



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

5 luglio 2017\*

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti aerei — Regolamento (UE) n. 1178/2011 — Allegato I, punto FCL.065, lettera b) — Divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età anni di operare come piloti di un aeromobile in attività nel trasporto aereo commerciale — Validità — Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea — Articolo 15 — Libertà professionale — Articolo 21 — Parità di trattamento — Discriminazione fondata sull'età — Trasporto aereo commerciale — Nozione»

Nella causa C190/16,

avente ad oggetto una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bundesarbeitsgericht (Corte federale del lavoro, Germania), con decisione del 27 gennaio 2016, pervenuta in cancelleria il 5 aprile 2016, nel procedimento

**Werner Fries**

contro

**Lufthansa CityLine GmbH,**

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da R. Silva de Lapuerta (relatore), presidente di sezione, E. Regan, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev e S. Rodin, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

per W. Fries, da M. Mensching, Rechtsanwalt;

per la Lufthansa CityLine GmbH, da C. Schalast, Rechtsanwalt;

per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Palatiello, avvocato dello Stato;

per la Commissione europea, da D. Martin, W. Mölls e F. Wilman, in qualità di agenti,

\* \*\* Lingua processuale: il tedesco.

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 marzo 2017,  
ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sulla validità e, in subordine, sull'interpretazione del punto FCL.065, lettera b), 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2011, L 311, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Werner Fries e la Lufthansa CityLine GmbH (in prosieguo: la «Lufthansa»), una compagnia aerea con sede in Germania, in merito al pagamento della retribuzione asseritamente dovuta dalla Lufthansa al sig. Fries, afferente ai mesi di novembre e di dicembre 2013.

### **Contesto normativo**

#### *Il diritto internazionale*

#### *La Convenzione di Chicago*

- 3 La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (in prosieguo: la «Convenzione di Chicago»), è stata ratificata da tutti gli Stati membri dell'Unione europea, ma quest'ultima non ne è parte contraente. Detta Convenzione ha istituito l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), la quale, ai sensi dell'articolo 44 della Convenzione stessa, ha l'obiettivo di elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, nonché quello di promuovere la creazione dei trasporti aerei internazionali e di stimolarne lo sviluppo.
- 4 Con il titolo «Licenze del personale», l'allegato 1 della Convenzione di Chicago, adottato dal Consiglio dell'ICAO, raggruppa le norme e le pratiche raccomandate che disciplinano il rilascio delle licenze ai membri dell'equipaggio di condotta (piloti, ingegneri di volo e navigatori di volo), ai controllori di volo, agli operatori radio di bordo, ai tecnici di manutenzione e ai responsabili del servizio operativo dei velivoli. Detto allegato contiene segnatamente le seguenti disposizioni:
  - «2.1.10.1 Uno Stato contraente che abbia rilasciato una licenza di pilota consente al titolare di tale licenza di operare come pilota comandante di bordo di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale internazionale fino al compimento del sessantesimo anno di età ovvero, per i voli in cui opera più di un pilota, sino al compimento del sessantacinquesimo anno di età qualora l'altro pilota abbia un'età inferiore ai 60 anni.
  - 2.1.10.2 Raccomandazione – Uno Stato contraente che abbia rilasciato una licenza di pilota consente al titolare di tale licenza di operare come copilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale internazionale fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età».

#### *Il JAR-FCL 1*

- 5 Le normative internazionali relative ai piloti privati, commerciali o di linea sono elaborate da un istituto internazionale, denominato «Joint Aviation Authorities», al quale la Repubblica federale di Germania partecipa. Una di tali normative, il Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1

(in prosieguo: il «JARFCL 1»), è stata adottata il 15 aprile 2003. Il JAR-FCL 1 è stata pubblicato dal Ministero federale dei trasporti, dell'edilizia e della politica degli alloggi nel *Bundesanzeiger* n. 80a, del 29 aprile 2003.

6 Il punto 1.060 del JARFCL 1 precisa quanto segue:

«Restrizioni concernenti i titolari di licenze che abbiano superato i 60 anni di età:

a) età compresa tra 60 e 64 anni:

il titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto l'età di 60 anni non può più operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, tranne nel caso in cui:

- 1) sia membro di un equipaggio plurimo, e
- 2) gli altri piloti non abbiano ancora compiuto i 60 anni di età.

b) Età di 65 anni:

Il titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto l'età di 65 anni non può più operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale (...).

### ***Il diritto dell'Unione***

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

7 Il regolamento n. 216/2008 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), al suo articolo 2, paragrafo 1, dispone quanto segue:

«L'obiettivo principale del presente regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa».

#### ***Il regolamento n. 1178/2011***

8 I considerando 1 e 11 del regolamento n. 1178/2011 sono così formulati:

«(1) Il regolamento (CE) n. 216/2008 ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale regolamento stabilisce le modalità per conseguire questo ed altri obiettivi nel settore dell'aviazione civile.

(...)

(11) 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 adottati 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».

- 9 L'articolo 3 del regolamento n. 1178/2011, intitolato «Rilascio di licenza di pilota e del certificato medico», dispone quanto segue:

«Fatto 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».

- 10 Il punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, intitolato «Definizioni», così recita:

«Ai fini di questa parte, si applicano le seguenti definizioni:

(...)

“Trasporto aereo commerciale”, il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio.

(...)».

- 11 Il punto FCL.065 dell'allegato I di detto regolamento, intitolato «Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale», dispone 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».

### ***Il diritto tedesco***

- 12 L'articolo 241 del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile) (in prosieguo: il «BGB»), intitolato «Obblighi derivanti da un rapporto obbligatorio», al paragrafo 2 così recita:

«In base al suo contenuto, il rapporto obbligatorio può imporre a ciascuna parte il rispetto dei diritti, dei beni e degli interessi dell'altra parte».

- 13 A termini dell'articolo 280, paragrafo 1, del BGB, «[q]uando il debitore viola un'obbligazione derivante dal rapporto obbligatorio, il creditore può pretendere il risarcimento del danno che ne deriva».

- 14 L'articolo 293 del BGB, intitolato «Mora nell'accettazione», è così redatto:

«Il creditore è costituito in mora quando non accetta la prestazione offertagli».

- 15 L'articolo 297 del BGB, recante il titolo «Impossibilità del debitore a eseguire la prestazione», dispone quanto segue:

«Il creditore non è costituito in mora se, al momento dell'offerta (...) il debitore non è in grado di eseguire la prestazione».

- 16 L'articolo 615 del BGB, intitolato «Compenso in caso di mora del creditore e in caso di rischio di impresa», così prevede:

«Se il creditore di una prestazione di servizi accetta i servizi in ritardo, il prestatore può chiedere il compenso convenuto per i servizi non eseguiti a causa della mora, senza essere tenuto ad eseguirli in un momento successivo.

(...)».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 17 Il sig. Fries, ricorrente nel procedimento principale, ha prestato servizio come comandante di volo per la Lufthansa tra il 1986 e il 31 dicembre 2013. Egli ha altresì partecipato all'addestramento di altri piloti in base ad una clausola aggiuntiva al suo contratto di lavoro.
- 18 Nell'ottobre 2013 il ricorrente nel procedimento principale ha compiuto 65 anni di età. Il 31 dicembre 2013 il suo contratto di lavoro è giunto al termine avendo egli raggiunto l'età per accedere a un trattamento pensionistico ordinario nell'ambito del regime pensionistico pubblico, conformemente all'applicabile contratto collettivo.
- 19 Dal 31 ottobre 2013 la Lufthansa non si è più avvalsa dei servizi del sig. Fries adducendo che, in applicazione del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, questi, a partire da tale data, non poteva più operare come pilota nel trasporto aereo commerciale.
- 20 Dalla decisione di rinvio risulta che, tra il 31 ottobre e il 31 dicembre 2013, il sig. Fries continuava a disporre della sua licenza di pilota di linea (ATPL), nonché dell'abilitazione per gli aeromobili di tipo Embraer, dell'abilitazione come istruttore di abilitazione per tipo (TRI) per l'addestramento di piloti sul tipo di aeromobile Embraer, sul velivolo e nel simulatore, dell'abilitazione quale esaminatore di abilitazione per tipo (TRE) per lo svolgimento di esami, sul velivolo e nel simulatore, per l'ottenimento o la proroga delle licenze sul tipo di velivolo Embraer, nonché del riconoscimento come esaminatore esperto (SEN) per l'organizzazione di esami per esaminatore di abilitazione per tipo (TRE) a prescindere dal tipo di velivolo.
- 21 Dinanzi al Bundesarbeitsgericht (Corte federale del lavoro, Germania), il sig. Fries fa valere l'illegittimità del rifiuto, da parte della Lufthansa, di impiegarlo come pilota e ha chiesto che quest'ultima venga condannata a corrispondergli la retribuzione relativa ai mesi di novembre e di dicembre 2013.
- 22 Il giudice del rinvio osserva in proposito che, in base alla normativa nazionale, il datore di lavoro è «costituito in mora» se non accetta, nell'ambito di un rapporto di lavoro che può essere adempiuto, la prestazione lavorativa a lui regolarmente offerta dal lavoratore. In questa ipotesi il lavoratore, pur non lavorando, può esigere dal datore di lavoro il compenso che avrebbe percepito se, nel periodo di mora, il datore di lavoro avesse accettato la prestazione di lavoro. La mora del datore di lavoro nell'accettare l'offerta di lavoro è però esclusa se il lavoratore non è in grado di eseguire la prestazione. In caso di impossibilità da parte del lavoratore di fornire, in tutto o in parte, la prestazione pattuita nel contratto di lavoro, il datore di lavoro ha l'obbligo di affidare al dipendente di cui trattasi mansioni diverse che egli sia in grado di svolgere. Il datore di lavoro che violi detto obbligo può essere chiamato a risarcire il danno.
- 23 La Lufthansa ritiene che non possa esserle addebitata alcuna mora nell'accettazione dell'offerta di lavoro del sig. Fries durante i mesi di novembre e di dicembre 2013, giacché il ricorrente nel procedimento principale non aveva più diritto, dopo il compimento dei 65 anni di età, di lavorare

come pilota di linea nel trasporto aereo commerciale, in virtù del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, di modo che, dal 1° novembre 2013 fino al termine del rapporto di lavoro, egli non era in condizione di eseguire la prestazione convenuta.

24 Il giudice del rinvio esprime tuttavia dei dubbi circa la validità del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I di detto regolamento alla luce della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta») e, in particolare, del divieto di discriminazione in ragione dell'età di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, e al diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta o accettata sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, di questa.

25 Inoltre, qualora il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del medesimo regolamento sia conforme alla Carta, il giudice del rinvio è dell'avviso che il sig. Fries potrebbe far valere il proprio diritto ad un risarcimento danni, conformemente alla normativa nazionale, ove risultasse che, una volta raggiunta l'età di 65 anni, egli poteva ancora effettuare voli senza carico e/o operare a bordo di un aeromobile quale formatore ed esaminatore. Un simile diritto dipenderebbe dall'interpretazione della nozione di «trasporto aereo commerciale», ai sensi del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, in combinato disposto con il punto FLC.010 di tale allegato.

26 È in tale contesto che il Bundesarbeitsgericht (Corte 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 n. 1178/2011 sia compatibile con il divieto di discriminazione fondata sull'età di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.
- 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, 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 (...).

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### ***Sulla prima e sulla seconda questione***

27 Con la prima e con la seconda questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede in sostanza se il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 sia valido alla luce dell'articolo 15, paragrafo 1, o dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

28 Al fine di rispondere a tali questioni è necessario stabilire, in un primo momento, se il legislatore dell'Unione abbia violato il principio di non discriminazione, sancito all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, in ossequio al quale «è vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare (...) sull'età», allorché ha vietato ai titolari di una licenza di pilota che abbiano compiuto i 65 anni di età di

operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale. In un secondo momento occorre verificare se, nell'imporre una siffatta limitazione, il legislatore dell'Unione abbia violato il diritto di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta o accettata, sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, della Carta, per quanto riguarda i titolari delle licenze interessati dal divieto in questione.

***Sull'articolo 21, paragrafo 1, della Carta***

- 29 Il principio della parità di trattamento configura un principio generale del diritto dell'Unione, sancito dall'articolo 20 della Carta, e il principio di non discriminazione enunciato all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta ne costituisce una particolare espressione.
- 30 Secondo la costante giurisprudenza della Corte, il suddetto principio generale impone che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (sentenza del 1° marzo 2011, *Association belge des Consommateurs Test-Achats e a.*, C236/09, EU:C:2011:100, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).
- 31 Occorre pertanto verificare, in primo luogo, se il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 instauri una differenza di trattamento fondata sull'età.
- 32 In forza di tale disposizione, i titolari di una licenza di pilota non possono operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale dopo aver raggiunto i 65 anni di età.
- 33 Il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 riserva quindi un trattamento meno favorevole ai titolari di una licenza di pilota che abbiano compiuto i 65 anni d'età rispetto a quelli che abbiano un'età inferiore ai 65 anni.
- 34 Si deve pertanto rilevare che la disposizione in esame instaura una differenza di trattamento fondata sull'età.
- 35 In secondo luogo, occorre verificare se la suddetta differenza di trattamento sia peraltro conforme all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta in quanto rispondente ai requisiti indicati all'articolo 52, paragrafo 1, di quest'ultima.
- 36 Al riguardo va rammentato che l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta stabilisce che eventuali limitazioni all'esercizio dei diritti e delle libertà riconosciuti dalla stessa debbano essere previste dalla legge e rispettare il contenuto essenziale di detti diritti e libertà. Nel rispetto del principio di proporzionalità, possono essere apportate limitazioni solo laddove siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità d'interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.
- 37 Orbene, è pacifico che il divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale debba essere considerato previsto dalla legge, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, atteso che tale divieto risulta dal punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011.
- 38 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 33 delle sue conclusioni, inoltre, detta limitazione rispetta il contenuto essenziale del principio di non discriminazione. Infatti, la limitazione in parola non rimette in discussione tale principio in quanto tale, dal momento che essa riguarda soltanto la questione, di portata circoscritta, delle restrizioni all'esercizio delle funzioni di pilotaggio allo scopo di garantire la sicurezza aerea (v., per analogia, sentenza del 29 aprile 2015, *Léger*, C528/13, EU:C:2015:288, punto 54).

- 39 Resta però da verificare se la stessa limitazione risponda ad una finalità di interesse generale, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, e, in caso affermativo, se essa rispetti il principio di proporzionalità a norma di tale disposizione.
- 40 Per quanto riguarda l'obiettivo perseguito dal punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, va osservato che, come risulta dal titolo di tale regolamento, quest'ultimo stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento n. 216/2008. Il regolamento n. 1178/2011, quindi, è stato adottato al fine di dare attuazione alle disposizioni del regolamento n. 216/2008.
- 41 Dal momento che il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 configura una misura di attuazione del regolamento n. 216/2008, occorre dunque constatare che la disposizione di cui trattasi nella presente causa persegue lo stesso obiettivo di quest'ultimo regolamento, ossia stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa, come si evince tanto dall'articolo 2 del regolamento n. 216/2008 quanto dai considerando 1 e 11 del regolamento n. 1178/2011.
- 42 Ebbene, va rilevato che, per quanto riguarda la sicurezza aerea, in sede d'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 5, e dell'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 (GU 2000, L 303, pag. 16), la Corte ha dichiarato che l'obiettivo di garantire la sicurezza del traffico aereo costituisce un obiettivo legittimo, ai sensi delle summenzionate disposizioni (v., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C447/09, EU:C:2011:573, punti 58 e 69).
- 43 In tali circostanze si deve affermare che l'obiettivo teso a stabilire e a mantenere un livello uniforme ed elevato della sicurezza dell'aviazione civile in Europa configura un obiettivo di interesse generale.
- 44 Occorre pertanto verificare se, vietando ai titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale, il punto FLC.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 stabilisca un requisito proporzionato, vale a dire se una simile misura sia adeguata rispetto al conseguimento dell'obiettivo perseguito e se essa non vada al di là di quanto necessario a tal fine.
- 45 Per quanto riguarda, anzitutto, il carattere adeguato di una siffatta disposizione alla luce dell'obiettivo perseguito, dalla giurisprudenza della Corte risulta che, relativamente alla sicurezza aerea, le misure che mirano ad evitare gli incidenti aeronautici mediante il controllo dell'idoneità e delle capacità fisiche dei piloti affinché errori umani non siano all'origine di tali incidenti costituiscono innegabilmente misure idonee a garantire la sicurezza del traffico aereo (v., per analogia, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C447/09, EU:C:2011:573, punto 58).
- 46 Si deve inoltre osservare che, dopo aver rilevato che è essenziale che i piloti di linea possiedano capacità fisiche adeguate, in quanto le carenze fisiche, in tale professione, possono avere rilevanti conseguenze, la Corte ha dichiarato che è innegabile che dette capacità diminuiscano con l'età (v., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C447/09, EU:C:2011:573, punto 67).
- 47 Pertanto, impedendo che una diminuzione delle suddette capacità fisiche successivamente ai 65 anni sia all'origine di incidenti, le disposizioni del punto FLC.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 sono idonee a conseguire l'obiettivo di interesse generale perseguito.
- 48 Ciò posto, conformemente ad una giurisprudenza costante si deve rammentare che una normativa è idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo addotto solo se risponde realmente all'intento di raggiungerlo in modo coerente e sistematico, e che eventuali deroghe alle disposizioni di una legge

possono in taluni casi pregiudicare la coerenza di quest'ultima, in particolare quando esse, per la loro ampiezza, portino ad un risultato contrario all'obiettivo perseguito dalla legge di cui trattasi (sentenza del 21 luglio 2011, Fuchs e Köhler, C159/10 e C160/10, EU:C:2011:508, punti 85 e 86).

- 49 A tale riguardo, dal dettato del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 risulta che il limite di età di 65 anni non è applicabile nel settore del trasporto aereo non commerciale. Secondo il sig. Fries, siffatta esclusione inficia la coerenza del citato punto rispetto all'obiettivo perseguito, rendendo in tal guisa sproporzionata la limitazione in discorso.
- 50 Tuttavia, imponendo un simile limite d'età nell'ambito del solo trasporto aereo commerciale, il legislatore dell'Unione ha tenuto conto delle differenze tra tale genere di trasporto e il trasporto aereo non commerciale, ossia, in particolare, la maggiore complessità tecnica degli aeromobili utilizzati nell'ambito del trasporto aereo commerciale e il maggior numero di persone coinvolte in tale settore, differenze che giustificano l'adozione di norme diverse per garantire la sicurezza del traffico aereo per i due tipi di trasporto.
- 51 In tale contesto, la circostanza che il limite di età di 65 anni si applichi al solo settore del trasporto aereo commerciale risulta idonea ad aumentare, piuttosto che a diminuire, il carattere proporzionato della misura considerata.
- 52 Il divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile impiegato per il trasporto aereo commerciale configura pertanto un mezzo atto a mantenere un livello adeguato di sicurezza dell'aviazione civile in Europa.
- 53 Per quanto riguarda poi la questione se la misura di cui trattasi ecceda quanto necessario per la realizzazione delle finalità perseguite ed arrechi un pregiudizio eccessivo agli interessi dei titolari di una licenza di pilota che abbiano superato i 65 anni di età, occorre ricollocare tale misura nel contesto normativo in cui essa si inserisce e prendere in considerazione tanto il danno che essa può causare agli interessati, quanto i vantaggi che ne traggono la società nel suo complesso e gli individui che la compongono (v., per analogia, sentenza del 5 luglio 2012, Hörnfeldt, C141/11, EU:C:2012:421, punto 38 e giurisprudenza ivi citata).
- 54 Si deve al riguardo ricordare che il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 fa parte delle norme emanate dal legislatore dell'Unione che definiscono i requisiti applicabili agli equipaggi dell'aviazione civile al fine di garantire che tale personale sia qualificato, coscienzioso e competente per assolvere nel modo migliore le funzioni che gli sono affidate, e ciò allo scopo di accrescere la sicurezza aeronautica aerea.
- 55 Dal momento che, nella catena degli attori della navigazione aerea, i piloti degli aeromobili costituiscono un anello essenziale, la competenza di tali specialisti permane una delle principali garanzie dell'affidabilità e della sicurezza dell'aviazione civile. In tale ambito, l'adozione di misure dirette a garantire che solo persone dotate delle necessarie capacità fisiche siano autorizzate a pilotare gli aeromobili è indispensabile onde ridurre al minimo il rischio di mancanze dovute ad un errore umano.
- 56 Ciò premesso, non è irragionevole che il legislatore dell'Unione, considerando l'importanza dei fattori umani nel settore dell'aviazione civile nonché la progressiva diminuzione delle capacità fisiche necessarie per esercitare la professione di pilota nel corso degli anni, ritenga necessario fissare un limite d'età per operare come pilota nell'ambito del trasporto aereo commerciale, allo scopo di mantenere un livello adeguato di sicurezza dell'aviazione civile in Europa.
- 57 Quanto alla fissazione del limite di età specificamente a 65 anni, il sig. Fries contesta un simile limite, facendo segnatamente valere che, da un lato, non esistono dati medici scientificamente verificati che dimostrino o attestino un maggior rischio connesso con l'impiego, nel trasporto aereo commerciale, di

piloti di età pari o superiore a 65 anni e che, dall'altro, il deterioramento delle capacità fisiche e psichiche non ha inizio ad un'età determinata, bensì dipende da fattori peculiari a ciascun individuo, tra cui, in particolare, le personali vicende di vita.

- 58 Siffatti argomenti non possono tuttavia trovare accoglimento.
- 59 In primo luogo, infatti, occorre ricordare che il legislatore dell'Unione dispone di un ampio potere discrezionale quanto alle questioni di ordine medico complesse, come quella relativa al fatto se le capacità fisiche particolari richieste per l'esercizio della professione di pilota di linea non si riscontrino presso le persone che abbiano superato una certa età, e che, allorché vi siano incertezze in merito alla sussistenza o alla portata di rischi per la salute delle persone, detto legislatore può adottare misure di tutela senza avere l'obbligo di attendere che la realtà e la gravità di simili rischi siano pienamente dimostrate (v., per analogia, sentenza del 22 maggio 2014, Glatzel, C356/12, EU:C:2014:350, punti 64 e 65).
- 60 Dato lo stretto legame esistente tra la sicurezza dell'aviazione civile e la tutela dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e degli abitanti delle zone sorvolate, quando il legislatore dell'Unione decide di stabilire un limite di età come quello di cui trattasi nella presente causa, egli può, in presenza di dubbi sul piano scientifico, privilegiare misure per le quali sussistano certezze circa la loro idoneità a garantire un livello elevato di sicurezza, purché le stesse si basino su dati aventi carattere obiettivo.
- 61 In proposito, occorre anzitutto rilevare che il limite di età di 65 anni può essere considerato sufficientemente avanzato per fungere da termine per l'autorizzazione ad operare come pilota nel settore del trasporto aereo commerciale (v., per analogia, sentenza del 12 gennaio 2010, Petersen, C341/08, EU:C:2010:4, punto 52).
- 62 Si deve poi necessariamente constatare che il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 riflette le norme internazionali in materia di trasporto aereo commerciale internazionale, alle quali il considerando 11 di tale regolamento del resto rinvia esplicitamente, e che fissano lo stesso limite di età.
- 63 Orbene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 56 delle sue conclusioni, dal momento che tali norme sono basate su un dibattito e su consulenze professionali approfonditi, esse costituiscono, in quanto riferimenti oggettivi e ragionevoli per i legislatori, un fattore particolarmente rilevante per valutare la proporzionalità della disposizione del diritto dell'Unione in esame nella presente causa.
- 64 D'altro canto, considerato il margine di discrezionalità di cui dispone il legislatore dell'Unione, non può ritenersi che quest'ultimo abbia l'obbligo di prevedere, anziché un limite di età, un esame individuale delle capacità fisiche e psichiche di ciascun titolare di una licenza di pilota che abbia oltrepassato i 65 anni di età.
- 65 Al riguardo, come rilevato dall'avvocato generale segnatamente ai paragrafi 60 e 61 delle sue conclusioni, detto legislatore ha scelto di combinare un approccio individualizzato per la fascia di età compresa tra i 60 e i 64 anni con il limite di età dei 65 anni, e ciò rappresenta, alla luce dei rilievi sopra svolti, una scelta ampiamente ancorata nelle pertinenti norme internazionali che sono fondate, a loro volta, sull'attuale stato delle conoscenze mediche in materia.
- 66 Va inoltre sottolineato che il limite di età in parola non comporta automaticamente l'obbligo, per le persone interessate, di ritirarsi definitivamente dal mercato del lavoro, poiché detto limite non instaura un regime imperativo di pensionamento d'ufficio né implica necessariamente che sia posto termine al contratto di lavoro di un lavoratore dipendente per aver questi raggiunto i 65 anni di età (v., per analogia, sentenza del 5 luglio 2012, Hörnfeldt, C141/11, EU:C:2012:421, punto 40).

- 67 Il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, infatti, non esclude i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età da tutte le attività nel settore del trasporto aereo, ma vieta ai suddetti titolari unicamente di operare come piloti nell'ambito del trasporto aereo commerciale.
- 68 In tale contesto, si deve constatare che il divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale non va al di là di quanto è necessario per il conseguimento dell'obiettivo di interesse generale perseguito.
- 69 Da quanto precede risulta che la differenza di trattamento fondata sull'età instaurata dal punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 è conforme all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

***Sull'articolo 15, paragrafo 1, della Carta***

- 70 L'articolo 15, paragrafo 1, della Carta sancisce il diritto di ogni persona di lavorare e di esercitare una professione liberamente scelta
- 71 Nel caso specifico, l'applicazione del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 comporta una restrizione della libertà professionale dei titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età, in quanto questi ultimi, dal giorno del loro sessantacinquesimo compleanno, cessano di poter esercitare la professione di pilota nel settore del trasporto aereo commerciale.
- 72 Come già rilevato al punto 36 della presente sentenza, tuttavia, l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta consente che siano apportate limitazioni all'esercizio dei diritti sanciti da quest'ultima, purché tali limitazioni siano previste dalla legge, rispettino il contenuto essenziale di detti diritti e libertà e, nel rispetto del principio di proporzionalità, siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.
- 73 Per quanto attiene, in particolare, alle libertà professionale e d'impresa, va ricordato che, secondo la giurisprudenza della Corte, il libero esercizio di un'attività professionale, al pari del diritto di proprietà, non sono prerogative assolute, ma vanno considerati in relazione alla loro funzione nella società. Di conseguenza è possibile apportare restrizioni all'esercizio di tali libertà, purché dette restrizioni rispondano effettivamente a finalità di interesse generale perseguite dall'Unione e non si risolvano, considerato lo scopo perseguito, in un intervento sproporzionato e inammissibile che pregiudicherebbe la stessa sostanza di tali diritti (sentenza del 6 settembre 2012, *Deutsches Weintor*, C544/10, EU:C:2012:526, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).
- 74 Come rilevato al punto 37 della presente sentenza, il divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale deve essere considerato previsto dalla legge, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta.
- 75 Inoltre, il divieto considerato non pregiudica la stessa sostanza della libertà professionale, giacché esso si limita a imporre determinate restrizioni all'attività professionale dei titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età.
- 76 Per quanto attiene all'obiettivo perseguito dalla misura controversa, dai punti da 40 a 43 della presente sentenza emerge che il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 ha il fine di stabilire e mantenere un livello uniforme ed elevato di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, il che rappresenta un obiettivo di interesse generale.

- 77 Quanto al rispetto del principio di proporzionalità, dai punti da 45 a 52 della presente sentenza risulta che la misura di cui trattasi nella presente causa è idonea a garantire l'obiettivo di interesse generale perseguito.
- 78 Inoltre, l'insieme delle considerazioni svolte ai punti da 53 a 68 della presente sentenza consente di concludere che il legislatore dell'Unione, nell'adottare la disposizione di cui è contestata la validità, ha controbilanciato, da una parte, gli imperativi di sicurezza aerea e, dall'altra, il diritto individuale dei titolari di una licenza di pilota che abbiano più di 65 anni di lavorare e di esercitare una professione scelta, sicché tale disposizione non può essere considerata sproporzionata rispetto all'obiettivo perseguito.
- 79 Di conseguenza, il divieto per i titolari di una licenza di pilota che abbiano raggiunto i 65 anni di età di operare come piloti di un aeromobile attivo nel trasporto aereo commerciale, di cui al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, è conforme all'articolo 15, paragrafo 1, della Carta.
- 80 Alla luce dei rilievi sin qui svolti, si deve constatare che l'analisi della prima e della seconda questione non ha evidenziato alcun elemento idoneo ad inficiare la validità del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 alla luce dell'articolo 15, paragrafo 1, o dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

### *Sulla terza questione*

- 81 Con la sua terza questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 debba essere interpretato nel senso che esso vieta al titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto i 65 anni di età di operare come pilota in voli di trasferimento effettuati nell'ambito dell'attività commerciale di un vettore, senza trasporto di passeggeri, merci o posta, nonché di operare come istruttore e/o esaminatore a bordo di un aeromobile senza far parte dell'equipaggio di condotta di volo.
- 82 Per rispondere alla suesposta questione occorre ricordare che, a termini del punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del citato regolamento, il titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale.
- 83 Dal testo stesso di tale disposizione emerge che solo le fattispecie che soddisfano cumulativamente tre condizioni, ossia che il titolare di una licenza di pilota interessato abbia compiuto i 65 anni di età, che il medesimo operi come pilota di un aeromobile e che detto aeromobile sia attivo nell'ambito del trasporto aereo commerciale, ricadono nella restrizione di cui a tale disposizione.
- 84 In tale contesto si deve rilevare che il punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 definisce esplicitamente la nozione di «trasporto aereo commerciale» come il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o mediante noleggio.
- 85 Orbene, per quanto riguarda i voli senza carico e i voli di trasferimento, come si evince dalla decisione di rinvio e dalla formulazione della terza questione, siffatti voli non servono al trasporto di passeggeri, merci o posta.
- 86 Per quanto concerne le attività correlate alla formazione e all'esame di piloti, inoltre, è pacifico che, malgrado si trovi nella cabina di pilotaggio dell'aereo, il titolare di una licenza di pilota che operi come istruttore e/o esaminatore non pilota quest'ultimo.

- 87 Si deve quindi constatare che né i voli senza carico né i voli di trasferimento o le attività legate all'addestramento e all'esame di piloti ricadono nell'ambito della misura di cui al punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011.
- 88 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla terza questione dichiarando che il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretato nel senso che esso non vieta al titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto i 65 anni di età né di operare come pilota in voli senza carico o in voli di trasferimento, effettuati nell'ambito dell'attività commerciale di un vettore, senza trasporto di passeggeri, merci o posta, né di operare come istruttore e/o esaminatore a bordo di un aeromobile, senza far parte dell'equipaggio di condotta di volo.

### **Sulle spese**

- 89 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

- 1) **L'analisi della prima e della seconda questione non ha evidenziato alcun elemento idoneo ad inficiare la validità del punto FCL.065, lettera b), 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla luce dell'articolo 15, paragrafo 1, o dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.**
- 2) **Il punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretato nel senso che esso non vieta al titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto i 65 anni di età né di operare come pilota in voli senza carico o in voli di trasferimento, effettuati nell'ambito dell'attività commerciale di un vettore, senza trasporto di passeggeri, merci o posta, né di operare come istruttore e/o esaminatore a bordo di un aeromobile, senza far parte dell'equipaggio di condotta di volo.**

Firme