

La legittimità di alcune differenze di trattamento in materia di trasporto aereo

di Alessandro Caprotti

Title: The legitimacy of some differences in treatment on air transport issues

Keywords: Legitimacy; air transport; differences in treatment.

1. – La recente sentenza *Gennaro Caffaro c. DQ* ancora una volta vede impegnata la Corte di Giustizia dell'Unione Europea nel tentativo di armonizzare e chiarire l'interpretazione e l'applicazione dei principi contenuti nella Direttiva n. 78/2000 che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione lavorativa.

Nel caso di specie, tuttavia, l'applicazione dei principi contenuti in detta normativa si trova a dover essere bilanciata con la disciplina prevista dal punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento UE n. 1178/2001 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento n. 216/2008 del Parlamento europeo, come modificato dal regolamento UE n. 290/201 della Commissione europea.

La questione, pertanto, si riferisce ad una particolare categoria di lavoratori che è direttamente regolata da una normativa europea e che, perciò, si inserisce nell'ambito di quelle mansioni lavorative che sono disciplinate, nei loro elementi fondamentali, da una disciplina comunitaria.

Andando subito all'analisi del quadro normativo di riferimento, il punto FCL.065 del regolamento 1178/2001 all'allegato I, concernente i requisiti necessari alla validità della licenza di volo personale ed intitolato "Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale", prevede che:

"a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale, eccetto che: 1) come membro di equipaggio plurimo; 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".

La disciplina così indicata dovrebbe essere applicata, come già anticipato, in conformità dei principi relativi al permesso di disparità di trattamento di situazioni

simili solo in casi eccezionali come previsto dalla Direttiva 78/2000 secondo quanto indicato dal considerando 23 e dall'articolo 4 della stessa.

Considerando 23 della direttiva 78/2000:

“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 sessuali 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”.

Articolo 4 della direttiva 78/2000:

“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 uno 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”.

Pertanto, secondo quanto indicato nella Direttiva 78/2000, mantenendo ferme le disposizioni dell'art. 2 relative alla distinzione tra discriminazione diretta e indiretta e alla legittimità di misure nazionali 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, è giustificabile l'applicazione di una differenza di trattamento quando tale disparità non costituisce elemento essenziale per lo svolgimento dell'attività lavorativa e quando il fine della condotta o della misura intrapresa dal legislatore o dal datore di lavoro rispetta i requisiti di legittimità e proporzionalità previsti dall'articolo 4 della stessa direttiva.

Identificato il quadro normativo di riferimento europeo è opportuno segnalare quanto invece previsto dal diritto italiano in materia. La DQ è una società di trasporti aerea la quale esercita attività riservate per le esigenze dei servizi segreti dello Stato italiano ai fini della tutela della sicurezza nazionale; per questo motivo i suoi aerei sono equiparati ad aeromobili di Stato in base alla disciplina dell'articolo 744 del codice della navigazione.

Inoltre l'articolo 748 dello stesso codice prevede che gli aeromobili di Stato non siano sottoposti alla disciplina indicata da predetto articolo, tuttavia, il giudice del rinvio ha segnalato come il limite d'età per l'attività professionale dei piloti della DQ, così come enunciato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 settembre 2008 sia stato adottato proprio sulla base del citato articolo 748 secondo quanto segue:

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

2. – La vicenda oggetto del procedimento principale vede come protagonista il Sig. Caffaro, dipendente della DQ in qualità di pilota di aeromobile dal 26 settembre 1988 al 19 settembre 2012.

La società ha comunicato, tramite lettera, la cessazione automatica del rapporto di lavoro a decorrere dal 19 settembre 2012 per il raggiungimento del limite di età (60 anni) stabilito per la posizione lavorativa da lui ricoperta.

Pervenuto a conoscenza della decisione della società, il sig. Caffaro ha avanzato ricorso innanzi il Tribunale di Roma al fine di constatare l'illegittimità del suo licenziamento, tale ricorso, tuttavia, era stato respinto dal giudice di primo grado. In conseguenza del respingimento, l'attore ha interposto appello alla Corte d'Appello di Roma la quale, con sentenza del 19 febbraio 2016, ha rigettato i gravami dell'appellante

indicando come la cessazione automatica del rapporto di lavoro non sia una situazione equiparabile ad un licenziamento ingiustificato in quanto legittimamente prevista dalle disposizioni del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 settembre del 2008 (di seguito DPCM).

In considerazione del negativo esito della controversia il Sig. Caffaro ha infine deciso di ricorrere in Cassazione.

In tale contesto, i giudici della Corte hanno rilevato che il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 consente, in realtà, di poter prolungare l'attività di pilota dipendente di società operanti nell'aviazione commerciale nell'età compresa tra i 60 e i 64 anni, con alcune limitazioni. Il divieto di esercizio dell'attività per questa categoria di lavoratori, infatti, decorre dal compimento del sessantacinquesimo anno di età.

Posto quanto sopra, il collegio giudicante pone il dubbio se il punto appena illustrato sia applicabile anche ai piloti dipendenti di imprese attive in operazioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale e, in caso affermativo, se la disposizione debba essere interpretata nel senso che essa osta ad una norma nazionale che preveda la cessazione automatica del rapporto di lavoro dei piloti di aeromobili al raggiungimento dell'età di 60 anni. La Corte, peraltro, si domanda se la normativa italiana sia lesiva del divieto di non discriminazione in ragione dell'età previsto dal dettato della direttiva 78/2000.

Alla luce di tali circostanze, la Corte suprema di Cassazione 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 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".

863

3. – Con riguardo alla prima questione il giudice del rinvio si domanda se la posizione del Sig. Caffaro sia identificabile con la posizione lavorativa individuata dal regolamento 1178/2011 e se, pertanto, la disciplina contenuta nel decreto preveda, in concreto, una misura deteriore rispetto a quella accordata dalla normativa europea ai piloti nel trasporto aereo commerciale.

Risulta pacifico, peraltro, che in caso di effettiva applicabilità della norma comunitaria al caso di specie la disciplina nazionale debba essere disapplicata in favore di quella europea.

Sul punto la Corte di Giustizia dell'Unione Europea esordisce affermando come, dalle memorie delle parti presentate in allegato al rinvio, sia la DQ e il governo italiano sia la Commissione sostengono che il punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento non sia applicabile, *ratione temporis*, alla controversia di cui al procedimento principale. Sulla questione, infatti, l'articolo 12, paragrafo 1 ter, del regolamento n.1178/2011 prevede che gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni dell'allegato I fino all'8 aprile 2013 e nel caso di specie, risulta dal fascicolo sottoposto alla Corte che la Repubblica italiana si è avvalsa di tale facoltà; ciò evidenzia già

preliminarmente la particolare criticità della richiesta del Sig. Caffaro essendo questa fondata su una condotta tenuta dalla DQ nel settembre del 2012.

Secondo quanto sopra indicato, quindi, la disciplina europea prevista dal regolamento 1178/2011 non risulta essere applicabile, *ratione temporis*, alla controversia in oggetto e a giudizio della Corte di Giustizia non vi è luogo a rispondere alla prima questione presentata dalla Corte di Cassazione.

4. – Con riferimento alla seconda questione, invece, il giudice del rinvio pone il dubbio se la normativa nazionale, imponendo un limite di età per il pensionamento dei piloti alle dipendenze di una società che gestisce aeromobili nell'ambito di attività connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato membro, possa essere concretamente lesiva del divieto di discriminazione in base all'età disciplinato dalla direttiva 78/2000.

Ai sensi dell'articolo 2 paragrafo 1 della direttiva 78/2000 si è in presenza di una discriminazione diretta quando, sulla base dei motivi indicati dall'articolo 1 della stessa direttiva (sesso, orientamento sessuale, età, convinzioni politiche e religiose...) una persona è trattata meno favorevolmente di un'altra in una situazione paragonabile; ora, nel caso oggetto di controversia, risulta palese che i piloti alle dipendenze della DQ, che si occupano di voli di sicurezza nazionale, vengano trattati in maniera meno favorevole nei confronti dei colleghi dell'aviazione commerciale essendo previsto un limite massimo di età di 60 anni per l'esercizio dell'attività.

Da ciò ne consegue che la normativa nazionale istituisce evidentemente una differenza di trattamento; occorre tuttavia verificare se le finalità perseguite dalla disciplina italiana contrastino con il disposto dall'articolo 2 paragrafo 1 della direttiva configurando una situazione di differenza di trattamento illegittima.

Dalle considerazioni del giudice del rinvio risulta che il dettato del DPCM in discussione nel procedimento cercherebbe di garantire un livello adeguato di sicurezza dei voli di Stato operati dalla DQ nell'interesse della sicurezza nazionale.

Proprio le motivazioni di sicurezza nazionale vengono menzionate direttamente dall'articolo 2 paragrafo 5 della direttiva 78/2000 e, perciò, la Corte di Giustizia decide di analizzare la disciplina nazionale alla luce dei principi espressi da detto articolo in combinato disposto con quanto indicato dall'articolo 4 paragrafo 1 della stessa direttiva.

Ai termini dell'articolo 2 paragrafo 5 rimangono impregiudicate tutte le: "misure adottate dalla legislazione nazionale atte a garantire la sicurezza pubblica, la tutela dell'ordine pubblico, la prevenzione dei reati e la tutela della salute e dei diritti delle libertà altrui". Il legislatore europeo, con detta disciplina, ha inteso prevenire un ipotetico conflitto tra il principio di parità di trattamento in ambito lavorativo e la necessità di assicurare l'ordine e la sicurezza indispensabili in ogni società democratica, tutto ciò a condizione che tali misure siano effettivamente necessarie alla realizzazione delle finalità appena indicate (sul punto si veda sentenza del 22 gennaio 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, punto 54 e la giurisprudenza ivi citata).

La deroga al divieto di discriminazione postulato dall'articolo 2, tuttavia, da pacifico orientamento giurisprudenziale della Corte di Giustizia deve essere interpretata in maniera restrittiva non essendo possibile allargare la dispensa dall'applicazione dei principi contenuti nella direttiva anche a situazioni simili ma non coincidenti con quelle elencate esplicitamente dal paragrafo 5.

Posto quanto sopra, il giudice europeo deve ora verificare se la disciplina contenuta in un decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri possa essere considerata parte integrante del termine "legislazione nazionale" indicato dalla direttiva.

La Corte afferma che la nozione di "misure previste dalla legislazione nazionale" non è limitata alle sole discipline risultanti da un atto adottato al termine di un procedimento legislativo ma comprende anche tutti quei documenti che prevedono misure, in una specifica materia, introdotte sulla base di una norma sufficientemente

precisa (e sulla questione si veda sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punti 59 e 61). Sul punto dalla decisione di rinvio si evidenzia come la differenza di trattamento sia istituita da un DPCM le cui disposizioni derogano al codice della navigazione e al regime comune del diritto del lavoro pur mantenendo quale base fondante la disciplina indicata dall'articolo 748, terzo comma, del codice stesso il quale: "abilita le autorità nazionali competenti ad adottare norme che consentano di garantire un livello adeguato di sicurezza". In considerazione di ciò la disciplina prevista dal Decreto risulta sia sufficientemente precisa sia assunta legittimamente dall'autorità competente in materia (il Governo) secondo la previsione del codice.

Oltre a quanto sopra enunciato, la Corte di Giustizia conferma inoltre che le finalità perseguite dal DPCM rientrano a pieno titolo nelle situazioni di deroga al regime principale elencate dall'articolo 2 paragrafo 5 della direttiva 78/2000; la sicurezza aerea, infatti, è compresa nel novero di quelle materie contribuenti alla sicurezza pubblica nazionale e l'obiettivo della normativa in oggetto è quella di stabilire una disciplina che mira ad evitare gli incidenti aeronautici mediante il controllo dell'idoneità e delle capacità fisiche dei piloti le quali costituiscono innegabilmente misure idonee a garantire la sicurezza pubblica (si veda in tal senso sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 58).

A questo punto il giudice europeo passa ad esaminare l'effettiva necessità della normativa italiana ai fini della tutela della sicurezza pubblica secondo l'interpretazione restrittiva che bisogna dare al dettato dell'articolo paragrafo 5 della direttiva.

Già nel recente passato (si veda sempre la sentenza del 13 settembre 2011, Prigge e a. C 447/09, EU:C:2011:573) la Corte di Giustizia ha statuito come 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. In tale sentenza, tuttavia, viene verificato come il limite dei 60 anni di età era stato fissato non per vietare ai piloti di linea di esercitare la loro attività dopo quell'età ma soltanto per restringere tale esercizio; appare pertanto palese, a giudizio della Corte, come il disposto della normativa nazionale, nel caso di specie, non fosse strettamente necessario per la realizzazione della finalità perseguita. L'obiettivo ultimo del dettato del punto FCL.065 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011 è invece quello di vietare l'esercizio della professione di pilota di linea ai titolari di licenza di età superiore a 65 anni.

Posto quanto sopra, nella causa di cui al procedimento principale secondo il fascicolo sottoposto alla Corte 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. Partendo da questo assunto si può presumere che a differenza dei piloti di linea, quelli della DQ sarebbero abitualmente chiamati ad intervenire in condizioni difficili, o addirittura estreme, sicché la realizzazione di tali operazioni richiederebbe il possesso di requisiti fisici particolarmente rigorosi che, almeno dal punto di vista teorico, potrebbero legittimare il restringimento di età indicato dalla normativa nazionale. Peraltro, 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 impegnati in operazioni connesse alla tutela della sicurezza nazionale di uno Stato non possano più svolgere la loro attività professionale, a differenza di quanto segnalato per l'aviazione commerciale.

In considerazione di ciò, in via generale, non è possibile affermare che il limite di età per svolgere voli quali quelli gestiti dalla DQ dovrebbe corrispondere all'età di 65 anni come previsto nel settore del trasporto aereo commerciale. Per tale ragione, il giudice europeo sottolinea come sulla questione spetti al giudice nazionale, alla luce dell'insieme delle circostanze del procedimento principale, stabilire se la normativa interna sia necessaria alla pubblica sicurezza e sia applicabile, pertanto, la disciplina di deroga prevista dall'articolo 2 paragrafo 5 della direttiva 78/2000.

Alla luce delle considerazioni precedenti la Corte di Giustizia ha quindi affermato 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”.

5. – L’ultima questione da analizzare è quella relativa all’interpretazione dell’articolo 4 della direttiva 78/2000.

Ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 1:

“Gli Stati membri possono stabilire che una differenza di trattamento basata su una caratteristica correlata a uno 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”.

Come già illustrato in relazione alla questione precedente, il requisito di idoneità fisica è fondamentale per il tipo di attività che è richiesta ai piloti degli aerei della DQ e, pertanto, una carenza fisica è facilmente configurabile quale elemento fortemente invalidante la prestazione richiesta e, a giudizio della Corte, proprio l’aumentare dell’età è una delle caratteristiche principali che contribuiscono al decadimento fisico di una persona; in considerazione di ciò stabilire un limite di età inferiore rispetto a quello previsto per l’aviazione principale potrebbe tranquillamente essere considerato un requisito necessario ed essenziale per lo svolgimento dell’attività lavorativa (così come richiesto dall’articolo 4 della direttiva, sul punto si veda sentenza del 13 settembre 2011, *Prigge e a.*, C-447/09, EU:C:2011:573, punto 67).

Inoltre, nel caso di specie, dalle rilevazioni dell’avvocato generale si evidenzia come spesso i piloti della DQ siano abitualmente chiamati ad intervenire in condizioni difficili, o addirittura estreme, sicché la realizzazione di tali operazioni esigerebbe il possesso di requisiti fisici particolarmente rigorosi e, pertanto, a maggior ragione il limite di età è considerabile un elemento necessario al fine del corretto adempimento delle mansioni lavorative richieste.

In merito alle finalità perseguite dalla normativa nazionale si è già segnalato come la stessa abbia quali obiettivi principali la sicurezza del traffico aereo e la tutela della sicurezza nazionale.

La Corte già attraverso la sua giurisprudenza precedente aveva affermato che l’obiettivo consistente nel garantire la sicurezza del traffico aereo costituisce di per sé 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); ugualmente anche la finalità di assicurare la tutela della sicurezza nazionale deve essere considerata legittima ai sensi della medesima disposizione di cui sopra. Resta, tuttavia, da verificare se la previsione della cessazione dell’attività a 60 anni sia considerabile un requisito proporzionato alle finalità perseguite dalla norma tenuto conto che, come ribadito dalla Corte, la legittimità dell’applicazione di una disparità di trattamento è configurabile solo in casi “strettamente limitati”.

Posto quanto sopra, come già enunciato in relazione all’analisi della questione precedente, il giudice europeo ricorda, anche su quest’ultimo punto, che l’illegittimità della riduzione del limite di età pensionabile ravvisato in occasione della sentenza *Prigge e altri* (C-447/09, EU:C:2011:573) non può essere trasposta alla causa in

oggetto poiché detta soluzione risulta valevole solo per le controversie riguardanti il trasporto aereo commerciale.

Per questo motivo, 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.

Pertanto l'articolo 4 paragrafo 1 della direttiva 78/2000 deve essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale, quale quella in oggetto nel procedimento principale, che 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 al raggiungimento dei 60 anni di età a condizione che il giudice nazionale verifichi l'effettiva proporzionalità della misura applicata al caso concreto.

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”.

867

Al termine dell'analisi delle questioni poste dalla Corte di Cassazione italiana e in considerazione dei rilievi emersi nel procedimento di rinvio la Corte di Giustizia dichiara che:

“– 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”.

6. – Esaurita l'analisi del corpo della sentenza pare opportuno indicare alcune brevi osservazioni su quanto illustrato.

In primo luogo, anche in questa causa viene ribadito dalla Corte di Giustizia come il sistema di valori e principi stabilito dalla direttiva 78/2000 abbia la funzione di parametro di conformità delle norme nazionali ai valori fondamentali promossi dall'Unione Europea quali il divieto di discriminazione sul luogo di lavoro.

In secondo luogo, il giudice europeo però manifesta un approccio decisamente cauto con riferimento all'applicabilità delle deroghe al divieto di disparità di trattamento; nella sentenza, infatti, viene ricordato come l'elenco di situazioni che legittimano una differenza di trattamento sul luogo di lavoro siano tassativamente previste dall'articolo 2 paragrafo 5 della direttiva e che, in ogni caso, anche in presenza di una motivazione fondata, la misura che crea la disparità deve sottostare ai requisiti di necessità e proporzionalità rispetto al fine perseguito dalla normativa. Peraltro, la possibilità di estendere l'esclusione del campo di applicazione della direttiva 78/2000 anche a situazioni non esplicitamente citate dalla direttiva è, se non esclusa, decisamente ristretta.

Nonostante ciò, nel caso di specie la Corte ravvisa come in materia di trasporto aereo per motivi di sicurezza nazionale non esiste una disciplina europea uniforme che stabilisca o quantomeno suggerisca un limite di età per il pensionamento dei piloti compresi in questa categoria. Conseguentemente, oltre a giudicare legittima la motivazione alla base di una disciplina particolarmente rigida in materia di età pensionabile, il giudice europeo sottolinea come al caso non sia applicabile quanto già deciso in occasione della sentenza *Prigge* la quale constatava la sussistenza di una discriminazione fondata sull'età nella normativa regolante l'aviazione commerciale tedesca; su tale materia, tuttavia, esiste una normativa europea che prevede una specifica soglia di età per la messa a riposo dei piloti delle compagnie aeree e pertanto la Corte si era potuta soffermare su un dato solido e preciso mentre altrettanto non si ravvisa per il pensionamento di piloti di compagnie operanti in ambito di sicurezza nazionale.

Da questa indicazione se ne deduce, senza alcuna novità peraltro, che la giurisprudenza europea tende ad invadere il meno possibile la sfera di influenza dei singoli stati quando non vi siano normative europee specifiche, a maggior ragione su questioni di ordine pubblico o sicurezza nazionale su cui in ogni caso, a giudizio dei giudici della Corte, l'organo più adatto a giudicare la corrispondenza tra normativa interna e principi del diritto europeo è lo stesso giudice nazionale.

In conclusione, la Corte di Giustizia, come spesso avviene nelle sentenze relative alla direttiva 78/2000, richiama l'importanza del ruolo dell'autorità giurisdizionale nazionale quale vero unico soggetto competente a verificare la conformità del diritto nazionale ai valori fondamentali del diritto comunitario.