di due mesi tra la data in cui la Lufthansa CityLine ha cessato il rapporto di lavoro con il sig. Fries e la data in cui, secondo il contratto collettivo, il contratto sarebbe dovuto terminare.

14. Il sig. Fries sostiene che sarebbe stato possibile per lui adempiere gli obblighi del contratto di lavoro per i restanti due mesi dopo il compimento dei 65 anni di età, fino a quando non avesse raggiunto l'età pensionabile. Egli poteva ancora fungere da pilota nei voli trasferimento ed essere impiegato come istruttore ed esaminatore, in conformità delle licenze in suo possesso. Per il periodo controverso, il sig. Fries disponeva ancora: della licenza generale per la guida di velivoli commerciali (ATPL), compresa l'abilitazione per tipo per il tipo di velivolo Embraer, dell'abilitazione come Type Rating Instructor (istruttore di abilitazione per tipo – TRI) per la formazione – sul velivolo e nel simulatore – di piloti sul tipo di velivolo Embraer, dell'abilitazione quale Type Rating Examiner (esaminatore di abilitazione per tipo – TRE) per lo svolgimento – sul velivolo e nel simulatore – di esami per l'ottenimento o la proroga di licenze sul tipo di velivolo Embraer, nonché del riconoscimento come Senior Examiner (esaminatore esperto – SEN) per lo svolgimento di esami del Type Rating Examiner (esaminatore di abilitazione per tipo – TRE) a prescindere dal tipo di velivolo.

15. Il sig. Fries ha proposto un ricorso diretto ad ottenere la retribuzione afferente i mesi di novembre e dicembre 2013. Dalle osservazioni scritte depositate presso la Corte risulta che il ricorso è stato parzialmente accolto in primo e in secondo grado.

16. Entrambe le parti hanno presentato appello dinanzi al giudice del rinvio, il Bundesarbeitsgericht (Tribunale federale del lavoro, Germania). La Lufthansa CityLine chiede il rigetto del ricorso mentre il sig. Fries domanda il pagamento integrale della somma richiesta.

17. Il giudice del rinvio spiega che, secondo il diritto nazionale⁵, il datore di lavoro cade in mora se non accetta, nell'ambito di un rapporto di lavoro che può essere adempiuto, la prestazione lavorativa a lui regolarmente proposta dal lavoratore. In tal caso il lavoratore può esigere il compenso concordato per le prestazioni non effettuate a causa della mora. La mora del creditore è però esclusa, nel caso del datore di lavoro, se il lavoratore non è in grado di effettuare la prestazione. Se il lavoratore si trova, in tutto o in parte, nell'impossibilità di effettuare la prestazione concordata nel contratto di lavoro, il datore di lavoro avrà l'obbligo di rispettare gli interessi del lavoratore ai sensi del diritto nazionale: ciò significa affidare al lavoratore mansioni diverse che egli sia in grado di svolgere. Il datore di lavoro che viola detto obbligo può essere chiamato a risponderne e a risarcire il danno.

5 — Articoli 241, paragrafo 2, 293, 297 e 615 del Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, codice civile tedesco).

18. In tale contesto il Bundesarbeitsgericht (Tribunale federale del lavoro) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del [regolamento (UE) della Commissione n. 1178/2011] sia compatibile con il divieto di discriminazione fondata sull'età di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- 2) Se il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del [regolamento n. 1178/2011] sia compatibile con l'articolo 15, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, secondo cui ogni persona ha il diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta o accettata.
- 3) In caso di risposta affermativa alla prima e alla seconda questione:
 - a) Se i voli senza carico (voli di trasferimento) rientranti nell'attività d'impresa di un vettore aereo durante i quali non sono trasportati né passeggeri, né merci o posta ricadano parimenti nella nozione di "trasporto aereo commerciale" ai sensi del punto FCL.065, lettera b), [dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011] oppure nella definizione della nozione in parola contenuta nel punto FCL.010 [del medesimo] allegato;
 - b) Se l'attività di addestramento e svolgimento di esami nell'ambito dei quali il pilota, di età superiore ai 65 anni, è presente nella cabina di pilotaggio del velivolo come membro non attivo dell'equipaggio ricadano nella nozione di "trasporto aereo commerciale" ai sensi del punto FCL.065, lettera b), [dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011] o nella definizione della nozione in parola contenuta nel punto FCL.010 [del medesimo] allegato (...).

19. Il sig. Fries, la Lufthansa CityLine, il governo italiano e la Commissione europea hanno presentato osservazioni scritte.

IV. Valutazione

20. Le presenti conclusioni sono così articolate: preliminarmente, esaminerò la compatibilità del punto FCL.065, lettera b), con gli articoli 21, paragrafo 1, e 15, paragrafo 1, della Carta (sezione A). In secondo luogo, poiché giungo alla conclusione che tale disposizione è, a mio avviso, compatibile con i diritti della Carta di cui sopra, proporrò l'interpretazione della nozione di «trasporto aereo commerciale» contenuta nei punti FCL.010 e FCL.065, lettera b) (sezione B).

A. Compatibilità del punto FCL.065, lettera b), con la Carta

21. Il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 stabilisce un limite di età per operare come pilota: esso dispone che i titolari di una licenza di pilotaggio che hanno raggiunto l'età di 65 anni non possono operare come piloti di aeromobili in attività di trasporto aereo commerciale. Con la prima e la seconda questione, il giudice del rinvio chiede se tale limite di età sia compatibile con la Carta: innanzitutto, con il divieto di discriminazione fondata sull'età di cui all'articolo 21, paragrafo 1, e, in secondo luogo, con il diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta o accettata di cui all'articolo 15, paragrafo 1. Esaminerò in successione la compatibilità della disposizione in questione con tale divieto e tale diritto.

1. Articolo 21, paragrafo 1, della Carta

22. Ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, è vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata sull'età. Come espressione del principio generale del diritto dell'Unione di parità di trattamento, sancito dall'articolo 20 della Carta⁶, il divieto di discriminazione comporta che: a) situazioni analoghe non devono essere trattate in modo diverso, b) a svantaggio del gruppo protetto, c) in base ad uno dei motivi che giustificano la tutela, d) salvo che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato da un obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione e che rispetti il principio di proporzionalità.

(a) Trattamento differenziato di situazioni analoghe

23. Il punto FCL.065, lettera b), impone un trattamento diverso di soggetti che si trovano in situazioni analoghe. La situazione di un titolare di licenza soggetto al limite di 65 anni di età per operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale presenta sicuramente più somiglianze che differenze con quella di un pilota più giovane di lui che ha una licenza per svolgere la stessa attività⁷. Entrambi sono soggetti allo stesso regime normativo all'interno del quale si trovano a competere sostanzialmente per gli stessi posti di lavoro.

(b) A svantaggio del gruppo protetto

24. I piloti che hanno raggiunto i 65 anni di età, per i quali non è consentito lo svolgimento dell'attività di pilotaggio di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, sono trattati in modo meno favorevole a causa della loro età⁸. È loro vietato l'esercizio di un certo tipo di attività.

(c) Sulla base di uno dei motivi che giustificano la tutela

25. L'unico criterio su cui si fonda la limitazione stabilita dal punto FCL.065, lettera b), è l'età, che è uno dei «motivi sospetti» espressamente elencati all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

(d) Giustificazione

26. Il divieto di discriminazione fondata sull'età di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta non è, tuttavia, assoluto. Sono consentite eccezioni in presenza dei requisiti stabiliti nell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta.

27. Al fine di proporre eventuali motivi che possono giustificare la disparità di trattamento nel caso di specie, la Commissione ha affermato che avrebbe dovuto tenersi conto, per analogia, delle possibili eccezioni al principio della parità di trattamento ai sensi della direttiva 2000/78/CE⁹. La Commissione ritiene che il requisito dell'età in questione sia «necessario alla sicurezza pubblica» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78. La Commissione sostiene inoltre che il limite di età in questione rientra nell'ambito dell'articolo 4, paragrafo 1, di tale direttiva, in quanto si riferisce ad un «requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa» per piloti professionisti e che esso è proporzionato alla legittima finalità perseguita.

6 — V., in tal senso, sentenze del 22 maggio 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punto 43), e del 29 aprile 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, punto 48 nonché la giurisprudenza ivi citata).

7 — V., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 44).

8 — V., per analogia, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 44).

9 — Direttiva del Consiglio del 27 novembre 2000 che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro (GU 2000, L 303, pag. 16).

28. È pacifico che la direttiva 2000/78 non è applicabile al caso di specie. Ciò che è in questione è la validità di una norma di diritto derivato dell'Unione alla luce di una disposizione del diritto primario – ossia della Carta.

29. La direttiva 2000/78 rappresenta un'espressione concreta del principio di non discriminazione in materia di occupazione e di condizioni di lavoro. Il quadro analitico previsto dall'articolo 21, paragrafo 1, della Carta è quindi destinato ad essere simile. Per questo motivo, le categorie e le interpretazioni elaborate nell'ambito della direttiva possono servire come ispirazione per modellare il contenuto dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta. In particolare, le due disposizioni della direttiva invocate dalla Commissione mostrano il tentativo del legislatore europeo di raggiungere un compromesso tra interessi contrastanti, consentendo di giustificare misure nazionali che permettano differenze di trattamento basate direttamente sull'età¹⁰. Infine, tenere nel debito conto la direttiva è giustificato anche dalla necessità di un approccio coerente al controllo giurisdizionale del diritto dell'Unione e del diritto nazionale in materia di non discriminazione fondata sull'età nell'ambito dell'occupazione.

30. In questo contesto, la nozione di «requisiti essenziali per lo svolgimento dell'attività lavorativa», proposta dalla Commissione sulla base della direttiva 2000/78, rappresenta una via specifica per la giustificazione della differenza di trattamento in materia di occupazione che è applicabile anche nel quadro dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta. La Corte ha dichiarato che una disparità di trattamento basata su motivi quali l'età, il sesso o la disabilità non integra una violazione dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta allorché, «vista la natura dell'attività professionale o le sue condizioni di esercizio, tale caratteristica costituisce un requisito “essenziale e determinante” dello svolgimento dell'attività, purché però l'obiettivo di una tale differenza di trattamento sia legittimo e il requisito proporzionato alle finalità perseguite»¹¹. Il requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa non è, di per sé, il motivo «sospetto» su cui è basata la disparità di trattamento – l'età – ma una caratteristica legata a tale motivo¹². Nel caso in esame, la caratteristica collegata all'età riguarda particolari capacità fisiche che diminuiscono con l'età¹³. La Corte ha già dichiarato tale aspetto un «requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa» come pilota di linea¹⁴. Per costituire una limitazione ammissibile al principio di non discriminazione sancito dall'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, tale obbligo deve perseguire una finalità legittima ed essere proporzionato¹⁵.

31. La valutazione della questione se la misura di cui trattasi possa essere giustificata in quanto un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa coincide di fatto con i requisiti limitativi di cui all'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, il quale, in ultima analisi, traccia il quadro per esaminare dei limiti ammissibili ai diritti di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

32. L'articolo 52, paragrafo 1, della Carta permette limitazioni quando sono previste dalla legge, rispettano il contenuto essenziale dei diritti in questione e, nell'osservanza del principio di proporzionalità, sono necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui¹⁶.

10 — V., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2011, *Prigge e a.* (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 55).

11 — Sentenza del 22 maggio 2014, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, punto 49).

12 — V., in tal senso, per quanto riguarda l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, sentenze del 12 gennaio 2010, *Wolf* (C-229/08, EU:C:2010:3, punto 35); del 13 settembre 2011, *Prigge e a.* (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 66), e del 13 novembre 2014, *Vital Pérez* (C-416/13, EU:C:2014:2371, punto 36).

13 — V. sentenze 12 gennaio 2010, *Wolf* (C-229/08, EU:C:2010:3, punto 41); del 13 novembre 2014, *Vital Pérez* (C-416/13, EU:C:2014:2371, punto 37), e del 15 novembre 2016, *Salaberria Sorondo* (C-258/15, EU:C:2016:873, punto 34).

14 — V. sentenza del 13 settembre 2011, *Prigge e a.* (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67).

15 — V. sentenza 22 maggio 2014, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, punto 49).

16 — V., ad esempio, sentenze del 22 maggio 2014, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, punto 42); del 29 aprile 2015, *Léger* (C-528/13, EU:C:2015:288, punti 51 e 52), e del 15 febbraio 2016, *N.* (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, punto 50).

33. È pacifico che la limitazione di età, nella fattispecie, è prevista dalla legge: è espressamente prevista al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011. Inoltre, non si può dire che il limite di età controverso incida sul *contenuto essenziale* del principio di non discriminazione giacché tale limite ha una portata esigua¹⁷.

34. Pertanto, esaminerò ora se il limite dell'età 1) persegua un obiettivo legittimo e 2) se sia conforme ai requisiti di proporzionalità.

(1) Obiettivo legittimo

35. Nel caso di specie, la Commissione, il governo italiano e la Lufthansa CityLine sostengono che la misura in questione persegue l'obiettivo di raggiungere e mantenere un elevato livello uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale obiettivo, come sostiene la Lufthansa CityLine, è collegato anche alla tutela della vita e della salute umana.

36. L'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione è espressamente previsto nel considerando 1 e all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 216/2008, che costituisce la base giuridica del regolamento n. 1178/2011. Anche quest'ultimo regolamento menziona tale stesso obiettivo nei suoi considerando 1 e 11.

37. Non vi è alcun dubbio, a mio parere, riguardo al fatto che la sicurezza del traffico aereo, come la sicurezza in altri settori dei trasporti¹⁸, rappresenti un obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione¹⁹.

(2) Proporzionalità

38. Si dovrebbe ora valutare se la misura in questione risponda effettivamente all'obiettivo di ottenere la sicurezza del traffico aereo, se essa sia necessaria per conseguire tale obiettivo e se gli inconvenienti causati non siano sproporzionati rispetto agli scopi perseguiti.

39. Il governo italiano e la Lufthansa CityLine ritengono che il criterio dei 65 anni di età sia adeguato e necessario allo scopo perseguito. Il sig. Fries riconosce che un limite di età è idoneo a conseguire l'obiettivo di raggiungere un livello elevato e uniforme di sicurezza, poiché l'esperienza insegna che le capacità fisiche e mentali tendono a diminuire con l'età. Tuttavia, egli ritiene che la limitazione a 65 anni non sia necessaria.

(i) Adeguatezza

40. A mio parere, non vi è dubbio che, in linea di principio, il limite di età controverso sia idoneo a conseguire l'obiettivo perseguito. Come la Corte ha dichiarato nella sentenza Prigge, è essenziale che i piloti commerciali siano in possesso di capacità fisiche particolari²⁰. Alcune di dette capacità diminuiscono inevitabilmente con il tempo.

17 — V., in tal senso, sentenza del 29 aprile 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, punto 54).

18 — Per quanto riguarda la sicurezza stradale v., ad esempio, sentenza del 22 maggio 2014, Glatzel (C 356/12, EU:C:2014:350, punto 51), e l'abbondante giurisprudenza ivi citata.

19 — V. sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punti 68 e 69).

20 — V. sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67).

41. Un limite di età di 65 anni appare, dunque, essere una misura adeguata per raggiungere l'obiettivo di un elevato livello di sicurezza del traffico aereo²¹.

42. Il sig. Fries, tuttavia, mette in dubbio la coerenza interna della norma oggetto del presente giudizio, basandosi sulla sentenza della Corte nella causa Petersen²². Egli sostiene che il limite di 65 anni di età non persegue coerentemente l'obiettivo della sicurezza del trasporto aereo, poiché non si applica al trasporto aereo non commerciale, in cui i rischi per la sicurezza sono ugualmente importanti.

43. Non condivido tale opinione. Il fatto che il limite di età in oggetto si applichi solo ai piloti di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, lungi dal pregiudicare la coerenza della regola nel perseguimento del presunto obiettivo legittimo, di fatto rafforza la natura proporzionale della misura.

44. È evidente che, nel settore dell'aviazione, norme diverse si applicano a diversi tipi di operazioni riguardo ai diversi livelli di sicurezza richiesti, sulla base di una gerarchia dei rischi, nella quale il trasporto aereo commerciale ha un rango più elevato.

45. Imponendo il limite di età solo al trasporto aereo commerciale, il regolamento n. 1178/2011 adotta una soluzione di compromesso, applicando norme più severe tenuto conto dei maggiori rischi collegati al numero di persone e all'importanza degli interessi di sicurezza aerea coinvolti²³.

(ii) Necessità

46. Il sig. Fries sostiene, tuttavia, che il limite di età cui è stato sottoposto eccede quanto necessario. Egli adduce due argomenti.

47. Come primo argomento, il sig. Fries sostiene che non vi è alcuna prova scientifica che i piloti che hanno 65 anni di età non soddisfino i requisiti per il trasporto aereo commerciale. A titolo di esempio, egli fa riferimento a taluni Stati al di fuori dell'Unione europea che non prevedono tali limiti di età.

48. In secondo luogo, il sig. Fries afferma che la salute e la capacità sono per loro natura personali e specifiche per ogni pilota. Pertanto, dovrebbe essere attuato un approccio individualizzato per la loro valutazione. La presunzione di deterioramento delle capacità fisiche non può essere applicata in generale a tutti gli individui. Quindi, l'età non dovrebbe essere un criterio a sé stante. Misure meno severe potrebbero prendere in considerazione le capacità di un soggetto su base individuale. Il sig. Fries sottolinea che esiste la possibilità di determinare tali capacità attraverso un sistema di controlli medici. Egli sottolinea che, per i titolari di licenza che hanno compiuto 60 anni, il periodo di validità dei certificati medici richiesti è ridotto a sei mesi, ai sensi del punto MED.A.045, lettera a), paragrafo 2, punto ii), dell'allegato IV del regolamento n. 1178/2011. Egli ha sottolineato altresì che i piloti restano soggetti ad addestramento e controlli periodici della loro attitudine professionale, come previsto dal punto ORO.FC.230 del regolamento (UE) n. 965/2012²⁴.

21 — A tal riguardo, la Corte ha dichiarato nella sua sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67) che il possesso di capacità fisiche particolari può essere considerato «un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa», poiché «[p]er quanto riguarda i piloti di linea, è essenziale che essi possiedano, segnatamente, capacità fisiche particolari in quanto le carenze fisiche, in tale professione, possono avere conseguenze rilevanti. È altresì innegabile che tali capacità diminuiscono con l'età».

22 — Sentenza del 12 gennaio 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4).

23 — Regole diverse per le operazioni non commerciali e commerciali sono contenute, tra l'altro, nel regolamento n. 216/2008, nel regolamento n. 1178/2011 e nel regolamento n. 695/2012. V. considerando 7 e 8 del regolamento n. 216/2008, citato al paragrafo 3 delle presenti conclusioni. V. anche la spiegazione, da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), delle diverse operazioni aeree, all'indirizzo <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — Regolamento della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento n. 216/2008 (GU 2012, L 296, pag. 1).

49. A mio parere, le argomentazioni addotte dal sig. Fries non possono essere accolte. Analizzerò entrambe le argomentazioni, una di seguito all'altra.

– *Fissazione del limite di età a 65 anni*

50. Non è certo discutibile il fatto che le capacità fisiche generalmente diminuiscano con l'età. Può tuttavia essere oggetto di dibattito il punto in cui tracciare precisamente la linea. È dunque vero che, come il sig. Fries ha sostenuto, potrebbe sussistere qualche incertezza dal punto di vista medico circa la determinazione del preciso limite di età oltre il quale l'idoneità medica non può più essere presunta²⁵.

51. Tuttavia, la decisione di fissare un limite di età e la precisa determinazione di tale limite implica valutazioni complesse di natura medica e tecnica. Ciò comporta che il legislatore europeo dispone di un ampio margine di discrezionalità nel fissare tali limiti²⁶.

52. Le scelte del legislatore dell'Unione devono, anche in tal caso, essere basate su criteri oggettivi, e vigilare sul rispetto dei diritti fondamentali²⁷. Gli standard fissati a livello internazionale possono essere considerati come un elemento essenziale di tali criteri oggettivi.

53. Il limite di età di 65 anni è in linea con le norme elaborate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) nel quadro della convenzione di Chicago, alle quali è stata data ampia considerazione tanto dal regolamento n. 216/2008 che quanto regolamento n. 1178/2011²⁸.

54. In particolare, il punto 2.1.10 dell'allegato I della convenzione di Chicago prevede la limitazione dei privilegi per i piloti che hanno compiuto 60 anni, e la riduzione dei privilegi dei piloti che hanno 65 anni. Il punto 2.1.10.1 di detto allegato stabilisce che gli Stati contraenti non debbano consentire ai titolari di licenze di pilota di operare come comandante di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale internazionale se i titolari della licenza hanno raggiunto 60 anni o, se vi è più di un pilota e l'altro pilota ha meno di 60 anni, dopo aver raggiunto i 65 anni²⁹. Il punto 2.1.10.2 di tale allegato contiene, inoltre, una raccomandazione, secondo la quale uno Stato contraente, che abbia rilasciato licenze di pilotaggio, non dovrebbe consentire ai loro titolari di operare come co-piloti di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale internazionale, se i titolari della licenza hanno compiuto 65 anni di età.

25 — La fissazione di limiti di età fissi è stata e continua ad essere oggetto di un ampio dibattito. V., ad esempio, documento AN-WP/7982 Appendice C – «Upper age limits for flight crew members» (Limiti massimi di età per i membri dell'equipaggio di volo), ICAO 2006, che raccoglie le diverse posizioni degli Stati membri e di diverse associazioni riguardo alla regola dei 60 anni, prima che l'ICAO elevasse il limite d'età a 65 anni nel 2006. V. anche: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee (Associazione medica aerospaziale, Comitato per la sicurezza aerea, Sottocommissione per la sicurezza dell'aviazione civile), «The age 60 rule [La regola dei 60 anni di età]», *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Vol. 75, n. 8, 2004, pagg. da 708 a 715. Si veda anche, per il dibattito negli Stati Uniti d'America, il «Report to the Federal Aviation Administration» (Relazione al Dipartimento federale dell'aviazione) dell'Age 60 Aviation Rulemaking Committee (Comitato per l'elaborazione della regola dei 60 anni in aviazione), del 29 novembre 2006.

26 — V., in particolare, sentenza 22 maggio 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punti 52 e 64, e giurisprudenza ivi citata).

27 — V., in particolare, sentenza 22 maggio 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punto 53, e giurisprudenza ivi citata).

28 — V., inter alia, considerando 3, 4 e 7, e articolo 2, lettera d), del regolamento n. 216/2008 e considerando 11 del regolamento n. 1178/2011.

29 — Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata il 7 dicembre 1944, e successive modifiche. Secondo l'articolo 38 della Convenzione di Chicago, gli Stati che ne sono parti i quali reputino necessario adottare regole o procedure che differiscano in qualche punto da quelli introdotti in base a una norma internazionale, avvertiranno immediatamente l'ICAO delle differenze esistenti tra le sue procedure e quelle stabilite dalla norma internazionale. Si veda, ad esempio, la relazione presentata dal Giappone sull'«Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines [Estensione del limite di età dei piloti impegnati nel trasporto aereo e sicurezza del sistema di gestione della salute nelle compagnie aeree]», che spiega la decisione di rialzare il limite di età a 68 anni, documento A39-WP277, Working Paper, ICAO, 29.8.2016.

55. Gli attuali limiti di età nel quadro della Convenzione di Chicago derivano da una modifica con cui, dopo un ampio dibattito in seno all'ICAO, è stato innalzato il limite massimo di età da 60 a 65 anni³⁰. Il limite massimo di età pari a 65 anni riflette anche la regola stabilita nell'ambito delle Joint Aviation Authorities (autorità aeronautiche comuni)³¹.

56. Tali norme internazionali sono un elemento prezioso nella valutazione della proporzionalità della disposizione di cui trattasi nel caso di specie. Essendo basate su un ampio dibattito e su competenze professionali, esse forniscono un solido fondamento per la giustificazione del limite di età e costituiscono riferimenti oggettivi e ragionevoli per i legislatori³². Esse sono testimonianza del consenso e delle buone prassi in un settore tecnico che è internazionale per natura³³.

57. Il fatto che i limiti di età siano cambiati nelle diverse versioni del regolamento dell'UE in questione³⁴, così come nel quadro delle norme internazionali, non rende la regola sproporzionata o arbitraria. Al contrario, il lodevole sforzo del legislatore di adattare le regole all'evoluzione delle conoscenze, agli sviluppi sociali, e alle migliori prassi internazionali non può essere usato come argomento per minimizzare la necessità di un limite di età.

58. In sintesi, la decisione del legislatore dell'Unione di fissare il limite di 65 anni di età sembra essere pienamente in linea con le norme internazionali in materia, oltre ad essere intelligentemente adattata e in continua evoluzione nel corso degli anni. Rimettere in discussione una siffatta norma richiederebbe piuttosto un solido argomento suffragato da prove convincenti, che non sono state prodotte nella presente causa.

– *Età come criterio unico*

59. Il sig. Fries contesta anche il fatto che la disposizione in questione si basi sull'età quale *unico* criterio. Al semplice compimento dei 65 anni di età, una persona non può più operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale. Tuttavia, a mio avviso, in un caso come il presente, nemmeno la mancanza di un approccio individualizzato determina il mancato rispetto del criterio della necessità.

60. Fissando un limite generale di età massima nel particolare settore del trasporto aereo commerciale, il legislatore dell'Unione, seguendo la prassi internazionale, ha adottato un approccio normativo che combina un approccio individualizzato basato su controlli medici e di competenza (fino all'età di 60 anni) e una progressiva limitazione dei privilegi dei titolari delle licenze nel settore dell'aviazione commerciale una volta superata tale età.

61. A mio avviso, un regime del genere riflette una scelta normativa legittima. Dopo una certa età, allorché i rischi da un punto di vista medico sono maggiori, il legislatore aggiunge all'approccio individualizzato, basato su valutazioni mediche e di competenza, alcune condizioni supplementari per la fascia di età dai 60 ai 64 anni e, infine, esclude la possibilità di operare come pilota di aeromobile in attività di trasporto aereo *commerciale* per coloro che hanno compiuto i 65 anni di età. Così

30 — Modifica 167 all'allegato I della convenzione di Chicago, adottata dal Consiglio dell'ICAO il 10 marzo 2006. Per la discussione relativa a detta modifica, v. documento AN-WP/7982, citato alla nota 25.

31 — V. i precedenti Joint Aviation Requirements JAR – Flight Crew Licensing 1 (JAR-FCL 1) (Requisiti aeronautici comuni – Licenze equipaggi di volo), Joint Aviation Authorities, come modificati il 1° dicembre 2006.

32 — V., in tal senso, Comitato per i diritti umani, comunicazione n. 983/2001 del 25 marzo 2003, CCPR/C/77/D/983/2001, punto 8, paragrafo 3. In quel caso, che riguardava l'articolo 26 del Patto internazionale sui diritti civili e politici, il Comitato ha dichiarato che non si poteva concludere che la differenza di trattamento non fosse basata su considerazioni oggettive e ragionevoli, tenendo presente che, al fine di giustificare il limite obbligatorio dell'età pari a 60 anni in quel momento, lo Stato aveva fatto riferimento alla norma ICAO allora applicabile.

33 — Per quanto riguarda il valore di tali norme internazionali, v. sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 73) e conclusioni dell'avvocato generale Cruz Villalón nella causa Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:321, paragrafo 66).

34 — Il punto FCL.065 è stato modificato nel 2015, v. nota 4.

facendo, esso incorpora la proporzionalità nella regola, adattando progressivamente le limitazioni all'aumentare dell'età. Il legislatore lo fa prevedendo una regola generale che opera in modo uniforme, sulla base di una valutazione del rischio generale effettuata conformemente al suo margine di discrezionalità, garantendone la prevedibilità, attuabilità e praticità, sia da parte di operatori privati che delle autorità pubbliche.

62. Occorre qui sottolineare questi ultimi elementi di prevedibilità e di attuabilità della regola. Il secondo argomento del sig. Fries, vertente sull'interazione tra una regola generale e un singolo caso, potrebbe infatti essere utilizzato universalmente per mettere in discussione qualsiasi regola di applicazione generale che coinvolga l'età. Tuttavia, le regole generali, come indicato dal loro nome, sono create mediante una *generalizzazione*. Esse sono giustificate fintantoché si può sostenere che, in generale, si attagliano correttamente ad una ragionevole maggioranza dei casi. Ciò, naturalmente, significa altresì che potrebbero esservi potenzialmente eccezioni individuali. Ciò non significa, tuttavia, che la regola generale debba essere riconsiderata e sostituita da una valutazione individuale, caso per caso. Se così fosse, non potrebbero esistere regole generali.

– *Proporzionalità in senso stretto*

63. Infine, tenendo in debito conto l'importanza dell'obiettivo di un elevato livello di sicurezza del traffico aereo e il suo impatto sui diritti dei terzi, così come i rischi connessi con il trasporto aereo commerciale, la disposizione in esame appare aver bilanciato i diritti dei piloti che raggiungono i 65 anni di età e le particolari esigenze di sicurezza del traffico aereo. Non si può dunque considerare che la disposizione, la cui validità è contestata nel caso di specie, imponga alle persone interessate dal limite di età svantaggi sproporzionati rispetto agli obiettivi perseguiti.

(e) Conclusione provvisoria

64. Per quanto sopra esposto, propongo, in risposta alla prima questione, di dichiarare che l'esame della prima questione sollevata dal Bundesarbeitsgericht (Tribunale federale del lavoro) non ha messo in luce alcun motivo atto ad inficiare la validità del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 alla luce dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

2. Articolo 15, paragrafo 1, della Carta

(a) Analisi

65. Il giudice del rinvio chiede anche di determinare se il punto FCL.065, lettera b) sia valido alla luce dell'articolo 15, paragrafo 1, della Carta.

66. Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, della Carta, «ogni persona ha il diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta o accettata». Tale diritto, fondato sulla dignità umana, accresce l'autonomia personale e l'auto-realizzazione³⁵.

67. È pacifico che il limite di età di cui trattasi costituisce una restrizione all'esercizio della professione di pilota. Esso restringe la possibilità di operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale. Tuttavia, l'articolo 15, paragrafo 1, della Carta non contiene diritti assoluti. Sono ammesse limitazioni in base ai parametri di cui all'articolo 52, paragrafo 1, della Carta richiamati al paragrafo 32 delle presenti conclusioni³⁶.

35 — V., in tal senso, le mie conclusioni nella causa Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, paragrafo 26).

36 — Sentenze del 30 aprile 2014, Pflieger e a. (C-390/12, EU:C:2014:281, punto 58), e del 7 luglio 2016, Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, punto 51).

68. Il sig. Fries ha sostenuto che il limite di età imposto dalla norma controversa è contrario all'articolo 15, paragrafo 1, della Carta, in quanto influisce sull'*essenza di tale diritto*.

69. Tale opinione, a mio parere, non può essere accolta. Come già indicato al paragrafo 33 delle presenti conclusioni, in considerazione della sua portata limitata, non si può ritenere che l'attuale limite di età per volare come pilota nel particolare settore del trasporto aereo commerciale mini l'essenza stessa del diritto di esercitare una professione liberamente scelta o accettata. Esso incide sulla possibilità di intraprendere una carriera professionale in un determinato settore relativamente a una particolare attività, in una fase limitata: esso opera negli ultimi anni di una carriera professionale, che sono (più) vicini alla pensione, pur se non coincidono con quest'ultima. Esso non riguarda – e già anticipo la mia risposta alla terza questione pregiudiziale posta – tutti i potenziali compiti connessi con l'occupazione del pilota. Si applica solo alla possibilità di pilotare un aereo commerciale, come definito al punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011.

70. Basandosi sull'importanza preponderante dell'obiettivo della sicurezza del trasporto aereo, e tenendo presente il margine di valutazione del legislatore in questo campo, le considerazioni sulla legittimità dell'obiettivo e sulla proporzionalità della disposizione, di cui è contestata la validità, espone alla luce dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta sono ampiamente applicabili anche nel contesto dell'articolo 15, paragrafo 1³⁷.

71. Vi è, tuttavia, un argomento particolare che è stato avanzato circa la proporzionalità della misura: il fatto che il limite di età sia applicabile indipendentemente dall'età pensionabile. Il giudice del rinvio ha espresso infatti preoccupazioni riguardo alla circostanza che il punto FCL.065, lettera b), si applica a prescindere dal fatto che i piloti interessati abbiano soddisfatto o meno i requisiti nazionali per ricevere una pensione di vecchiaia. In Germania, come in altri Stati membri dell'Unione europea, l'età pensionabile non è sempre fissata al compimento di 65 anni di età ed è e continua ad essere posticipata per le nuove generazioni. Tali preoccupazioni sono state avanzate anche dal sig. Fries.

72. Il governo italiano sostiene che tale argomento non è pertinente. I problemi sollevati dalla differenza tra il limite di età massimo per operare come pilota e l'età pensionabile rientrano nella sfera del diritto nazionale. I particolari interessi di natura economica degli individui non devono prevalere su interessi legittimi quali la sicurezza e la protezione.

73. A mio parere, occorre prestare adeguata attenzione riguardo agli effetti della norma in questione sul diritto di esercitare una professione liberamente scelta, tenendo presente l'elemento relativo all'accesso al pensionamento e ai diritti pensionistici. Tale valutazione, a mio avviso, attiene al bilanciamento degli interessi individuali e generali in gioco. Questa è precisamente una delle funzioni del controllo dei diritti fondamentali.

74. Sui diritti tutelati dall'articolo 15, paragrafo 1, della Carta incidono i limiti di età per l'esercizio di una professione o dell'età di pensionamento obbligatorio³⁸. Inoltre, l'ingerenza nel diritto di esercitare una professione liberamente scelta diventa più grave quando l'esercizio di una professione è obbligatoriamente interrotto indipendentemente dal fatto che la vita professionale di un individuo sia giunta o meno al termine secondo le disposizioni nazionali applicabili che regolano il pensionamento e l'accesso ai diritti pensionistici.

37 — Il principio del divieto di discriminazione fondata dell'età nell'attività lavorativa e il diritto di esercitare una professione sono strettamente interconnessi. Ciò è dimostrato dal fatto che il Comitato europeo dei diritti sociali esamina le questioni riguardanti la discriminazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, della Carta sociale europea, in base al quale le Parti contraenti si impegnano «a tutelare in modo efficace il diritto del lavoratore di guadagnarsi la vita con un lavoro liberamente intrapreso». Secondo le spiegazioni relative alla Carta dei diritti fondamentali, questa disposizione ha ispirato l'articolo 15, paragrafo 1, della Carta. V. Comitato europeo dei diritti sociali, decisione nel merito del 2 luglio 2013, *Fellesforbundet for Sjøfolk* (FFFS) contro Norvegia, denuncia n. 74/2011, punti 104 e 105.

38 — La Corte ha dichiarato, in relazione alla direttiva 2000/78, in casi riguardanti l'età di pensionamento obbligatorio o la cessazione automatica del rapporto di lavoro, che il divieto di discriminazione fondata sull'età deve essere letto alla luce del diritto di lavorare sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, della Carta. V., per esempio, sentenze 21 luglio 2011, *Fuchs e Köhler* (C-159/10 e C-160/10, EU:C:2011:508, punto 62), e del 5 luglio 2012, *Hörnfeldt* (C-141/11, EU:C:2012:421, punto 37).

75. Tuttavia, nel caso di specie, il fatto che, in primo luogo, il punto FCL.065, lettera b), escluda espressamente soltanto un tipo di attività – il pilotaggio di aeromobili commerciali – e che, in secondo luogo, lo faccia solo per un periodo di tempo relativamente limitato, rispetto alla lunghezza complessiva di un percorso professionale, mi porta a concludere che la misura in questione non impone agli individui interessati uno svantaggio sproporzionato.

76. Infine, va aggiunto che, oltre ad essere il parametro per il controllo di validità, l'articolo 15, paragrafo 1, della Carta svolge anche il ruolo di linea guida di interpretazione per la terza questione posta dal giudice nazionale, vale a dire la definizione della nozione di «trasporto aereo commerciale».

(b) Conclusione provvisoria

77. In conclusione, ritengo che l'esame della seconda questione posta dal giudice del rinvio non abbia messo in luce alcun motivo in grado di inficiare la validità del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 alla luce dell'articolo 15 della Carta.

B. Interpretazione del termine «trasporto aereo commerciale»

78. Il giudice del rinvio chiede inoltre l'interpretazione della nozione di «trasporto aereo commerciale» di cui al punto FCL.065, lettera b). Secondo tale giudice, se la validità di tale disposizione è confermata – come è stato da me proposto – la pretesa del sig. Fries, ai sensi del diritto nazionale, dipenderebbe dal fatto se, tra l'altro, egli era ancora autorizzato ad effettuare i cosiddetti voli di trasferimento e/o poteva ancora lavorare come istruttore ed esaminatore a bordo di un aereo, nonostante il compimento di 65 anni di età.

79. La Lufthansa CityLine sostiene che, considerati gli importanti obiettivi della sicurezza del trasporto aereo e la protezione della vita umana e della salute, le persone che hanno compiuto 65 anni di età non dovrebbero essere autorizzate ad operare come piloti in linee aeree commerciali. Secondo questo punto di vista, dovrebbe essere esclusa per le persone che hanno compiuto 65 anni di età la possibilità di pilotare nei voli di trasferimento e di essere impegnate nell'addestramento o nell'attività di esame nella cabina di pilotaggio nel corso di un volo.

80. Il sig. Fries, il governo italiano e la Commissione sostengono la tesi contraria: i voli di trasferimento – che non trasportano passeggeri, merci e posta –, nonché le attività di addestramento e di esame in cui un pilota di età superiore ai 65 si trova nella cabina di pilotaggio del velivolo come un membro non attivo dell'equipaggio, non rientrano nella nozione di «trasporto aereo commerciale» ai sensi del punto FCL.065, lettera b), tenuto conto della definizione di tale nozione di cui al punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011.

81. Concorro con tale tesi. A mio avviso, l'interpretazione testuale, sistematica, nonché teleologica confermano quest'ultima interpretazione della nozione di «trasporto aereo commerciale».

1. Interpretazione testuale

82. In primo luogo, il punto FCL.065, lettera b), prevede che «il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale».

83. Per interpretare la nozione di «trasporto aereo commerciale» di cui al punto FCL.065, lettera b), è necessario fare riferimento alla definizione di tale nozione contenuta nel punto FCL.010. Quest'ultima disposizione stabilisce le definizioni applicabili a tutta la «parte FCL» cui appartengono entrambe le disposizioni.

84. Il punto FCL.010 prevede che per «[t]rasporto aereo commerciale» [s'intende] il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio».

85. Pertanto, affinché un'attività rientri nel «trasporto aereo commerciale», devono essere contemporaneamente presenti tre elementi. In primo luogo, deve esserci un «trasporto». In secondo luogo, il trasporto deve riguardare passeggeri, merci o posta. In terzo luogo, deve esserci un compenso o un noleggio.

86. Per quanto riguarda i *voli di trasferimento*³⁹, anche se forse potrebbe dirsi che si verifica un «trasporto» perché il velivolo viene spostato, manca il secondo elemento, vale a dire la presenza di passeggeri, merci o posta. Potrebbe trattarsi di un trasporto dell'aereo, ma non di un trasporto di passeggeri, merci o posta. Alla luce del significato naturale delle parole, suggerire che nel caso dei voli di trasferimento sia l'aereo vuoto in sé ciò che costituisce la «merce», mi pare una deviazione significativa rispetto alla formulazione della disposizione⁴⁰.

87. Per quanto riguarda le *attività di addestramento e di esame*, in esse sono assenti tanto il primo quanto il secondo elemento. In tali attività, anche se può esserci uno «spostamento» delle persone, non si tratta di trasporto, nel senso che lo scopo principale dell'attività consista nello spostamento di persone dal punto A al punto B⁴¹.

88. Solo l'elemento della retribuzione potrebbe essere presente in entrambe le ipotesi, a seconda del contratto o di altro accordo nel singolo caso. Ciò tuttavia non è sufficiente a far rientrare dette attività nella sfera della definizione del «trasporto aereo commerciale».

2. Interpretazione sistematica

89. Da un punto di vista sistematico, tenendo conto delle altre disposizioni del regolamento n. 1178/2011, va notato che la validità delle licenze non è influenzata dal punto FCL.065, lettera b). Tale disposizione limita solo i privilegi collegati alle licenze cosicché essi sono oggetto della limitazione specifica di operare come pilota di un aeromobile nel settore del trasporto aereo commerciale. Come ha rilevato il sig. Fries, la revoca e la sospensione delle licenze sono regolate separatamente al punto FCL.070 del regolamento. È inoltre degno di nota, come sottolinea il governo italiano, che il punto MED.B.010 dell'allegato IV del regolamento n. 1178/2011 contiene una norma specifica per quanto riguarda i requisiti medici per il rilascio di certificati medici di classe 1, secondo la quale «è prevista una valutazione cardiovascolare più approfondita in occasione della prima visita per la riconvalida o il rinnovo dopo i 65 anni di età e successivamente ogni 4 anni».

90. È quindi chiaro che il punto FCL.065, lettera b), non è inteso ad avere impatto e ripercussioni più ampi, ad eccezione di quell'unica esclusione che esso disciplina espressamente.

91. Inoltre, anche un'interpretazione sistematica più ampia, alla luce del regolamento n. 965/2012 della Commissione, suffraga le conclusioni precedenti.

39 — Il giudice del rinvio pone la questione per quanto riguarda i «Leerflüge» (letteralmente, «voli vuoti»). Gli argomenti delle parti nel procedimento principale si riferiscono a «Leer- und Überführungsflüge», espressione che corrisponde a «voli di trasferimento». I voli di trasferimento possono essere intesi come «un volo finalizzato a riportare un aeromobile alla base, alla consegna di un aereo da un luogo ad un altro, o allo spostamento di un aereo da e verso una base di manutenzione». Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5a ed., Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington, 2015, pag. 210.

40 — Un aeroplano (smontato o intero) o sue parti possono naturalmente essere trasportati come normali merci nella stiva di un altro velivolo.

41 — V., per analogia, sentenza del 28 luglio 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, punto 36), nonché le mie conclusioni nella relativa causa (C-80/15, EU:C:2016:104, paragrafo 42).

92. Gli argomenti della Lufthansa CityLine sembrano basarsi sul presupposto che *tutte* le attività dei piloti nel quadro di una compagnia aerea commerciale costituiscano «trasporto aereo commerciale». Tuttavia, tale argomento può essere facilmente respinto, come il governo italiano giustamente sostiene, facendo riferimento al regolamento n. 965/2012 – adottato anche sulla base del regolamento n. 216/2008.

93. L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 965/2012 definisce la nozione di «trasporto aereo commerciale» sostanzialmente negli stessi termini di cui al punto FCL.010. Secondo il punto ORO.AOC.125 dell'allegato III del regolamento n. 965/2012⁴², i titolari di certificati di operatore aereo possono condurre operazioni non commerciali con aeromobili altrimenti utilizzati per il trasporto aereo commerciale a determinate condizioni elencate in tale disposizione.

94. Quest'ultimo punto è importante. Esso conferma la possibilità per gli operatori, normalmente impiegati nel trasporto aereo commerciale, di essere impiegati in altre operazioni per le quali il limite di età in questione non si applica.

3. Interpretazione teleologica

95. Come dedotto dalla Lufthansa CityLine, l'obiettivo della norma in questione è quello di raggiungere un livello elevato e uniforme di sicurezza nel settore del trasporto aereo. Tale obiettivo è perseguito dal regolamento n. 1178/2011 e dal regolamento n. 216/2008 in linea con il principio di proporzionalità.

96. Tuttavia, è proprio in linea con il principio di proporzionalità che solo le operazioni di trasporto aereo commerciali, le quali presentano rischi più elevati e suscettibili di produrre conseguenze più devastanti, sono state sottoposte al limite di età. Non applicando in modo generalizzato il limite di età ad altre attività al di fuori del pilotaggio di aerei nel settore del trasporto aereo commerciale, il legislatore dell'Unione non si è discostato dall'obiettivo della sicurezza. Per le altre attività, che non sono interessate dal rischio elevato che il trasporto aereo commerciale comporta, le norme in materia di obbligo di rinnovare i certificati medici ogni sei mesi dopo l'età di 60 anni⁴³ sono state considerate una salvaguardia sufficiente.

97. A questo proposito, come il sig. Fries deduce e come il giudice del rinvio rende noto nella sua terza questione, in qualità di istruttore e/o esaminatore di età superiore ai 65 anni, il pilota non opera attivamente nell'aereo. Egli è semplicemente presente nella cabina di pilotaggio come un membro non attivo dell'equipaggio. Di conseguenza, non ha il controllo del velivolo e la sua attività non influenza direttamente la sicurezza del volo.

42 — Punto ORO.AOC.125: «Operazioni non commerciali di aeromobili elencate nelle specifiche delle operazioni da parte del titolare di un COA. Il titolare di un COA può svolgere operazioni non commerciali con un aeromobile che viene altrimenti utilizzato per operazioni commerciali di trasporto aereo elencate nelle specifiche operative del suo COA, a condizione che l'operatore: a) descriva tali operazioni in dettaglio nel manuale delle operazioni, includendo: 1) l'identificazione dei requisiti applicabili; 2) una chiara identificazione delle differenze tra le procedure operative utilizzate nel condurre operazioni commerciali e non commerciali; 3) un mezzo per assicurare che tutto il personale interessato all'operazione sia a conoscenza delle relative procedure; b) comunichi le differenze individuate tra le procedure operative di cui alla lettera a), punto 2, all'autorità competente per previa approvazione».

43 — Il punto MED.A.045, lettera a), paragrafo 2, punto ii), dell'allegato IV del regolamento n. 1178/2011 limita la validità dei certificati di classe da 1 a 6 mesi per coloro che hanno raggiunto i 60 anni di età. Secondo il punto MED.A.030 lettera f), dello stesso allegato, «i richiedenti e i titolari di una licenza di pilota commerciale (CPL), di una licenza di pilota con equipaggio plurimo (MPL), o di una licenza di pilota per il trasporto aereo (ATPL) devono possedere un certificato medico di classe 1».

98. Infine, come il sig. Fries ha giustamente sostenuto, il limite di età comporta una restrizione nei confronti tanto del principio di non discriminazione quanto del diritto di esercitare una professione liberamente scelta o accettata. Dato che esso comporta di per sé un'eccezione per quanto riguarda l'attività di pilotaggio, e anche una restrizione del diritto sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, della Carta, non dovrebbe essere interpretato estensivamente. Nonostante le sue caratteristiche testuali e sistematiche, non vi è quindi alcun motivo valido per estendere tale regola oltre l'attività da essa espressamente prevista.

4. Conclusione provvisoria

99. In sintesi, ritengo che la risposta alla terza questione debba essere che la nozione di «trasporto aereo commerciale» di cui al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretata, in base alla definizione di cui al punto FCL.010 dello stesso allegato, nel senso che essa non riguarda né i cosiddetti voli di trasferimento operati mediante un aeromobile che non trasporta passeggeri, merci o posta, né le attività di addestramento e svolgimento di esami in cui il pilota di età superiore a 65 anni è presente nella cabina di pilotaggio del velivolo in qualità di membro non attivo dell'equipaggio.

V. Conclusione

100. Alla luce di quanto sopra esposto, suggerisco alla Corte di rispondere alle questioni sollevate dal Bundesarbeitsgericht (Tribunale federale del lavoro, Germania) nel modo seguente:

- L'esame delle prime due questioni poste dal giudice del rinvio non ha messo in luce alcun motivo atto ad inficiare la validità del punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008, alla luce degli articoli 15, paragrafo 1, e 21, paragrafo 1, della Carta.
- La nozione di «trasporto aereo commerciale» di cui al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretata, in base alla definizione di cui al punto FCL.010 dello stesso allegato, nel senso che essa non riguarda né i cosiddetti voli di trasferimento operati mediante un aeromobile che non trasporta passeggeri, merci o posta, né le attività di addestramento e svolgimento di esami in cui il pilota di età superiore a 65 anni è presente nella cabina di pilotaggio del velivolo in qualità di membro non attivo dell'equipaggio.