

**La Corte di Giustizia si pronuncia in materia di occupazione, di discriminazione fondata sull'età e di tutela della sicurezza pubblica
(CGUE, Sez. I, Sentenza 7 novembre 2019, C-396/18)**

L'articolo 2, paragrafo 5, 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 nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare. L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia proporzionata, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

**SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
7 novembre 2019 (*)**

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (UE) n. 1178/2011 – Allegato I, punto FCL.065 – Ambito di applicazione *ratione temporis* – Direttiva 2000/78/CE – Parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro – Discriminazione fondata sull'età – Articolo 2, paragrafo 5 – Articolo 4, paragrafo 1 – Normativa nazionale che prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro all'età di 60 anni – Piloti di aeromobili – Tutela della sicurezza nazionale»

Nella causa C-396/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Corte suprema di cassazione (Italia), con decisione del 24 aprile 2018, pervenuta in cancelleria il 15 giugno 2018, nel procedimento

Gennaro Cafaro

contro

DQ,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da J.-C. Bonichot, presidente di sezione, R. Silva de Lapuerta (relatrice), vicepresidente della Corte, M. Safjan, L. Bay Larsen e C. Toader, giudici,
avvocato generale: M. Szpunar
cancelliere: R. Schiano, amministratore
vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'11 aprile 2019,
considerate le osservazioni presentate:

- per G. Cafaro, da S. Assennato e G. Sacconi, avvocati;
- per la DQ, da G. Guancioli e P. Busco, avvocati;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. De Socio, avvocato dello Stato;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls e C. Valero, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 giugno 2019,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 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»), e 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia instaurata dal sig. Gennaro Cafaro contro il suo ex datore di lavoro, la DQ, vertente sulla cessazione automatica del suo rapporto di lavoro a motivo del raggiungimento dell'età di 60 anni.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 1178/2011

3 L'articolo 1 del regolamento n. 1178/2011 dispone 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;

(...».

4 L'articolo 2 di detto regolamento, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«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;

(...».

5 L'articolo 12 del citato regolamento, intitolato «Entrata in vigore e applicazione», dispone 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.

(...)

7. Quando uno Stato membro si avvale delle disposizioni di cui ai paragrafi da 1 ter a 6, ne trasmette notifica sia alla [Commissione europea] che all'[Agenzia europea per la sicurezza aerea]. Tale notifica descrive le ragioni che giustificano la deroga in questione nonché il programma di attuazione con le azioni previste e il relativo calendario.

(...).

6 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».

Direttiva 2000/78

7 Il considerando 23 della direttiva 2000/78 enuncia quanto segue:

«In casi strettamente limitati una disparità di trattamento può essere giustificata quando una caratteristica collegata alla religione o alle convinzioni personali, a un handicap, all'età o alle tendenze sessual[i] costituisce un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa, a condizione che la finalità sia legittima e il requisito sia proporzionato. Tali casi devono essere indicati nelle informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione».

8 A termini dell'articolo 1 della direttiva 2000/78, quest'ultima mira a stabilire un quadro generale per la lotta alle discriminazioni fondate sulla religione o sulle convinzioni personali, sugli handicap, sull'età o sulle 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.

9 L'articolo 2 di detta direttiva, intitolato «Nozione di discriminazione», così dispone:

«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.

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».

10 L'articolo 4, paragrafo 1, della medesima direttiva recita:

«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».

Diritto italiano

11 Risulta dalla decisione di rinvio che la DQ è una società di trasporti aerei costituita in conformità 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, pag. 4), la quale esercita attività riservate per le esigenze dei servizi segreti dello Stato italiano ai fini della tutela della sicurezza nazionale.

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

13 A norma dell'articolo 748, primo comma, del codice della navigazione, le disposizioni di quest'ultimo non sono applicabili agli aeromobili di Stato.

14 Ai sensi dell'articolo 748, terzo comma, del codice della navigazione, 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.

15 In base alle indicazioni fornite dal giudice del rinvio, il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 settembre 2008, sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (in prosieguo: il «DPCM»), è stato adottato sulla base dell'articolo 748, terzo comma, del codice della navigazione.

16 Il DPCM dispone quanto segue:

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

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

17 Il sig. Cafaro è stato alle dipendenze della DQ in qualità di pilota di aeromobile dal 26 settembre 1988 al 19 settembre 2012.

18 Con lettera del 19 gennaio 2012, la DQ ha informato il sig. Cafaro che il suo contratto di lavoro sarebbe cessato automaticamente il 19 settembre 2012, a motivo del fatto che egli avrebbe raggiunto, a quest'ultima data, l'età di 60 anni.

19 Il sig. Cafaro ha proposto un ricorso dinanzi al Tribunale di Roma (Italia) al fine di far constatare l'illegittimità del suo licenziamento, ricorso che è stato respinto da tale giudice.

20 Il sig. Cafaro ha interposto appello contro la decisione del Tribunale di Roma dinanzi alla Corte d'appello di Roma (Italia), la quale, con sentenza del 19 febbraio 2016, ha respinto tale gravame. Quest'ultimo giudice ha statuito, in sostanza, che il sig. Cafaro non era stato licenziato, dal momento che il suo rapporto di lavoro era cessato automaticamente allorché egli aveva raggiunto l'età di 60 anni, in conformità delle disposizioni del DPCM.

21 Il sig. Cafaro ha proposto un ricorso per cassazione contro tale sentenza dinanzi al giudice del rinvio.

22 Quest'ultimo osserva che, in conformità del diritto nazionale, gli aeromobili utilizzati dalla DQ devono essere equiparati agli aeromobili di Stato e che, in virtù di tale qualificazione, il rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze della DQ è disciplinato dalle disposizioni speciali del DPCM, le

quali prevedono, in particolare, la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti stessi nel momento in cui costoro raggiungono l'età di 60 anni.

23 Orbene, il giudice del rinvio rileva che il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 permette, con alcune limitazioni, ai titolari di una licenza di pilota di continuare ad operare come pilota di aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale nell'arco di età compreso tra i 60 e i 64 anni. Infatti, detto giudice sottolinea che la disposizione di cui sopra vieta ai titolari di una licenza di pilota di esercitare le loro funzioni nell'ambito del trasporto aereo commerciale soltanto a partire dal raggiungimento dei 65 anni di età.

24 In tale contesto, il giudice del rinvio nutre dei dubbi riguardo alla questione se il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 sia applicabile alla situazione di un pilota di aeromobile alle dipendenze di una società che esercita attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale, come la DQ, e, in caso affermativo, se detta disposizione debba essere interpretata nel senso che essa osta ad una norma nazionale che prevede la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti di aeromobili alle dipendenze della DQ al raggiungimento dell'età di 60 anni.

25 In subordine, il giudice del rinvio desidera sapere se una siffatta disposizione nazionale sia compatibile con il principio di non discriminazione in ragione dell'età sancito dalla direttiva 2000/78.

26 Alla luce di tali circostanze, la Corte suprema di cassazione (Italia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la normativa nazionale di cui al [DPCM], in attuazione dell'articolo 748, terzo comma, del codice 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 [n. 1178/2011] 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 e [all'articolo 21, paragrafo 1, della] Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (...) cui la Direttiva 2000/78 dà espressione concreta».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

27 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio desidera sapere, in sostanza, se il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 debba essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni.

28 In via preliminare, occorre rilevare che la DQ, il governo italiano e la Commissione sostengono che il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 non è applicabile, *ratione temporis*, alla controversia di cui al procedimento principale.

29 A questo proposito, risulta dall'articolo 12, paragrafo 1 ter, del regolamento n. 1178/2011 che gli Stati membri possono decidere di non applicare, segnatamente, le disposizioni dell'allegato I di tale regolamento fino all'8 aprile 2013.

30 Nel caso di specie, risulta dal fascicolo sottoposto alla Corte che la Repubblica italiana si è avvalsa di tale facoltà. Pertanto, il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 è divenuto applicabile nel territorio di tale Stato membro soltanto a partire dall'8 aprile 2013.

31 Orbene, risulta dalla decisione di rinvio che la cessazione del contratto di lavoro del sig. Cafaro si è verificata il 19 settembre 2012. Dunque, i fatti della controversia di cui al procedimento principale sono anteriori alla data di inizio dell'applicazione del punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 in Italia, sicché tale disposizione non è applicabile, *ratione temporis*, a detta controversia.

32 Date tali circostanze, non vi è luogo a rispondere alla prima questione sollevata dal giudice del rinvio.

Sulla seconda questione

33 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 2000/78 debba essere interpretata nel senso che essa osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni.

34 Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, il «principio della parità di trattamento» viene definito come l'assenza di qualsiasi discriminazione diretta o indiretta basata su uno dei motivi di cui all'articolo 1 della medesima direttiva, tra i quali figura, in particolare, l'età. L'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della citata direttiva precisa che, ai fini dell'applicazione del paragrafo 1 del medesimo articolo, sussiste discriminazione diretta quando, sulla base di uno qualsiasi dei motivi di cui all'articolo 1 di tale direttiva, una persona è trattata meno favorevolmente di quanto lo sia un'altra in una situazione paragonabile.

35 Prevedendo la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze della DQ una volta raggiunta l'età di 60 anni, il DPCM determina come effetto che talune persone vengono trattate in maniera meno favorevole rispetto ad altre persone che esercitano la medesima attività per conto del medesimo datore di lavoro, per il solo motivo che esse hanno raggiunto l'età di 60 anni.

36 Ne consegue che la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale istituisce una differenza di trattamento fondata sull'età, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 1 e dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2000/78.

37 Occorre dunque verificare, tenendo conto delle finalità perseguite dalla normativa nazionale in discussione nel procedimento principale, se la direttiva 2000/78 debba essere interpretata nel senso che essa osta ad una siffatta differenza di trattamento.

38 A questo proposito, risulta dalla decisione di rinvio che la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale cercherebbe di garantire un livello adeguato di sicurezza dei voli di Stato operati dalla DQ nell'interesse della sicurezza nazionale. Pertanto, la normativa suddetta mirerebbe a garantire, da un lato, la sicurezza aerea e, dall'altro, la tutela della sicurezza nazionale.

39 Di conseguenza, per rispondere alla seconda questione sollevata, occorre interpretare l'articolo 2, paragrafo 5, e l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78.

Sull'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78

40 Ai termini dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, quest'ultima 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.

41 Adottando tale disposizione, il legislatore dell'Unione europea ha, in materia di occupazione e di condizioni di lavoro, inteso prevenire e comporre un conflitto tra, da un lato, il principio della parità di trattamento e, dall'altro, la necessità di assicurare l'ordine, la sicurezza e la salute pubblici, la prevenzione dei reati, nonché la tutela dei diritti e delle libertà individuali, che sono indispensabili al funzionamento di una società democratica. Detto legislatore ha deciso che, in alcuni casi elencati all'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78, i principi fissati da quest'ultima non si applicano a misure che comportino differenze di trattamento fondate su uno dei motivi di cui all'articolo 1 di tale direttiva, a condizione tuttavia che tali misure siano necessarie alla realizzazione delle finalità summenzionate (sentenza del 22 gennaio 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, punto 54 e la giurisprudenza ivi citata).

42 Peraltro, poiché detto articolo 2, paragrafo 5, istituisce una deroga al principio del divieto di discriminazioni, esso deve essere interpretato in maniera restrittiva. Anche i termini utilizzati in tale disposizione conducono ad un approccio siffatto (sentenza del 22 gennaio 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, punto 55 e la giurisprudenza ivi citata).

43 Nel caso di specie, occorre constatare, in primo luogo, che la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale costituisce una misura prevista dalla legislazione nazionale, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

44 Infatti, risulta dalla giurisprudenza della Corte che la nozione di «misure previste dalla legislazione nazionale», ai sensi della disposizione sopra citata, non è limitata alle sole misure risultanti da un atto adottato al termine di un procedimento legislativo, bensì comprende anche le misure introdotte sulla base di una norma abilitante sufficientemente precisa (v., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punti 59 e 61).

45 A questo proposito, risulta dalla decisione di rinvio che la differenza di trattamento è stata istituita dal DPCM, le cui disposizioni derogano al codice della navigazione e al regime comune dei rapporti di lavoro. Esse sono state adottate sulla base dell'articolo 748, terzo comma, del codice della navigazione, il quale abilita le autorità nazionali competenti ad adottare norme che consentano di garantire un livello adeguato di sicurezza. Date tali circostanze, la differenza di trattamento istituita dal DPCM deve essere considerata come effettivamente risultante da una misura prevista dalla legislazione nazionale, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

46 In secondo luogo, la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale persegue finalità che si ricollegano alla sicurezza pubblica, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

47 A questo proposito, da un lato, la Corte ha già statuito che la sicurezza aerea rientra nel novero delle finalità elencate all'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78. Infatti, consta che le misure che mirano ad evitare gli incidenti aeronautici mediante il controllo dell'idoneità e delle capacità fisiche dei piloti, affinché degli errori umani non siano all'origine di tali incidenti, costituiscono innegabilmente misure idonee a garantire la sicurezza pubblica, ai sensi della disposizione sopra citata (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 58).

48 Dall'altro lato, per quanto riguarda la finalità attinente alla tutela della sicurezza nazionale, le misure che mirano a garantire la realizzazione e il buon svolgimento di operazioni nell'interesse della sicurezza nazionale costituiscono anch'esse misure idonee ad assicurare la sicurezza pubblica, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

49 In terzo e ultimo luogo, occorre verificare se la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

50 A questo proposito, occorre ricordare che, al punto 64 della sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573), la Corte ha statuito che una misura nazionale, la quale fissi a 60 anni l'età limite a partire dalla quale i piloti non possono più esercitare la loro attività lavorativa, mentre la normativa nazionale e quella internazionale fissano tale età a 65 anni, non è una misura necessaria alla sicurezza pubblica e alla tutela della salute, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

51 Infatti, in conformità della normativa nazionale e di quella internazionale disciplinanti l'attività di trasporto aereo commerciale di passeggeri, posta e/o merci, applicabili nella controversia decisa dalla sentenza di cui sopra, era necessario non già vietare ai piloti di linea di esercitare la loro attività dopo l'età di 60 anni, ma soltanto restringere tale esercizio. Pertanto, il divieto di pilotare dopo questa età, disposto con la misura controversa in quel caso, non era necessario per la realizzazione della finalità perseguita.

52 Nel settore del trasporto aereo commerciale, che veniva parimenti in discussione nella causa decisa dalla sentenza summenzionata, il legislatore dell'Unione ha inteso, come risulta dal punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, vietare l'esercizio della professione di pilota di linea ai titolari di licenza di età superiore a 65 anni.

53 Tuttavia, nel presente caso, da un lato, risulta dal fascicolo sottoposto alla Corte che i voli gestiti dalla DQ sono destinati all'esecuzione di operazioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale che presentano, in via generale, rischi più elevati di quelli associati al trasporto aereo commerciale. Infatti, a differenza dei piloti di linea, i piloti della DQ sarebbero abitualmente chiamati ad intervenire in condizioni difficili, o addirittura estreme, sicché la realizzazione di tali operazioni esigerebbe il possesso di requisiti fisici particolarmente rigorosi.

54 Dall'altro lato, allo stato attuale, il diritto dell'Unione e il diritto internazionale non prevedono alcuna normativa specifica che fissi un limite di età a partire dal quale i piloti di aeromobili gestiti nell'ambito di operazioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro non possono più svolgere la loro attività professionale.

55 Pertanto, non vi è luogo per affermare, in via generale, che il limite di età per svolgere voli quali quelli gestiti dalla DQ dovrebbe, per principio, corrispondere all'età di 65 anni adottata nel settore del trasporto aereo commerciale.

56 Date tali circostanze, spetta al giudice del rinvio verificare, alla luce dell'insieme delle circostanze del procedimento principale, se, tenuto conto della natura specifica delle attività esercitate dalla DQ e dei requisiti fisici imposti ai piloti alle dipendenze di tale società, la normativa nazionale controversa nel procedimento principale sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78.

57 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, l'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

Sull'interpretazione dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78

58 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, «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 [di tale direttiva] 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».

59 Risulta dal tenore letterale di tale disposizione che, per non costituire una discriminazione, la differenza di trattamento deve essere fondata su una caratteristica correlata a uno dei motivi di cui all'articolo 1 della direttiva 2000/78 e tale caratteristica deve costituire un requisito «essenziale e determinante» per lo svolgimento dell'attività lavorativa. La Corte ha statuito che ciò che deve costituire un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa non è il motivo su cui si basa la differenza di trattamento, bensì una caratteristica correlata a tale motivo (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 66).

60 A questo proposito, la Corte ha già statuito che è essenziale che i piloti di linea possiedano, segnatamente, capacità fisiche particolari, in quanto le carenze fisiche, in tale professione, possono avere conseguenze rilevanti. È altresì innegabile che tali capacità diminuiscono con l'età. 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 per lo svolgimento dell'attività lavorativa», ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, e che il possesso di tali capacità è correlato all'età (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67).

61 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 94 delle sue conclusioni, un'interpretazione siffatta si impone anche in riferimento ai piloti di aeromobili che svolgono missioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale, come i piloti alle dipendenze della DQ. Infatti, come si è indicato al punto 53 della presente sentenza, i piloti della DQ sarebbero abitualmente chiamati ad intervenire in condizioni difficili, o addirittura estreme, sicché la realizzazione di tali operazioni esigerebbe il possesso di requisiti fisici particolarmente rigorosi.

62 Ne consegue che il fatto di possedere capacità fisiche particolari può essere considerato quale «requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa», ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78, ai fini dell'esercizio della professione di pilota di aeromobile che svolge operazioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale.

63 Quanto alle finalità perseguite dalla normativa nazionale in discussione nel procedimento principale, si è constatato al punto 38 della presente sentenza che tale normativa mira a garantire, da un lato, la sicurezza del traffico aereo e, dall'altro, la tutela della sicurezza nazionale.

64 La Corte ha già statuito che l'obiettivo consistente nel garantire la sicurezza del traffico aereo costituisce una finalità legittima, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 69). Anche la finalità di assicurare la tutela della sicurezza nazionale deve essere considerata una finalità legittima, ai sensi della medesima disposizione di cui sopra.

65 Occorre tuttavia verificare se, prevedendo la cessazione automatica, all'età di 60 anni, del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze della DQ, la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale abbia imposto un requisito proporzionato.

66 A questo proposito, occorre ricordare che il considerando 23 della direttiva 2000/78 precisa che solo in «casi strettamente limitati» una disparità di trattamento può essere giustificata, allorché una caratteristica correlata, segnatamente, all'età costituisce un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento dell'attività lavorativa (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 71).

67 Peraltro, nella misura in cui l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 permette di derogare al principio di non discriminazione, esso deve essere interpretato restrittivamente (sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 72).

68 Al punto 75 della sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. (C-447/09, EU:C:2011:573), la Corte ha statuito che, fissando a 60 anni l'età limite a partire dalla quale i piloti di linea sarebbero stati considerati non più in possesso delle capacità fisiche per esercitare la loro attività lavorativa, mentre la normativa nazionale e quella internazionale autorizzavano l'esercizio di tale attività, a determinate condizioni, sino all'età di 65 anni, le parti sociali avevano imposto a detti piloti un requisito sproporzionato, contrario all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78.

69 Tuttavia, per le ragioni esposte ai punti da 53 a 55 della presente sentenza, una simile soluzione, applicabile al trasporto aereo commerciale, non può essere trasposta alla presente causa.

70 Date tali circostanze, spetta al giudice del rinvio verificare, alla luce dell'insieme delle circostanze di cui al procedimento principale, se, tenuto conto della natura specifica delle attività svolte dalla DQ e dei requisiti fisici imposti ai piloti alle dipendenze di tale società, la normativa nazionale in discussione nel procedimento principale possa essere considerata proporzionata, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78.

71 Di conseguenza, l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia proporzionata, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

72 Alla luce dell'insieme delle considerazioni sopra esposte, occorre rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che:

– l'articolo 2, paragrafo 5, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare;

– l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia proporzionata, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

Sulle spese

73 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:

L'articolo 2, paragrafo 5, 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 nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia necessaria alla sicurezza pubblica, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nel procedimento principale, la quale preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, allorché detti piloti raggiungono l'età di 60 anni, a condizione che tale normativa sia proporzionata, ai sensi della disposizione sopra citata, circostanza questa che spetta al giudice del rinvio verificare.

Bonichot

Silva de Lapuerta

Safjan

Bay Larsen

Toader

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 7 novembre 2019.

Il cancelliere

Il presidente della Prima Sezione

A. Calot Escobar

J.-C. Bonichot