



## Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
MACIEJ SZPUNAR  
presentate il 26 giugno 2019<sup>1</sup>

**Causa C-396/18**

**Gennaro Cafaro  
contro  
DQ**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Corte suprema di cassazione (Italia)]

«Rinvio pregiudiziale – Titolari di una licenza di pilotaggio che hanno raggiunto l'età di 60 anni – Società che esercita attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale – Divieto di discriminazioni in funzione dell'età – Ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1178/2011 – Direttiva 2000/78/CE»

### **I. Introduzione**

1. Il principio del divieto delle discriminazioni fondate sull'età è stato oggetto di una copiosa giurisprudenza, con la quale la Corte ha segnatamente dovuto studiare, alla luce di tale principio, la possibilità per uno Stato membro di vietare l'esercizio della professione di pilota a persone che avevano raggiunto una certa età<sup>2</sup>.

2. Tale problematica è stata adesso rinnovata dalle presenti questioni pregiudiziali, alla luce delle circostanze particolari del procedimento principale. Più specificamente, la Corte dovrà stabilire se la natura delle attività esercitate da una società che impiega dei piloti, segnatamente delle attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale, possa incidere sulla valutazione che occorre formulare circa il divieto di esercizio di tale professione per piloti che abbiano raggiunto l'età di 60 anni.

<sup>1</sup> Lingua originale: il francese.

<sup>2</sup> Sentenze del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573), e del 5 luglio 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513).

## II. Contesto normativo

### A. Diritto dell'Unione

#### 1. Il regolamento (CE) n. 216/2008

3. L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup> dispone quanto segue:

«Il presente regolamento si applica:

(...)

b) al personale e alle organizzazioni che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili.

(...)».

4. Come risulta dall'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento, «[l']obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa».

5. L'articolo 7, paragrafo 2, di detto regolamento prevede quanto segue:

«Tranne che durante l'addestramento, una persona può esercitare la funzione di pilota soltanto se è titolare di una licenza e di un certificato medico idonei all'operazione da svolgere.

(...)».

#### 2. Il regolamento (UE) n. 1178/2011

6. L'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1178/2011<sup>4</sup> prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative a:

1) 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;

(...)».

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. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU 2009, L 309, pag. 51) (in prosieguo: il «regolamento n. 216/2008»).

4 Regolamento 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 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) (in prosieguo: il «regolamento n. 1178/2011»).

7. L'articolo 2 del regolamento n. 1178/2011 dispone quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) “licenza a norma della parte FCL”: licenza di personale di volo conforme ai requisiti di cui all'allegato I;

(...)».

8. L'articolo 12 del regolamento n. 1178/2011, intitolato «Entrata in vigore e applicazione» prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dall'8 aprile 2012.

1 *ter*. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni degli allegati dal I al IV fino all'8 aprile 2013.

(...)».

9. Il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, intitolato «Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale», prevede quanto segue:

«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».

### **3. La direttiva 2000/78/CE**

10. Ai sensi del suo articolo 1, la direttiva 2000/78/CE<sup>5</sup> mira «a stabilire un quadro generale per la lotta alle discriminazioni fondate sulla religione o le convinzioni personali, gli handicap, l'età o le tendenze sessuali, per quanto concerne l'occupazione e le condizioni di lavoro al fine di rendere effettivo negli Stati membri il principio della parità di trattamento».

11. L'articolo 2 della direttiva 2000/78, intitolato «Nozione di discriminazione», dispone quanto segue:

«1. Ai fini della presente direttiva, per “principio della parità di trattamento” si intende l'assenza di qualsiasi discriminazione diretta o indiretta basata su uno dei motivi di cui all'articolo 1.

<sup>5</sup> 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*).

2. Ai fini del paragrafo 1:

a) sussiste discriminazione diretta quando, sulla base di uno qualsiasi dei motivi di cui all'articolo 1, una persona è trattata meno favorevolmente di quanto sia, sia stata o sarebbe trattata un'altra in una situazione analoga;

(...)

5. La presente direttiva lascia impregiudicate le misure previste dalla legislazione nazionale che, in una società democratica, sono necessarie alla sicurezza pubblica, alla tutela dell'ordine pubblico, alla prevenzione dei reati e alla tutela della salute e dei diritti e delle libertà altrui».

12. L'articolo 3 della direttiva 2000/78, intitolato «Campo d'applicazione», al suo paragrafo 4 enuncia quanto segue:

«Gli Stati membri possono prevedere che la presente direttiva, nella misura in cui attiene le discriminazioni fondate sull'handicap o sull'età, non si applichi alle forze armate».

13. L'articolo 4 della direttiva 2000/78, intitolato «Requisiti per lo svolgimento dell'attività lavorativa», al suo paragrafo 1 dispone quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafi 1 e 2, gli Stati membri possono stabilire che una differenza di trattamento basata su una caratteristica correlata a un[o] qualunque dei motivi di cui all'articolo 1 non costituisca discriminazione laddove, per la natura di un'attività lavorativa o per il contesto in cui essa viene espletata, tale caratteristica costituisca un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa, purché la finalità sia legittima e il requisito proporzionato».

14. L'articolo 6 della direttiva 2000/78, intitolato «Giustificazione delle disparità di trattamento collegate all'età», dispone quanto segue al suo paragrafo 1:

«Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 2, gli Stati membri possono prevedere che le disparità di trattamento in ragione dell'età non costituiscano discriminazione laddove esse siano oggettivamente e ragionevolmente giustificate, nell'ambito del diritto nazionale, da una finalità legittima, compresi giustificati obiettivi di politica del lavoro, di mercato del lavoro e di formazione professionale, e i mezzi per il conseguimento di tale finalità siano appropriati e necessari.

(...))».

## **B. Diritto italiano**

15. Il giudice del rinvio indica che la DQ, società di trasporto aereo che esercita un'attività di copertura dei servizi segreti<sup>6</sup>, è una società costituita ai sensi dell'articolo 25 della legge del 3 agosto 2007, n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (GURI n. 187, del 13 agosto 2007) che svolge un'attività classificata come «riservata», ossia un'attività non avente scopo di lucro di copertura dei servizi segreti.

16. L'articolo 744, quarto comma, del codice della navigazione equipara agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

<sup>6</sup> Emerge dalle osservazioni scritte delle parti e da quelle formulate in udienza che la società DQ non esercita tuttavia tale attività di copertura dei servizi segreti in via esclusiva.

17. Il codice della navigazione prevede, al suo articolo 748, primo comma, che le sue disposizioni non si applicano agli aeromobili utilizzati per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

18. L'articolo 748, terzo comma, del codice della navigazione dispone che lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili equiparati agli aeromobili di Stato è effettuato garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato.

19. Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che approva il regolamento sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ], del 9 settembre 2008 (in prosieguo: il «DPCM»), è stato adottato sulla base dell'articolo 748, terzo comma, del codice della navigazione.

20. La disposizione PCM-OPS 1.1136 del DPCM, rubricata «limite massimo di età», dispone quanto segue:

«Tenuto conto delle finalità di cui ai precedenti articoli si stabilisce che i piloti della [DQ] possono svolgere attività professionale fino e non oltre il compimento del sessantesimo anno di età».

### **III. Fatti del procedimento principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte**

21. Il 19 gennaio 2012, la DQ ha notificato al sig. Gennaro Cafaro, impiegato in qualità di pilota di aeromobili da tale società, la cessazione del suo contratto di lavoro con effetto a partire dal 19 settembre 2012 per raggiungimento del sessantesimo anno di età.

22. Il sig. Cafaro ha contestato la legittimità del suo licenziamento dinanzi al Tribunale di Roma (Italia), il quale ha respinto la domanda. Tale decisione è stata successivamente confermata dalla Corte d'appello di Roma (Italia) con sentenza del 19 febbraio 2016.

23. Il sig. Cafaro ha proposto ricorso per cassazione dinanzi alla Corte suprema di cassazione, giudice del rinvio.

24. Il giudice del rinvio afferma che gli aeromobili della DQ sono equiparati, in forza delle disposizioni di diritto nazionale, ad aeromobili di Stato. A tale titolo, essi effettuano operazioni di volo connesse alla tutela della sicurezza nazionale, le quali devono garantire un adeguato livello di sicurezza; quest'ultimo viene individuato secondo speciali regolamentazioni, fra cui, segnatamente, il DPCM. Il giudice del rinvio precisa a tal riguardo che le disposizioni del DPCM prevedono che i piloti della DQ non siano autorizzati a svolgere la loro attività oltre i 60 anni di età.

25. Orbene, il giudice del rinvio osserva che l'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011 permette ai piloti di aeromobili in attività di trasporto aereo commerciale di continuare ad esercitare la loro attività oltre i 60 anni, a determinate condizioni. Più specificamente, il giudice del rinvio sottolinea che siffatta disposizione vieta a tali piloti di esercitare la loro attività solo al raggiungimento dei 65 anni di età.

26. Il giudice del rinvio si chiede se l'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011, espressamente applicabile al trasporto aereo commerciale, possa cionondimeno essere assunto a regola generale concernente l'età dei piloti. In caso affermativo, il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla questione se tale disposizione osti ad una normativa nazionale che preveda, per i piloti di aeromobili utilizzati per attività inerenti alla tutela della sicurezza nazionale, la cessazione automatica del rapporto di lavoro del pilota allorché quest'ultimo raggiunge i 60 anni di età.

27. In subordine, il giudice del rinvio si chiede se la normativa speciale che prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti al compimento dei 60 anni sia compatibile con la direttiva 2000/78 e con il principio del divieto di discriminazione in base all'età da essa enunciato, nonché con l'articolo 21, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»).

28. È in tale contesto che la Corte suprema di cassazione, con ordinanza pervenuta alla Corte il 15 giugno 2018, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni:

- «1) Se la normativa nazionale di cui al [DPCM], in attuazione dell'articolo 748, comma 3, del codice italiano della navigazione, dispositivo del regolamento sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] ed in particolare dispositivo della cessazione automatica del rapporto di lavoro al raggiungimento del 60° anno di età, sia in contrasto con il regolamento n. 1178/2011 per la parte in cui fissa al 65° anno di età il limite per l'impiego dei piloti nel trasporto aereo commerciale e se quest'ultimo, previa disapplicazione della speciale normativa nazionale, sia applicabile al caso di specie.
- 2) In linea subordinata, ove il regolamento fosse ritenuto inapplicabile alla fattispecie *ratione materiae*, se la predetta normativa nazionale sia contraria al principio di non discriminazione in base all'età, di cui alla direttiva 2000/78, alla [Carta] (articolo 21, paragrafo 1) cui la direttiva 2000/78 dà espressione concreta».

29. Hanno presentato osservazioni scritte il ricorrente nel procedimento principale e la DQ, il governo italiano e il governo polacco, nonché la Commissione europea.

30. All'udienza tenutasi l'11 aprile 2019, hanno presentato osservazioni orali il ricorrente nel procedimento principale, la DQ, il governo italiano, nonché la Commissione.

#### **IV. Analisi**

##### **A. Sulla prima questione pregiudiziale**

31. Con la sua prima questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011 debba essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa nazionale come quella di cui al procedimento principale, la quale prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti impiegati da una società che gestisce aeromobili utilizzati per attività inerenti alla tutela della sicurezza nazionale dello Stato membro allorché essi raggiungono i 60 anni di età.

32. In via preliminare, va precisato che tale disposizione non è applicabile, a mio avviso, alla controversia di cui al procedimento principale, come procederò a dimostrare.

##### ***1. Inapplicabilità ratione temporis dell'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011***

33. Rilevo che la DQ, il governo italiano e la Commissione ritengono, in via principale, che l'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011 non sia applicabile *ratione temporis* alla fattispecie di cui al procedimento principale.

34. Al contrario, come si evince dall'ordinanza di rinvio, la Corte suprema di cassazione è dell'avviso che l'applicabilità *ratione temporis* alla controversia di cui al procedimento principale dell'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011 non possa essere esclusa, poiché tale disposizione non figura fra quelle che consentono agli Stati membri di differirne l'applicazione.

35. Ricordo che, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte, creata dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia sottopostagli. In tale ottica, le questioni pregiudiziali devono essere risolte alla luce di tutte le disposizioni del Trattato e del diritto derivato che possano essere pertinenti rispetto al problema posto<sup>7</sup>. Analogamente, per fornire una soluzione utile al giudice che le ha sottoposto una questione pregiudiziale, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione norme del diritto dell'Unione alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nella decisione di rinvio<sup>8</sup>.

36. È vero che il giudice del rinvio non ha individuato, nel regolamento n. 1178/2011, alcuna disposizione che consenta di differire l'applicazione dell'allegato I, punto FCL.065, del medesimo. Tuttavia, è giocoforza constatare che l'articolo 12, paragrafo 1<sup>ter</sup>, di quest'ultimo prevede espressamente tale possibilità, poiché, ai sensi di tale articolo, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni dell'allegato I, di cui fa parte il punto FCL.065, fino all'8 aprile 2013.

37. A tal riguardo, emerge sia dalle osservazioni scritte della Commissione e del governo italiano, sia da quelle formulate in udienza da quest'ultimo che la Repubblica italiana si è avvalsa della possibilità offerta nell'articolo 12, paragrafo 1<sup>ter</sup>, del regolamento n. 1178/2011, cosicché le disposizioni dell'allegato I di tale regolamento non erano applicabili in Italia prima dell'8 aprile 2013.

38. Orbene, il rapporto di lavoro del sig. Cafaro è cessato il 19 settembre 2012, come notificato al medesimo il 19 febbraio 2012, cosicché l'allegato I, punto FCL.065, del regolamento n. 1178/2011 non è applicabile *ratione temporis* alla controversia di cui al procedimento principale.

39. A fini di completezza, dimostrerò nel prosieguo che, in ogni caso, il regolamento n. 1178/2011 non è neanche applicabile *ratione materiae* alla controversia di cui al procedimento principale.

## **2. Inapplicabilità *ratione materiae* del regolamento n. 1178/2011**

40. Il regolamento n. 1178/2011 è un atto di esecuzione del regolamento n. 216/2008, adottato, segnatamente, sul fondamento dell'articolo 7, paragrafo 6, di tale regolamento. Ne consegue che l'ambito di applicazione *ratione materiae* del regolamento n. 1178/2011 non può essere più ampio dell'ambito di applicazione *ratione materiae* dell'atto di base sul quale è fondato<sup>9</sup>.

41. Farò pertanto riferimento alle disposizioni del regolamento n. 216/2008 che ne definiscono l'ambito di applicazione *ratione materiae* al fine di individuare quello del regolamento n. 1178/2011.

<sup>7</sup> V. sentenza del 29 ottobre 2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, punto 21 e la giurisprudenza ivi citata).

<sup>8</sup> V., da ultimo, sentenze del 21 marzo 2019 Mobit e Autolinee Toscane (C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 35), e dell'11 aprile 2019, Repsol Butano e DISA Gas (C-473/17 e C-546/17, EU:C:2019:308, punto 38).

<sup>9</sup> V., per analogia, sentenza del 14 novembre 1989, Spagna e Francia/Commissione (6/88 e 7/88, EU:C:1989:420), nella quale la Corte ha annullato le misure di esecuzione adottate dalla Commissione nella misura in cui esse non rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento di base.



42. Da un lato, e in senso positivo, il regolamento n. 216/2008 mira a stabilire norme comuni nel settore dell'aviazione civile e a mantenere ivi un livello uniforme di sicurezza<sup>10</sup>. Tale regolamento è dunque applicabile alle attività che rientrano nell'ambito dell'aviazione civile. La stessa conclusione si impone in relazione al regolamento n. 1178/2011, il quale stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative applicabili agli equipaggi dell'aviazione civile.

43. Dall'altro, e in senso negativo, l'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008 prevede una chiara eccezione all'applicazione di tale regolamento nel caso del personale e delle organizzazioni impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia o in servizi analoghi. Tale eccezione vale dunque parimenti in relazione al regolamento n. 1178/2011.

44. Su tale punto, devo precisare il modo in cui intendo tale eccezione. Infatti, il sig. Cafaro sostiene che, poiché la DQ è una società privata, costituita secondo le regole del codice civile, e che svolge la sua attività come operatore abilitato al trasporto aereo commerciale, non si può ritenere che essa rientri nell'esclusione prevista all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008. Il sig. Cafaro afferma dunque che il regolamento n. 1178/2011 dovrebbe essere applicato alla DQ.

45. È vero che, trattandosi di un'eccezione, l'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008 deve essere interpretato restrittivamente. Tuttavia, non credo che ciò implichi la necessità di fare riferimento alla forma giuridica del soggetto interessato al fine di stabilire se esso rientri nell'ambito di applicazione di tale disposizione.

46. In primo luogo, dall'interpretazione letterale dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008 emerge, a mio avviso, che la forma di un soggetto non è rilevante al fine di stabilire se essa sia coperta dall'eccezione, poiché tale disposizione nulla dice in proposito. Quest'ultima prende in considerazione, infatti, personale e organizzazioni *impegnati in operazioni* militari, doganali, di polizia (...) o in *servizi* analoghi. Viene fatto ivi riferimento soltanto all'attività esercitata dal personale e dalle organizzazioni menzionate. Detta disposizione istituisce pertanto un criterio funzionale e non formale al fine di stabilire se il personale o le organizzazioni che l'esercitano rientrino o meno nell'ambito di applicazione del regolamento n. 216/2008 e, per estensione, del regolamento n. 1178/2011.

47. In secondo luogo, l'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008 proposta dal sig. Cafaro nelle sue osservazioni mi sembra contraria all'effetto utile dei regolamenti nn. 216/2008 e 1178/2011, in quanto essa implicherebbe che la portata dell'ambito di applicazione di tali regolamenti dipenda da qualificazioni giuridiche nazionali. Qualora una siffatta interpretazione di tale disposizione dovesse essere accolta, una società privata secondo il diritto nazionale rientrerebbe sempre nell'ambito di applicazione di detti regolamenti. Far dipendere l'applicazione delle disposizioni dei regolamenti nn. 216/2008 e 1178/2011 dai soli diritti nazionali e dalla loro varietà comporterebbe un'ampia disparità dei regimi a seconda degli Stati membri e impedirebbe in tal modo la realizzazione dell'obiettivo di tali regolamenti, ossia l'istituzione di norme comuni nel settore dell'aviazione civile.

48. Orbene, risulta dall'ordinanza di rinvio che la DQ fornisce un servizio «di natura particolare», ossia «un'attività di copertura dei servizi segreti», esercitata a fini di tutela della sicurezza nazionale<sup>11</sup>. Le attività svolte dalla DQ esulano pertanto dall'ambito di applicazione *ratione materiae* del regolamento n. 216/2008, e ciò sotto un duplice profilo. Da un lato, un'attività di copertura dei servizi segreti, esercitata in correlazione alla tutela della sicurezza nazionale, non rientra, a mio avviso, nell'ambito dell'aviazione civile. Dall'altro, e a maggior ragione, una siffatta attività particolare è coperta dall'eccezione di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008, in quanto servizio analogo ad un'operazione militare, doganale, o di polizia. Poco rileva, al riguardo, che la DQ eserciti tale attività in forma privata.

<sup>10</sup> Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 216/2008.

<sup>11</sup> Anche se talune attività esercitate dalla DQ sono, secondo le osservazioni delle parti, estranee a tale obiettivo.



49. Pertanto, ritengo che né il regolamento n. 1178/2011, in generale, né l'allegato I, punto FCL.065, del medesimo, in particolare, siano applicabili *ratione materiae* alla fattispecie in oggetto, e che non lo siano neppure *ratione temporis*.

## **B. Sulla seconda questione pregiudiziale**

50. Con la seconda questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se le disposizioni della direttiva 2000/78 e dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta debbano essere interpretate nel senso che esse ostano ad una normativa nazionale come quella di cui al procedimento principale, la quale prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti impiegati da una società che gestisce aeromobili utilizzati per attività inerenti alla tutela della sicurezza nazionale dello Stato membro al raggiungimento dei 60 anni di età.

51. In via preliminare, al fine di individuare in maniera chiara gli elementi di diritto dell'Unione dei quali viene chiesta l'interpretazione, devo precisare che non è necessario, a mio avviso, fare riferimento alle disposizioni della Carta al fine di rispondere alla questione pregiudiziale. Infatti, la Carta enuncia un principio generale di non discriminazione in funzione dell'età, il quale trova espressione nelle disposizioni della direttiva 2000/78 in materia di occupazione e di condizioni di lavoro<sup>12</sup>. Ne consegue che, quando è investita di una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del principio generale di non discriminazione in base all'età, quale sancito dall'articolo 21 della Carta, nonché dalle disposizioni della direttiva 2000/78, la Corte esamina la questione unicamente alla luce di tale direttiva<sup>13</sup>.

52. Anche la mia analisi si concentrerà sull'interpretazione delle disposizioni della sola direttiva 2000/78. Ricordo, a tal riguardo, che se le disposizioni rilevanti della direttiva 2000/78 non sono formalmente individuate dal giudice del rinvio nelle sue questioni pregiudiziali, risulta da una giurisprudenza costante che la Corte può ricavare dal testo delle questioni formulate dal giudice del rinvio, tenuto conto dei dati da questi esposti, gli elementi di diritto dell'Unione necessari affinché tale giudice possa risolvere il problema giuridico sottopostogli, in conformità al diritto dell'Unione<sup>14</sup>.

53. La lettura della direttiva 2000/78 alla luce dei motivi dell'ordinanza di rinvio consente di individuare diverse disposizioni rilevanti ai fini della soluzione della controversia di cui al procedimento principale, ossia l'articolo 2, paragrafo 5, l'articolo 3, paragrafo 4, l'articolo 4, paragrafo 1, e l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78.

54. Pertanto, al fine di rispondere alla seconda questione pregiudiziale, esaminerò in via successiva tali articoli.

55. Anzitutto, va verificato se la normativa in discussione nel procedimento principale ricada nella sfera di applicazione della direttiva 2000/78. Esaminerò in seguito se tale normativa instauri una disparità di trattamento fondata sull'età e, infine, eventualmente, se tale disparità possa essere giustificata, cosicché essa non costituirebbe una discriminazione ai sensi della direttiva 2000/78<sup>15</sup>.

12 Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 48 e la giurisprudenza ivi citata). Ad eccezione dei casi in cui la Corte deve esaminare proprio la compatibilità di una disposizione di diritto derivato con la Carta, o interpretarla in conformità alla Carta.

13 Sentenza del 13 novembre 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, punto 25 e la giurisprudenza ivi citata).

14 V. sentenze del 9 luglio 1969, Völk (5/69, EU:C:1969:35, punto 2); del 17 luglio 2008, ASM Brescia (C-347/06, EU:C:2008:416, punto 25), e dell'8 novembre 2012, Gülbahce (C-268/11, EU:C:2012:695, punto 32).

15 V., segnatamente, sentenze del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 37); del 13 novembre 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, punto 27), nonché del 15 novembre 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, punti 24, 30 e 31). Tale approccio in tre fasi viene peraltro descritto come «tradizionale» in dottrina, v., segnatamente, Tobler, C., «EU Age Discrimination Law and Older and Younger Workers: Court of Justice of the EU Case Law Development», in Numhauser-Henning, A., Rönmmar, M. (a cura di), *Age Discrimination and Labour Law, Comparative and Conceptual Perspectives in the EU and Beyond*, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2015.

## 1. Applicabilità della direttiva 2000/78

56. La Commissione rileva che la situazione della DQ potrebbe essere coperta dall'eccezione prevista all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/78, ai sensi del quale gli Stati membri possono prevedere che tale direttiva, nella misura in cui attiene alle discriminazioni fondate sull'età, non si applichi alle forze armate.

57. Sono tuttavia dell'avviso che l'eccezione prevista a tale disposizione non sia rilevante nella specie, per le seguenti ragioni.

58. Anzitutto, e in via principale, il governo italiano ha confermato in udienza che anche se la Repubblica italiana ha previsto nel diritto nazionale un'eccezione all'applicazione della direttiva 2000/78 per le forze armate con riferimento alle discriminazioni fondate segnatamente sull'età, in conformità all'articolo 3, paragrafo 4 di tale direttiva, questa eccezione non si estende in ogni caso alla DQ.

59. Inoltre, trattandosi di un'eccezione, l'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato restrittivamente. In altre parole, l'eccezione non può essere estesa a tutte le società che, pur esercitando attività inerenti alla tutela nazionale, non fanno tuttavia parte delle forze armate dello Stato membro. Di conseguenza, tale disposizione non può essere interpretata nel senso che essa può riguardare organismi che non rientrano nelle forze armate, neanche qualora esercitino operazioni analoghe a quelle effettuate da queste ultime.

60. Inoltre, non si può dedurre dall'analisi da me proposta, nell'ambito della risposta alla prima questione pregiudiziale, delle attività della DQ quali servizi analoghi ad operazioni militari ai sensi del regolamento n. 216/2008, una qualsivoglia conclusione in relazione all'applicabilità o meno dell'eccezione prevista all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/78.

61. Da un lato, emerge dal testo stesso dell'eccezione prevista a tale disposizione che essa ha un ambito di applicazione molto più ristretto di quella di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 216/2008. Mentre la prima riguarda unicamente le forze armate, l'applicazione del regolamento n. 216/2008 è esclusa nel caso di operazioni militari, doganali, di polizia o servizi analoghi. Ciò è confermato dalla lettura del considerando 18 della direttiva 2000/78, dal quale risulta che quest'ultima è destinata ad applicarsi ai servizi di polizia, penitenziari o di soccorso. La Corte ha peraltro riconosciuto in più occasioni l'applicazione della direttiva 2000/78 alle forze di polizia<sup>16</sup>. Tale elemento dimostra, se necessario, l'interpretazione restrittiva che occorre dare all'eccezione prevista all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/78.

62. Dall'altro, mi preme sottolineare che la direttiva 2000/78 ha un ambito di applicazione estremamente ampio, tale da ricomprendere un numero estremamente elevato di discriminazioni, nelle forme più diverse: essa si applica sia per il settore privato che per il settore pubblico, tanto alla fase dell'assunzione quanto a quella della cessazione del contratto, così come si applica alle condizioni di lavoro e retributive<sup>17</sup>. Sarebbe pertanto contrario allo spirito e all'obiettivo della direttiva 2000/78 consentire un'eccezione ampia alla sua applicazione.

<sup>16</sup> Sentenze del 13 novembre 2014, *Vital Pérez* (C-416/13, EU:C:2014:2371), e del 15 novembre 2016, *Salaberria Sorondo* (C-258/15, EU:C:2016:873).

<sup>17</sup> Articolo 3 della direttiva 2000/78. Sulla portata dell'ambito di applicazione della direttiva 2000/78, v. Bailly, P., Lhernould, J.-P., «Discrimination en raison de l'âge: sources européennes et mise en œuvre en droit interne», *Revue de droit social*, 2012, pag. 223, e Tobler, C., *op. cit.*

63. Orbene, risulta sia dall'ordinanza di rinvio sia dalle osservazioni sottoposte dal governo italiano e dalla DQ nel corso del procedimento e in udienza che la DQ, pur esercitando attività inerenti alla tutela della sicurezza nazionale, non fa parte delle forze armate della Repubblica italiana. La presente causa mira d'altronde, in sostanza, a stabilire se lo status particolare della DQ e la natura particolare delle sue attività possano giustificare una disparità di trattamento basata sull'età.

64. Pertanto, la DQ non rientra nell'eccezione di cui all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/78, cosicché quest'ultima è senz'altro applicabile alla controversia principale.

## **2. Individuazione di una discriminazione ai sensi della direttiva 2000/78**

65. Ricordo che, in conformità all'articolo 1 della direttiva 2000/78, quest'ultima mira a stabilire un quadro generale per la lotta alle discriminazioni basate, in particolare, sull'età per quanto concerne l'occupazione e le condizioni di lavoro, al fine di rendere effettivo negli Stati membri il principio della parità di trattamento. L'articolo 2 della direttiva 2000/78 definisce il principio della parità di trattamento come l'assenza di qualsiasi discriminazione diretta o indiretta, basata segnatamente sull'età. Più specificamente, l'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), di tale direttiva dispone che sussiste una discriminazione diretta quando una persona è trattata meno favorevolmente di quanto sia, sia stata o sarebbe trattata un'altra in una situazione analoga, sulla base, segnatamente, della sua età.

66. Al fine di accertare se la normativa di cui al procedimento principale costituisca una discriminazione ai sensi della direttiva 2000/78, è dunque necessario stabilire, in primo luogo, se essa comporti una disparità di trattamento. In secondo luogo, verificherò se la differenza di trattamento possa essere giustificata alla luce delle disposizioni della direttiva 2000/78, come sostenuto dalla DQ, nonché dai governi italiano e polacco, nel qual caso essa non costituirebbe una discriminazione ai sensi di tale direttiva.

### **a) Esistenza di una disparità di trattamento**

67. L'esistenza di una disparità di trattamento direttamente fondata sull'età risultante dalla normativa nazionale di cui al procedimento principale è, a mio avviso, pacifica e non è peraltro oggetto di discussione fra le parti.

68. Infatti, il DPCM ha come effetto che, in una situazione equiparabile, i piloti della DQ di età superiore a 60 anni vengano trattati meno favorevolmente rispetto ai piloti più giovani di questa stessa società, poiché il loro rapporto di lavoro con la DQ cessa automaticamente non appena essi compiono 60 anni, e per questo solo motivo. Una normativa di tale natura instaura evidentemente una disparità di trattamento direttamente fondata sull'età, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 1 e dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2000/78<sup>18</sup>.

### **b) Potenziali deroghe**

69. La direttiva 2000/78 prevede tre deroghe<sup>19</sup>, in applicazione delle quali una differenza di trattamento direttamente fondata sull'età non verrà tuttavia considerata una discriminazione ai sensi di tale direttiva.

<sup>18</sup> V., per analogia, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punti 44 e 45).

<sup>19</sup> Per una tipologia delle potenziali deroghe, v. Bribosia, E., Bombois, T., «Interdiction de la discrimination en fonction de l'âge: du principe, de ses exceptions, et de quelques hésitations...», *RTD Eur.*, 2011, pag. 41, o ancora Tobler, C., *op. cit.*

70. Due di queste deroghe, previste all'articolo 2, paragrafo 5, e all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, sono comuni a tutti i motivi di discriminazione e non sono proprie delle differenze di trattamento fondate sull'età. L'articolo 2, paragrafo 5, di tale direttiva stabilisce in tal senso che non costituisce una discriminazione ai sensi di detta direttiva una misura prevista dalla legislazione nazionale e necessaria alla sicurezza pubblica, alla tutela dell'ordine pubblico, alla prevenzione dei reati e alla tutela della salute e dei diritti e delle libertà altrui. L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 dispone parimenti che una differenza di trattamento basata su una caratteristica correlata segnatamente all'età non è una discriminazione ai sensi di tale direttiva laddove, per la natura di un'attività lavorativa o per il contesto in cui essa viene espletata, tale caratteristica costituisca un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa.

71. La direttiva 2000/78 prevede inoltre, al suo articolo 6, paragrafo 1, una deroga specifica per le discriminazioni in ragione dell'età<sup>20</sup>, la quale interessa le misure oggettivamente e ragionevolmente giustificate, nell'ambito del diritto nazionale, da una finalità legittima, compresi giustificati obiettivi di politica del lavoro, di mercato del lavoro e di formazione.

72. Prima di studiare la possibilità di giustificare una disparità di trattamento come quella che interessa i piloti della DQ, ritornerò sul rapporto fra queste tre deroghe, al fine di stabilire quali di esse possano consentire di giustificare la misura di cui al procedimento principale.

### *1) Rapporto fra le diverse deroghe in funzione dell'obiettivo perseguito dalla misura*

73. Risulta dalla giurisprudenza della Corte che occorre identificare l'obiettivo perseguito dalla misura controversa nella causa principale per individuare le disposizioni della direttiva rispetto alle quali dev'essere condotto l'esame di tale misura<sup>21</sup>. In altre parole, l'applicazione delle deroghe dipende dall'obiettivo perseguito dalla misura che istituisce la disparità di trattamento.

74. Secondo le indicazioni del giudice del rinvio, le disposizioni del DPCM che prevedono il limite di età dei piloti della DQ sono state adottate al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza dei voli della DQ, nell'interesse della sicurezza nazionale. La normativa di cui al procedimento principale avrebbe pertanto un duplice obiettivo: la garanzia della sicurezza aerea e la tutela della sicurezza nazionale.

75. Orbene, l'obiettivo di garanzia della sicurezza aerea è collegabile alla tutela della sicurezza pubblica ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 e può parimenti costituire una finalità legittima ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, di tale direttiva, idonea a giustificare una deroga al principio della parità di trattamento<sup>22</sup>. La stessa conclusione si impone in relazione alla tutela della sicurezza nazionale, poiché le misure che mirano a garantire il corretto svolgimento e la riuscita di missioni dei servizi segreti dello Stato sono innegabilmente misure idonee a garantire la sicurezza pubblica. L'articolo 2, paragrafo 5, e l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 possono pertanto essere invocati, in linea di principio, per giustificare la disparità di trattamento di cui sono oggetto i piloti della DQ che hanno compiuto i 60 anni di età<sup>23</sup>.

20 Sulle ragioni dell'esistenza di una deroga specifica per le discriminazioni in funzione dell'età, v. O'Conneide, C., «Constitutional and Fundamental Rights Aspects of Age Discrimination», in *Numhauser-Henning, A., Rönnumar, M., op. cit.*

21 Sentenza del 12 gennaio 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4, punto 37).

22 Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punti 58 e 69).

23 A tal riguardo, occorre rilevare che gli ambiti di applicazione delle due disposizioni possono coincidere, cosicché esse verranno applicate simultaneamente. V., segnatamente, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573). La loro applicazione è tuttavia soggetta a condizioni diverse.

76. Tuttavia, per quanto riguarda la deroga prevista all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, non ritengo che essa sia rilevante nella specie, alla luce degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui al procedimento principale. Tale disposizione redige un elenco di obiettivi che devono essere perseguiti da una misura affinché essa possa beneficiare della deroga. Anche se tale elenco non è effettivamente esaustivo e ha un valore meramente indicativo<sup>24</sup>, come risulta dall'impiego, da parte del legislatore dell'Unione, dell'aggettivo «compresi», ciò non significa che possa essere invocato qualsiasi tipo di finalità ai sensi di tale disposizione. La Corte ha già dichiarato che le finalità che possono ritenersi legittime ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 sono obiettivi di politica sociale<sup>25</sup>. Essa ha segnatamente escluso che l'obiettivo della sicurezza aerea possa costituire una finalità legittima ai sensi di tale disposizione nella sentenza *Prigge*<sup>26</sup>.

77. Orbene, non vedo alcun motivo per ritornare sull'interpretazione data dalla Corte dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78. Al contrario, ritengo che ammettere obiettivi estranei alla politica sociale come finalità legittime ai sensi di tale disposizione comporterebbe un'estensione ingiustificata di un'eccezione al principio della parità di trattamento, al di là dei limiti fissati dal legislatore dell'Unione.

78. Di conseguenza, la normativa di cui al procedimento principale, poiché persegue un obiettivo di garanzia della sicurezza aerea, come risulta esplicitamente dalla sentenza *Prigge e a.*<sup>27</sup>, non può essere giustificata sul fondamento dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78. Analogamente, poiché l'obiettivo della tutela della sicurezza nazionale non rientra nella politica sociale, esso non può costituire una finalità legittima ai sensi di tale disposizione.

79. Pertanto, ritengo che la differenza di trattamento risultante dalla normativa nazionale possa essere giustificata soltanto sulla base dell'articolo 2, paragrafo 5, e dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, a condizione, tuttavia, che i loro requisiti di applicazione siano soddisfatti.

## *2) Requisiti di applicazione delle deroghe*

80. Illusterò in un primo tempo le ragioni per le quali ritengo che l'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 non possa essere interpretato nel senso che esso può giustificare una misura come quella di cui al procedimento principale. In un secondo tempo, dimostrerò che, questa volta nel caso dell'articolo 4, paragrafo 1, di tale direttiva, una deroga al principio della parità di trattamento potrebbe essere ammessa nella fattispecie in esame.

### *i) Sull'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78*

81. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, una misura che, pur istituendo una differenza di trattamento fondata sull'età, è cionondimeno necessaria, in una società democratica, alla sicurezza pubblica, non costituirà una discriminazione ai sensi di tale direttiva, a condizione, tuttavia, che tale misura sia prevista dalla legislazione nazionale<sup>28</sup>.

24 Sentenza del 5 marzo 2009, *Age Concern England* (C-388/07, EU:C:2009:128, punto 43).

25 Sentenza del 5 marzo 2009, *Age Concern England* (C-388/07, EU:C:2009:128, punto 46).

26 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 82).

27 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

28 Un numero esiguo di sentenze è stato emesso in relazione alla nozione di «legislazione» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78. La sentenza del 13 settembre 2011, *Prigge e a.* (C-447/09, EU:C:2011:573) deve essere segnalata al riguardo, sebbene essa non apporti elementi di interpretazione che consentano di stabilire se la misura di cui al procedimento principale sia una misura prevista dalla legislazione nazionale. In tale sentenza, la Corte ha dichiarato che una misura emessa dalle parti sociali poteva soddisfare il requisito sancito all'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, qualora, tuttavia, tali parti sociali fossero state autorizzate dallo Stato membro, in forza di norme di delega precise, ad adottare misure ai sensi di tale disposizione.



82. Rilevo che il requisito della previsione da parte della legislazione nazionale è specifico della deroga prevista all'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78. Né l'articolo 4, paragrafo 1, né l'articolo 6, paragrafo 1, di tale direttiva impongono una siffatta condizione. Tramite tale requisito supplementare, il legislatore dell'Unione ha dunque voluto subordinare l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 a condizioni ancora più rigorose rispetto ai requisiti di applicazione delle altre deroghe previste da tale direttiva<sup>29</sup>. Pertanto, contrariamente all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, l'articolo 2, paragrafo 5, di tale direttiva si riferisce ad uno strumento giuridico preciso<sup>30</sup>, ossia la legislazione nazionale.

83. Inoltre, trattandosi di una deroga al principio di non discriminazione, la disposizione di cui all'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, incluso il requisito della previsione da parte della legislazione nazionale, è oggetto di interpretazione restrittiva. La scelta di introdurre questo tipo di deroghe alla parità di trattamento in materia di occupazione e condizioni di lavoro, alle condizioni previste dall'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, spetta al legislatore nazionale, e deve risultare da una disposizione legislativa precisa.

84. Per siffatte ragioni, ritengo che la nozione di «legislazione nazionale» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 debba essere intesa in senso restrittivo. In altre parole, la legislazione nazionale ai sensi di tale disposizione, in quanto requisito espresso e specifico dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, è una legge in senso formale<sup>31</sup>. È dunque una legislazione nazionale ai sensi di tale disposizione un atto legislativo, adottato da un organo legislativo<sup>32</sup>.

85. Orbene, pur se la natura esatta del DPCM è oggetto di discussione fra le parti, e pur se la sua determinazione spetta al giudice nazionale, si evince comunque dalle osservazioni formulate dalle parti in udienza che la normativa di cui al procedimento principale non è in ogni caso una legge in senso formale, poiché essa non è adottata da un organo legislativo, circostanza che spetterà tuttavia al giudice del rinvio verificare.

86. Sono parimenti dell'avviso che la normativa di cui al procedimento principale non possa essere considerata una misura prevista dalla legislazione nazionale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

87. Pertanto, tale disposizione non può servire da fondamento per giustificare la disparità di trattamento risultante dalla normativa di cui al procedimento principale.

*ii) Sull'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78*

88. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, una differenza di trattamento basata su una caratteristica correlata all'età non costituisce discriminazione laddove, per la natura di un'attività lavorativa o per il contesto in cui essa viene espletata, tale caratteristica costituisca un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa, purché la finalità sia legittima e il requisito proporzionato.

<sup>29</sup> Su tale punto, v. conclusioni dell'avvocato generale Cruz Villalón nella causa Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:321, paragrafo 51).

<sup>30</sup> Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 59).

<sup>31</sup> Se la Corte ha ammesso un certo temperamento a tale principio nella sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punti 60 e 61), nel caso di accordi collettivi adottati dalle parti sociali, tale temperamento è subordinato a condizioni precise. Così, gli Stati membri possono autorizzare le parti sociali ad adottare misure ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 tramite norme di delega solo se tali norme di delega sono sufficientemente precise per garantire che dette misure rispettino i requisiti enunciati in tale disposizione. Non credo che tale temperamento, relativo alla situazione estremamente particolare delle parti sociali che esercitano il loro diritto di negoziare e concludere contratti collettivi, dovrebbe essere inteso nel senso che consente in ogni caso di sottrarsi al requisito della previsione da parte della legislazione nazionale, salvo estendere in maniera eccessiva l'ambito di applicazione di una deroga al principio della parità di trattamento, che il legislatore dell'Unione ha tuttavia espressamente concepito come particolarmente restrittiva.

<sup>32</sup> V., per analogia, su tale definizione, conclusioni dell'avvocato generale Jääskinen nella causa Parlamento/Commissione (C-286/14, EU:C:2015:645, paragrafo 1).



89. La giurisprudenza che interpreta tale disposizione è ormai ben consolidata<sup>33</sup>: diverse condizioni devono essere soddisfatte affinché la differenza di trattamento non costituisca una discriminazione ai sensi di detta disposizione.

90. In primo luogo, la differenza di trattamento deve essere basata su una caratteristica correlata, segnatamente, all'età, e tale caratteristica deve costituire un «requisito essenziale e determinante». La Corte ha precisato che «non è il motivo su cui è basata la disparità di trattamento a costituire un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa, ma una caratteristica ad esso legata»<sup>34</sup>. In secondo luogo, la finalità perseguita deve essere legittima. In terzo luogo, il requisito deve essere proporzionato.

91. Per quanto riguarda la seconda condizione, ho già illustrato al paragrafo 75 delle presenti conclusioni che gli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui al procedimento principale, ossia la garanzia della sicurezza aerea e la tutela della sicurezza nazionale, potevano essere considerate finalità legittime ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78. Occorre dunque esaminare unicamente la prima e l'ultima di tali condizioni.

92. In un primo momento, è necessario verificare, da un lato, se la differenza di trattamento fra i piloti della DQ di età inferiore a 60 anni e quelli di età superiore a 60 anni sia basata su una caratteristica correlata all'età e, dall'altro, se tale caratteristica possa essere considerata un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa. A tal riguardo, ritengo che la sentenza Prigge e a.<sup>35</sup> fornisca indicazioni utili<sup>36</sup>.

93. In tale sentenza, la Corte ha dichiarato che è essenziale che i piloti di linea possiedano capacità fisiche particolari in quanto le carenze fisiche, in tale professione, possono avere conseguenze rilevanti. Inoltre, è innegabile che tali capacità diminuiscano con l'età. Ne consegue che il possesso di capacità fisiche particolari può essere considerato, per l'esercizio della professione di pilota di linea, un requisito essenziale e determinante, e che il possesso di tali capacità è legato all'età<sup>37</sup>.

94. La stessa conclusione deve essere applicata, a mio avviso, in relazione ai piloti di aeromobili che esercitano compiti connessi alla tutela della sicurezza nazionale. La peculiarità dei compiti dei piloti della DQ non incide sulla constatazione di una diminuzione delle capacità fisiche con l'età, né sulla rilevanza delle conseguenze che una carenza fisica può avere in tale professione<sup>38</sup>.

95. Pertanto, la differenza di trattamento istituita dalla normativa di cui al procedimento principale deve essere considerata basata su una caratteristica correlata all'età, la quale costituisce un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78.

33 V., segnatamente, sentenze del 12 gennaio 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3); del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573); del 13 novembre 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371); del 15 novembre 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873), nonché del 14 marzo 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204), questa ultima relativa ad una differenza di trattamento basata sulla religione. V., parimenti, conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2016:553, paragrafi 90 e segg.).

34 Recentemente, sentenza del 14 marzo 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204, punto 37 e la giurisprudenza ivi citata).

35 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

36 E ciò nonostante il fatto che tale sentenza riguardasse non piloti che esercitavano attività inerenti alla sicurezza nazionale, bensì piloti operanti su voli commerciali.

37 Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67). V. parimenti, in tal senso, Maliszewska-Nienartowicz, J., «Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości dotyczące wyjątku od zakazu dyskryminacji ze względu na istotny i determinujący wymóg zawodowy», *Europejski Przegląd Sądowy*, 2018, n. 8, pag. 32.

38 Al contrario, riterrei anche che la specificità delle condizioni di esercizio dei compiti della DQ rafforzi la necessità che i piloti possiedano condizioni fisiche particolari.

96. Per quanto riguarda, in un secondo tempo, il requisito della proporzionalità, il considerando 23 della direttiva 2000/78 enuncia effettivamente che è solo in «casi strettamente limitati» che una disparità di trattamento può essere giustificata quando una caratteristica collegata, segnatamente, all'età costituisce un requisito determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa<sup>39</sup>. Tale considerando è peraltro espressione del principio secondo il quale l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, costituendo una deroga al principio di non discriminazione, va interpretato restrittivamente<sup>40</sup>. Inoltre, nelle cause Petersen e Prigge e a., relative ad una cessazione automatica del rapporto di lavoro a causa dell'età prima del raggiungimento, da parte della persona interessata, dell'età pensionabile generalmente prevista nel diritto nazionale<sup>41</sup>, la Corte ha dichiarato che la misura non soddisfaceva il requisito di proporzionalità<sup>42</sup>.

97. Cionondimeno, non mi sembra che, nelle circostanze del procedimento principale, la sproporzione del limite di età che interessa i piloti della DQ e delle sue conseguenze si imponga con evidenza. Illustrerò nel prosieguo, da un lato, le ragioni per le quali ritengo che la soluzione adottata nelle sentenze Petersen<sup>43</sup> e Prigge e a.<sup>44</sup> relativa alla proporzionalità della misura non sia trasponibile al caso in esame. Dall'altro, spiegherò perché ritengo che una normativa nazionale come quella di cui al procedimento principale, la quale fissa a 60 anni il limite massimo di età per l'esercizio delle funzioni di pilota nella società DQ, potrebbe essere proporzionata, circostanza che spetterà al giudice del rinvio verificare.

98. Per quanto riguarda la soluzione accolta nelle sentenze Petersen<sup>45</sup> e Prigge e a.<sup>46</sup>, ossia la sproporzione della misura che impone la cessazione automatica del rapporto di lavoro al di là di una certa età, ritengo che essa si spieghi anzitutto con la mancanza di coerenza della misura. In tal senso, nella sentenza Prigge e a.<sup>47</sup>, la Corte ha dichiarato che la fissazione «a 60 anni [del]l'età limite a partire dalla quale i piloti di linea (...) sarebbero considerati non più in possesso delle capacità fisiche per esercitare la loro attività lavorativa, mentre la normativa nazionale e quella internazionale autorizzano, a determinate condizioni, l'esercizio di tale attività sino all'età di 65 anni», costituisce un requisito sproporzionato. Analogamente, nella sentenza Petersen<sup>48</sup>, la Corte rileva che la «misura presenta alcune incoerenze in ragione dell'esistenza [di una] deroga» e che, in tal caso, «il limite di età imposto (...) non è necessario alla tutela della salute». In altre parole, in queste due sentenze, le normative in questione sono state considerate sproporzionate poiché non rispondevano realmente all'intento di raggiungere l'obiettivo in modo coerente e sistematico<sup>49</sup>, dato che la stessa professione poteva ancora essere esercitata in altre entità dopo il raggiungimento dell'età massima fissata in tali normative.

99. Orbene, la normativa di cui al procedimento principale non difetta, a mio avviso, di coerenza, così da non rispondere all'intento di raggiungere gli obiettivi di garanzia della sicurezza aerea e di tutela della sicurezza nazionale in maniera coerente e sistematica. Da un lato, a differenza del settore dell'aviazione commerciale, non esistono norme di riferimento nel diritto nazionale, circostanza che

39 V. parimenti sentenze del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 71), e del 14 marzo 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204, punto 38).

40 Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 72).

41 E internazionale nel caso della sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 75).

42 Sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573). V. parimenti, per analogia, sentenza del 12 gennaio 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4), nella quale la Corte ha constatato il carattere sproporzionato di una cessazione automatica del rapporto di lavoro, ma sulla base dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva. Su tale aspetto, v. Schiek, D., «Proportionality in Age Discrimination Cases: Towards a Model Suitable for Socially Embedded Rights», in Numhauser-Henning, A., Rönning, M., *op. cit.*

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

44 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

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

46 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

47 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573, punto 75). Il corsivo è mio.

48 Sentenza del 12 gennaio 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4, punto 62).

49 Sentenza del 12 gennaio 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4, punto 53). Sul test di coerenza, v. Bailly, P., Lhernoud, J.-P., *op. cit.* V., parimenti, Domańska, M. «Zakaz dyskryminacji ze względu na wiek w orzecznictwie TS», *Europejski Przegląd Sądowy*, 2011, n. 4, pag. 36.

incombe al giudice del rinvio verificare, o nel diritto internazionale, a quanto mi consta, che rimetterebbero in discussione la coerenza della decisione di fissare a 60 anni l'età massima dei piloti che esercitano all'interno della DQ attività inerenti alla sicurezza nazionale. Dall'ordinanza di rinvio non emerge neanche l'esistenza di eccezioni alla regola in questione, idonee a contestarne la coerenza, circostanza che spetterà tuttavia al giudice del rinvio verificare.

100. Di conseguenza, ritengo che la soluzione elaborata dalla Corte nelle sentenze Petersen<sup>50</sup> e Prigge e a.<sup>51</sup> non sia trasponibile alla normativa di cui al procedimento principale senza un'ulteriore analisi.

101. Occorre pertanto esaminare se tale normativa sia proporzionata. Per farlo, è necessario verificare se tale limite massimo di età sia idoneo al conseguimento della finalità perseguita e se non vada oltre quanto è necessario per il suo raggiungimento<sup>52</sup>.

102. A tal riguardo, occorre precisare che spetta effettivamente in ultima analisi al giudice nazionale, che è l'unico competente a valutare i fatti e a interpretare la legislazione nazionale, stabilire se e in quale misura la normativa di cui al procedimento principale sia conforme a tali requisiti. Cionondimeno, al fine di fornire una risposta utile al giudice nazionale, la Corte è competente a dare indicazioni, ricavate dal fascicolo del procedimento principale nonché dalle osservazioni scritte e orali ad essa sottoposte, che consentano al medesimo giudice di pronunciarsi sulla concreta controversia di cui è stato investito<sup>53</sup>. Esaminerò pertanto tale aspetto nelle considerazioni che seguono.

103. Il riconoscimento del carattere idoneo della normativa non mi sembra essere fonte di controversie. Come ho rilevato, poiché le capacità fisiche dei piloti diminuiscono con l'età, la fissazione di un'età massima al di là della quale i piloti della DQ non possono più esercitare la loro attività è idonea a perseguire gli obiettivi di garanzia della sicurezza aerea e di tutela della sicurezza nazionale.

104. La questione è più saliente allorché si tratta di verificare se tale misura non vada al di là di quanto necessario a raggiungere questi due obiettivi. Tale aspetto è peraltro oggetto di discussione fra le parti, fermo restando che il sig. Cafaro ritiene che una mera restrizione delle condizioni di esercizio dei suoi compiti sarebbe stata in grado di conseguire gli obiettivi previsti dalla normativa in questione, cosicché una cessazione automatica del suo rapporto di lavoro sarebbe sproporzionata. Il sig. Cafaro menziona segnatamente la possibilità di essere membro di un equipaggio plurimo, del quale uno solo dei piloti potrebbe avere più di 60 anni.

105. Tuttavia, ritengo che una misura meno restrittiva non consentirebbe di conseguire gli obiettivi di garanzia della sicurezza aerea e di tutela della sicurezza pubblica in modo identico alla cessazione automatica del rapporto di lavoro.

106. La DQ impiega unicamente un numero estremamente ristretto di piloti e dispone soltanto di un numero ancora più ristretto di aeromobili. La DQ e il governo italiano hanno insistito sulle modalità di esercizio particolari dei compiti della DQ, i quali non sono equiparabili alle operazioni di volo dell'aviazione civile. In tali circostanze, la cui esattezza dovrà tuttavia essere verificata dal giudice del rinvio, imporre alla DQ di continuare ad impiegare piloti di età superiore ai 60 anni, i quali svolgano compiti accompagnati da un pilota di età inferiore ai 60 anni, implicherebbe non solo che la DQ sarebbe vincolata nell'esercizio dei suoi compiti dalla formazione imposta degli equipaggi, ma anche che l'esercizio dei suoi compiti potrebbe essere reso più difficile. Pertanto, sia l'obiettivo di garanzia della sicurezza aerea sia quello di tutela della sicurezza nazionale verrebbero compromessi.

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

51 Sentenza del 13 settembre 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

52 Sentenza del 12 gennaio 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, punto 42). Sul test di proporzionalità, v., parimenti, Schiek, D., *op. cit.*

53 Sentenza del 14 marzo 2017, G4S Secure Solutions (C-157/15, EU:C:2017:203, punto 36).

107. Inoltre, il fatto che la misura implichi la cessazione automatica del contratto di lavoro di un pilota della DQ a causa del raggiungimento del sessantesimo anno di età non significa tuttavia che tale misura vada al di là di quanto è necessario a raggiungere gli obiettivi perseguiti<sup>54</sup>. È emerso dalle osservazioni formulate in udienza dalle parti che la struttura della DQ rendeva impossibile la reintegrazione del sig. Cafaro in un posto diverso da quello di pilota in seno a tale società, circostanza che spetterà tuttavia al giudice del rinvio verificare.

108. Nella misura in cui normative meno restrittive non consentirebbero di conseguire gli obiettivi perseguiti, ritengo che la normativa di cui al procedimento principale non vada al di là di quanto necessario al raggiungimento degli obiettivi di garanzia della sicurezza aerea e di tutela della sicurezza nazionale.

109. Di conseguenza, risulta che una normativa nazionale come quella di cui al procedimento principale, la quale fissa a 60 anni il limite massimo di età per l'esercizio delle funzioni di pilota all'interno di una società che svolge attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale, può essere considerata, da un lato, idonea a garantire la sicurezza aerea e ad assicurare la tutela della sicurezza nazionale e, dall'altro, non eccedente quanto è necessario alla realizzazione di tale obiettivo, in considerazione, segnatamente, delle risorse limitate di tale società, circostanza che dovrà tuttavia essere verificata dal giudice del rinvio.

## V. Conclusione

110. Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, propongo di rispondere nei seguenti termini alle questioni pregiudiziali sollevate dalla Corte suprema di cassazione (Italia):

- 1) Il 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificato dal regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione, del 30 marzo 2012, non è applicabile alla fattispecie di cui al procedimento principale.
- 2) L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78/CE 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, deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa come quella di cui al procedimento principale, la quale prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti impiegati da una società che gestisce aeromobili utilizzati per attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale dello Stato membro allorché essi raggiungono l'età di 60 anni, qualora, in considerazione delle risorse limitate di tale società, misure meno restrittive non consentirebbero di conseguire le finalità perseguite da tale normativa, circostanza che dovrà tuttavia essere verificata dal giudice del rinvio.

<sup>54</sup> V. sentenza del 5 luglio 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, punto 66), con la quale la Corte ha dichiarato che il fatto che un limite di età non implicasse che fosse posto termine al contratto di lavoro di un lavoratore dipendente per aver questi raggiunto detto limite era un indizio della proporzionalità della misura.