



ESENTE REGISTRAZIONE - ESENTE P.M. - ESENTE DIRITTO

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

Oggetto

SEZIONE LAVORO

[Empty rectangular box]

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

R.G.N. 19648/2016

- Dott. GIUSEPPE BRONZINI - Presidente - Cron. 13678
- Dott. MATILDE LORITO - Consigliere - Rep.
- Dott. MARGHERITA MARIA LEONE - Rel. Consigliere - Ud. 24/04/2018
- Dott. FABRIZIA GARRI - Consigliere - PU
- Dott. ANTONELLA PAGETTA - Consigliere -

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA INTERLOCUTORIA

sul ricorso 19648-2016 proposto da:

CAFARO GENNARO, elettivamente domiciliato in ROMA,
 VIA CARLO POMA, 2, presso lo studio dell'avvocato
 SILVIA ASSENNATO, che lo rappresenta e difende
 unitamente all'avvocato GIOIA SACCONI: giusta
 comparsa di costituzione nuovo difensore del
 12/02/18;

l

- **ricorrente** -

contro

2018

1836

CAI COMPAGNIA AERONAUTICA ITALIANA S.P.A. P.I.
 010206810001, in persona del legale rappresentante
 pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIA
 A. BERTOLONI 41, presso lo studio dell'avvocato

GIUSEPPE GUANCIOLI, che la rappresenta e difende
giusta delega in atti;

- controricorrente -

avverso la sentenza n. 882/2016 della CORTE D'APPELLO
di ROMA, depositata il 19/02/2016 r.g.n. 1510/2014;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica
udienza del 24/04/2018 dal Consigliere Dott.

MARGHERITA MARIA LEONE;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore
Generale Dott. STEFANO VISONA', che ha concluso per

il rigetto del ricorso;

udito l'Avvocato GIOIA SACCONI;

udito l'Avvocato GIUSEPPE GUANCIOLI.



IN FATTO E DIRITTO

Rilevato che

1)-La Corte di appello di Roma, con la sentenza n. 882/2016, aveva confermato la decisione con la quale il Tribunale locale aveva rigettato la domanda di Cafaro Gennaro diretta alla declaratoria di illegittimità del licenziamento intimatogli il 19.1.2012 con effetto dal 19.9.2012, per raggiungimento del 60° anno di età.

2)-La Corte territoriale aveva ritenuto che la società datrice di lavoro (CAI spa) era stata costituita ai sensi dell'art. 25 della legge n. 124/2007, e svolgeva quindi attività "classificata" ovvero una attività di copertura dei servizi segreti, non avente alcuno scopo di lucro e che il ricorrente, pilota di aeromobili della stessa società, era assoggettato alla speciale disciplina dettata dal DPCM del 9 settembre 2008 che, in attuazione dell'art. 748 co. 3, del codice della navigazione, disponeva il regolamento sui limiti di impiego del personale navigante di CAI Spa.

3)-Non erano quindi applicabili alla società CAI spa ed al Cafaro le disposizioni di cui al codice della navigazione, avendo l'art. 744 4° comma cod. nav. disposto l'equiparazione agli aeromobili di Stato di quelli utilizzati da soggetti pubblici o privati per attività inerenti alla tutela della sicurezza nazionale ed avendo, l'art. 748 cod. nav., previsto espressamente la non applicabilità della disciplina del codice della navigazione alle aeromobili che prestino attività per la tutela della sicurezza nazionale.

4)- Il giudice d'appello valutava che, in ragione del disposto di tali norme, era stato emanato un DPCM e dei regolamenti conseguenti che, in materia di regolamentazione del rapporto di lavoro dei piloti aveva stabilito la cessazione automatica del rapporto di lavoro al raggiungimento del 60° anno di età, e che, pertanto, alcun licenziamento era intervenuto nel caso di specie, essendo intervenuta una automatica cessazione del rapporto di lavoro, rispetto alla quale era del tutto infondata ogni pretesa di repectage;

Il Cafaro impugnava la sentenza affidando il ricorso a 3 motivi cui resisteva SCAI spa con controricorso ; entrambi depositavano memorie illustrative; il P.M. depositava osservazioni.

La causa, trattata originariamente in udienza camerale, veniva rinviata alla pubblica udienza.

5)- con il primo motivo il ricorrente censura la violazione e falsa applicazione (ex art. 360 nn.3,4,5) , degli artt. 744,746 e 748 cod. nav. Artt. 2.3.4 delle Disposizioni della legge in generale, ; Artt. 3,4,38,70,76,77,e 87 della Costituzione, art. 437 cpc, art. 24 DL n. 201/2011 (conv. L.n. 214/2011), art. 3 D.lvo n.,164/97,art.10 DPR n. 157/2013; DPCM 9 settembre 2008;DPCM 10-19 luglio 2012, avendo , la Corte di appello, erroneamente ritenuto che in materia di rapporto di lavoro dei piloti di società quale la CAI spa, il codice della navigazione , ed in particolare l'art. 748, prevedesse una delega all'autorità amministrativa, a regolamentare, diversamente rispetto alla disciplina generale, le cause di cessazione del rapporto di lavoro dei piloti. Il ricorrente lamenta infatti la mancata applicazione di quanto previsto dal D.L. n. 201/2011, art. 24 (conv. L.n. 214/2011) relativamente al conseguimento della pensione di vecchiaia al raggiungimento del sessantaseiesimo anno di età.

6)- con il secondo motivo censurava la violazione e falsa applicazione dell'art. 12 del Regolamento UE n. 1178/2011, nonché gli artt. 2,4,e 6 della Direttiva 2000/78/CE del Dlgs n. 216/12 e dell'art. 15 l.n. 300/70, per aver , la Corte, erroneamente ritenuto non applicabile il Regolamento UE in materia di requisiti tecnici inerenti gli equipaggi dell'aviazione civile, ed in particolare di requisiti di età massima per i piloti, che fissa al 65° anno di età (differenziando i livelli di responsabilità per i piloti ultrasessantenni facenti parte dell'equipaggio). La Corte aveva ugualmente errato nel non aver considerato quanto enunciato dalla Corte di Giustizia con la sentenza n. 447/09 del 13.9.2011, con riguardo alla non legittimità di una norma del CCNL anticipativa dell'età di pensionamento dei piloti civili, se pur giustificata da ragioni di maggior sicurezza aerea. Risultavano quindi

discriminatorie le disposizioni del DPCM 227266/986/01.03 di recepimento di un regolamento limitato ai soli piloti e dipendenti della CAI spa.

7) con il terzo motivo il ricorrente denunciava la violazione e falsa applicazione dell'art. 18 l.n. 300/70; degli artt. 3,5 della L.n. 604/66; dell'art. 2697 c.c ;artt. 115,324,437 c.p.c. e art. 2909 c.c per aver, la Corte, erroneamente ritenuto che la CAI svolgesse solo attività di trasporto aereo a fini istituzionali, e non anche altre attività quali il trasporto discontinuo di cose e persone, servizio di lavoro aereo, scuola di pilotaggio e di specializzazioni aeronautiche, nelle quali impiegare, eventualmente, il ricorrente. Rilevava a riguardo che la previsione di cessazione dell'attività di pilota non necessariamente doveva comportare la cessazione del rapporto di lavoro, in quanto cio' non era previsto neppure dal DPCM richiamato.

Considerato che

8)- I motivi del ricorso richiedono una preliminare valutazione sulla natura del rapporto di lavoro dei piloti dipendenti della società CAI e sulla disciplina a questo inerente.

Questa Corte ha già avuto modo di pronunciarsi in materia (Cass.n. 19024/2017) ed ha valutato che " E' incontrovertibile la qualificazione degli aeromobili di C.A.I. spa come aeromobili equiparati agli aeromobili di Stato in forza del D.P.C.M. del 15.7.2006 ed ai sensi dell' articolo 744 ultimo comma, cod.nav. Ai suddetti aeromobili non si applicano (salvo diversa disposizione) le norme del codice della navigazione, come dispone l'art. 748 co.1 cod. nav. Ai sensi dell' art. 748 co. 3 cod.nav. 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. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 settembre 2008 è stato approvato, in attuazione dell'art. 748 co. 3 citato, il «regolamento sui limiti di impiego del personale navigante di CAI spa » . Le disposizioni del regolamento sostituiscono la disciplina del codice della navigazione e sono altresì prevalenti rispetto alla disciplina

comune del rapporto di lavoro: trattasi di fonte di rango primario, giacchè integrativa del precetto dell'articolo 748 comma 3 cod. nav. (che contiene un rinvio recettizio) nonché di natura inderogabile, poichè diretta a garantire un adeguato livello di sicurezza dei voli nell'interesse della sicurezza nazionale (cf. art. 744 uc cod. nav.).

Nell'ambito del regolamento rileva in causa la disposizione PCM-OPS 1.1136, rubricata «limite massimo di età» secondo cui «Tenuto conto delle finalità di cui ai precedenti articoli si stabilisce che i piloti della Compagnia possono svolgere attività professionale fino e non oltre il compimento del sessantesimo anno di età» (Cass.n. 19024/2017)

9) I principi sopra enunciati da questa Corte, del tutto condivisibili nella individuazione della speciale natura del rapporto di lavoro dei dipendenti CAI, facevano peraltro riferimento a fattispecie antecedente, quanto a *regola iuris* sul limite di età, all'entrata in vigore del Regolamento UE n. 1178/2011 intervenuta in data 8 aprile 2012, e non tenevano conto, in particolare, del disposto del punto FCL.065 che, occupandosi delle <Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale>, stabilisce che solo con il raggiungimento del 65° anno di età il titolare di una licenza di pilotaggio non puo' operare come pilota di aereo commerciale, altresì disponendo che nell'arco di età compresa tra il 60 e il 64 ^ anno di età e' possibile operare quale pilota membro di equipaggio plurimo ed a condizione che tale titolare sia l'unico pilota dell'equipaggio di volo ad aver raggiunto i 60 anni di età.

La Corte di appello ha erroneamente ritenuto che l'entrata in vigore in Italia del Regolamento potesse essere differita a data successiva al momento del recesso, circostanza che invece deve escludersi non rientrando la disposizione qui in esame tra quelle che consentono agli Stati di differirne l'applicabilità.

9) Deve valutarsi se quindi, il richiamato Regolamento, espressamente applicabile alle ipotesi di trasporto aereo commerciale, con riguardo all'età dei piloti possa invece assumersi a regola generale applicabile anche ai piloti dipendenti di CAI, in quanto la natura particolare della società e del

servizio fornito non determinano alcun effetto interdittivo sulle condizioni di età richieste per i piloti delle aeromobili.

10) A tal riguardo nella sentenza 5 luglio 2017, causa C-190/16 Werner Fries/Lufthansa nel verificare la compatibilità del punto FLC.065, lettera b) dell'allegato I del Regolamento n. 1178/2011 (sulla cui applicazione ci si interroga nella fattispecie all'esame), con il principio di parità di trattamento, la Corte di giustizia ha ribadito che esso costituisce un principio generale del diritto dell'Unione e che il principio di non discriminazione enunciato nell'art. 21, paragrafo 1, della Carta ne costituisce una particolare espressione.

11) Nella decisione in quella sede adottata la stessa Corte, esaminando le possibili distonie dei differenti limiti di età previsti per i piloti di aerei commerciali rispetto a quelli non commerciali in riferimento agli enunciati principi di parità di trattamento e non discriminazione, ha ritenuto che nello stabilire per il trasporto aereo commerciale il limite invalicabile del 65° anno di età " 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. 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".

12) Ha poi chiarito ulteriormente che " 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".

13) Tali considerazioni, indicative di una scelta legislativa dell'Unione improntata a identificare nel limite dei 65 anni un punto di equilibrio tra esigenze di sicurezza sui voli e diritto di libero esercizio della attività di lavoro, assumono rilievo nell'individuazione dei criteri cui riferirsi per valutare la legittimità dell'inferiore limite di età disposto per i piloti dipendenti CAI.

14) In ipotesi la Corte adita non ritenesse applicabile *ratione materiae* il richiamato Regolamento alla fattispecie in esame, dovrà allora determinarsi se la speciale disciplina prevista per i piloti dipendenti CAI sia coerente e compatibile con la Direttiva 78/2000 e quindi con i principi di non discriminazione per età in essa affermati e con la possibilità di considerare le "circostanze, in cui delle disparità di trattamento in funzione dell'età possono essere giustificate e richiedono pertanto disposizioni specifiche che possono variare secondo la situazione degli Stati membri".

Risulterà quindi essenziale accertare se tra le disparità di trattamento che sono giustificate, possa annoverarsi anche quella in esame, dettata dalla particolare attività svolta dalla società CAI.

15) Ulteriore parametro di necessaria considerazione è l'art. 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea che, al paragrafo n. 1 vieta qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare...sull'età (in tal senso sentenza 19 gennaio 2010 , causa C-555/07 Kucukdeveci, cit punto 22, nonché la sentenza 5 luglio 2017 , causa C-190/16 Werner Fries/Lufthansa) cui la Direttiva 2000/78 dà espressione concreta.

16) Questa Corte di legittimità ritiene quindi di sollevare questione pregiudiziale sui quesiti di seguito specificati. Circa le "indicazioni" rivolte al Giudice ordinario dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 269/2017 rileva questa Corte che le stesse sono espresse in un "obiter" non vincolante per il Giudice comune essendo contenute in una decisione di inammissibilità per un profilo e di rigetto per il resto ed in ogni caso che la Corte delle leggi italiane anche nelle ipotesi in cui una legge sia oggetto di dubbi di illegittimità tanto in riferimento ai diritti protetti dalla Costituzione italiana, quanto in relazione a quelli garantiti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea in ambito di rilevanza sovranazionale, allorchè si tratti

di questioni di interpretazione o di invalidità del diritto dell'Unione, ha fatto salvo il potere del Giudice ordinario di disporre rinvio pregiudiziale ai sensi dell'art. 267 del TFUE (v.punto 5.2)

Il dialogo diretto con la Corte di Giustizia risulta essere, nel presente caso, lo strumento piu' diretto ed efficace per accertare la compatibilità del diritto interno con le disposizioni dell'Unione ed i principi posti a tutela dei diritti fondamentali stante la chiara prevalenza degli aspetti concernenti il contestato rispetto del diritto dell'Unione sui profili nazionali.

17) Con riferimento alla disposizione nazionale di cui in narrativa (DPCM 9 settembre 2008), ai sensi dell' art.267 TFUE, si solleva questione pregiudiziale diretta ad accertare la applicazione al caso in esame del Regolamento n. 1178/2011 con conseguente disapplicazione del DPCM 9 settembre 2008 ovvero, in linea subordinata, la compatibilità di quest'ultimo con il principio di non discriminazione per età, quale espresso concretamente dalla direttiva CE n. 2000/78 e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'unione Europea (art. 21,n. 1).

P.Q.M.

Dispone, ai sensi e per gli effetti dell'art. 267 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea di chiedere, in via pregiudiziale, alla Corte di giustizia dell'unione europea:

- 1)-se la normativa nazionale di cui al DPCM del 9 settembre 2008, in attuazione dell'art. 748 co. 3, del codice della navigazione, dispositivo del regolamento sui limiti di impiego del personale navigante di CAI Spa ed in particolare dispositivo della cessazione automatica del rapporto di lavoro al raggiungimento del 60° anno di età, sia in contrasto con il Regolamento n. 1178/2011 per la parte in cui fissa al 65° anno di età il limite per l'impiego dei piloti nel trasporto aereo commerciale e se quest'ultimo, previa disapplicazione della speciale normativa nazionale, sia applicabile al caso di specie;
- 2)- in linea subordinata, ove il Regolamento fosse ritenuto inapplicabile alla fattispecie *ratione materiae*, se la predetta normativa nazionale sia contraria al principio di non discriminazione in base all'età, di cui alla

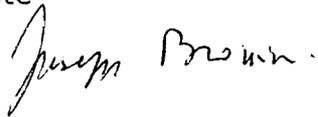
Direttiva 2000/78, alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (art. 21,n, 1) cui la Direttiva 2000/78 dà espressione concreta;

3)-sospende il presente giudizio sino alla definizione della suddetta questione pregiudiziale.

4)- ordina l'immediata trasmissione di copia della presente ordinanza, unitamente agli atti del giudizio, alla cancelleria della Corte di giustizia europea.

Così' deciso in Roma nella camera di consiglio del 24 aprile 2018.

Il Presidente



Il Funzionario Giudiziario
Dott.ssa Donatella COLETTA
Depositato in Cancelleria



oggi,3.0...MAG..2018.

Il Funzionario Giudiziario
Dott.ssa Donatella COLETTA

