



Bruxelles, 11.11.2014
COM(2014) 701 final

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione, in conformità al punto 13 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria (domanda EGF/2013/014 FR/Air France, presentata dalla Francia)

RELAZIONE

L'articolo 12 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020¹ consente la mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) oltre i limiti delle pertinenti rubriche del quadro finanziario, senza peraltro eccedere il massimale annuo di 150 milioni di euro (a prezzi 2011).

Le condizioni applicabili ai contributi del FEG per le domande presentate entro il 31 dicembre 2013 sono stabilite dal regolamento (CE) n. 1927/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che istituisce un Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione².

Il 20 dicembre 2013 la Francia ha presentato la domanda EGF/2013/014 FR/Air France per ottenere un contributo finanziario del FEG in relazione agli esuberi dell'Air France in Francia.

Dopo un attento esame della domanda, in conformità all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1927/2006 la Commissione è pervenuta alla conclusione che sono soddisfatte le condizioni per un contributo finanziario nel quadro di tale regolamento.

RIASSUNTO DELLA DOMANDA E ANALISI

Dati principali:	
Numero di riferimento FEG	EGF/2013/014
Stato membro	Francia
Articolo 2	a)
Impresa principale	Air France
Fornitori e produttori a valle	0
Periodo di riferimento	1.7.2013 – 31.10.2013
Data di inizio dei servizi personalizzati	6.11.2012
Data di presentazione della domanda	20.12.2013
Esuberi durante il periodo di riferimento	1 019
Esuberi prima e dopo il periodo di riferimento	4 194
Numero totale di esuberi ammissibili	5 213
Lavoratori in esubero che si prevede beneficeranno delle misure	3 886
Spese per i servizi personalizzati (EUR)	51 845 626
Spese per l'attuazione del FEG ³ (EUR)	30 000
Spese per l'attuazione del FEG (%)	0,06
Bilancio complessivo (EUR)	51 875 626
Contributo del FEG (50%) (EUR)	25 937 813

1. La domanda è stata presentata alla Commissione il 20 dicembre 2013 ed integrata con informazioni complementari fino al 24 luglio 2014.
2. La domanda soddisfa le condizioni per mobilitare il FEG enunciate all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1927/2006 ed è stata presentata entro il termine di 10 settimane stabilito dall'articolo 5 di detto regolamento.

Legame tra gli esuberi e le trasformazioni rilevanti della struttura del commercio mondiale dovute alla globalizzazione

¹ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884.

² GU L 406 del 30.12.2006, pag. 1. Cfr. anche l'articolo 23 del regolamento (UE) n. 1309/2013, GU L 347 del 20.12.2013, pag. 855.

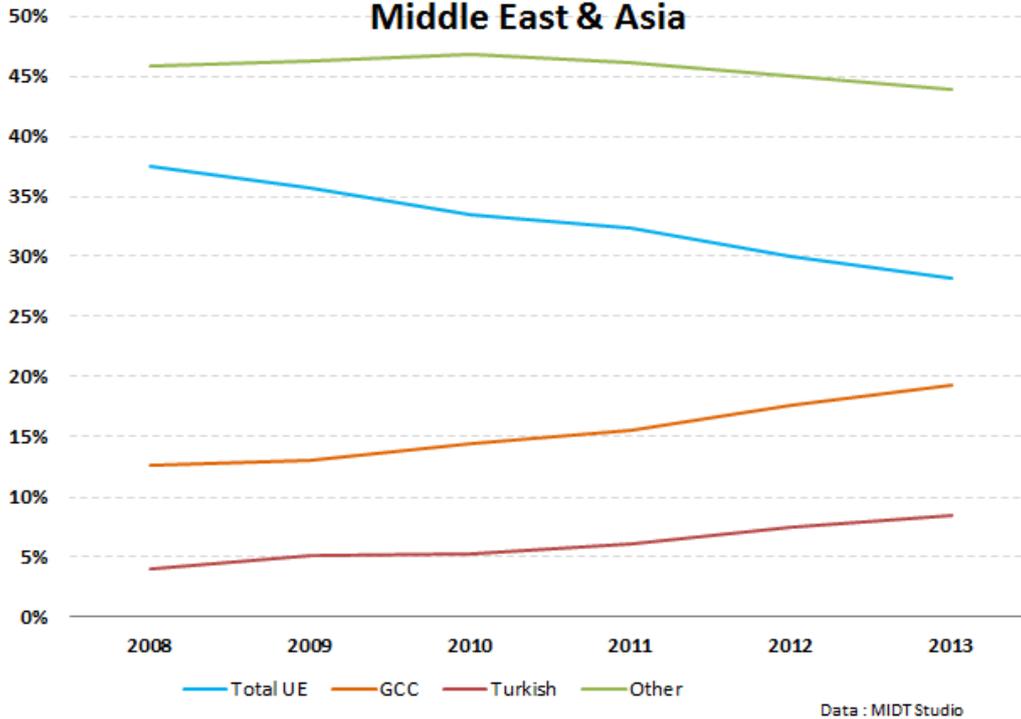
³ Conformemente all'articolo 3, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1927/2006.

3. Al fine di stabilire il legame tra gli esuberi e le trasformazioni rilevanti della struttura del commercio mondiale dovute alla globalizzazione la Francia sostiene che, sebbene a livello globale il mercato del trasporto aereo internazionale sia ancora dominato dalle compagnie aeree europee, questo settore ha subito una grave perturbazione economica, in particolare una diminuzione della quota di mercato dell'UE. Nel periodo 2008-2012 il traffico globale è aumentato del 4,6 % all'anno, in un trend di crescita a lungo termine osservato a partire dal 1970. Tuttavia il traffico aereo tra l'Europa e il resto del mondo sta aumentando a un ritmo più lento (2,4 %), e questo ha comportato una diminuzione della quota di mercato dell'UE- 27 nel settore dei trasporti aerei, misurata in entrate passeggeri/km (RPK).
4. Nonostante la crescita del traffico aereo mondiale nel periodo 2008-2012, la crescita del traffico aereo mondiale tra l'Europa e il resto del mondo è stata limitata, principalmente a causa della scarsa crescita dei flussi fra l'Europa e il Medio Oriente. Mentre il calo del traffico aereo tra l'UE e quattro delle regioni esaminate (America Settentrionale, America Latina, Africa e Asia) si situava tra lo 0,3 % e il 2,8 %⁴, il traffico aereo tra l'UE e il Medio Oriente è diminuito dell'11,4 %.
5. I dati disponibili per il 2013⁵ indicano che la tendenza rilevata per il periodo 2008-2012 continua. La quota dell'Europa è aumentata del 3,8 % nel 2013 rispetto al 2012, meno della media mondiale (5,2 %), e rappresenta il 38 % del traffico aereo mondiale (misurato in RPK), un punto percentuale in meno rispetto al 2012. La regione del Medio Oriente rimane quella con la più rapida crescita a livello globale, con un'espansione del 10,9 % nel 2013 e una quota pari al 9 % del traffico mondiale.
6. Come indicato nel grafico che segue, l'evoluzione delle quote di mercato origine/destinazione tra l'Europa, da un lato, e l'Africa subsahariana, il Medio Oriente e l'Asia, dall'altro, evidenzia un declino delle compagnie aeree dell'UE di quasi 10 punti percentuali a favore dei vettori aerei del Golfo e della Turkish Airlines tra il 2008 e il 2013.

⁴ Il traffico aereo tra l'UE-27 e l'America Settentrionale si è ridotto dello 0,5 %, tra l'UE-27 e l'America Latina dell'1,8 %, tra l'UE-27 e l'Africa del 2,8 % e tra l'UE-27 e l'Asia dell'1,2 %.

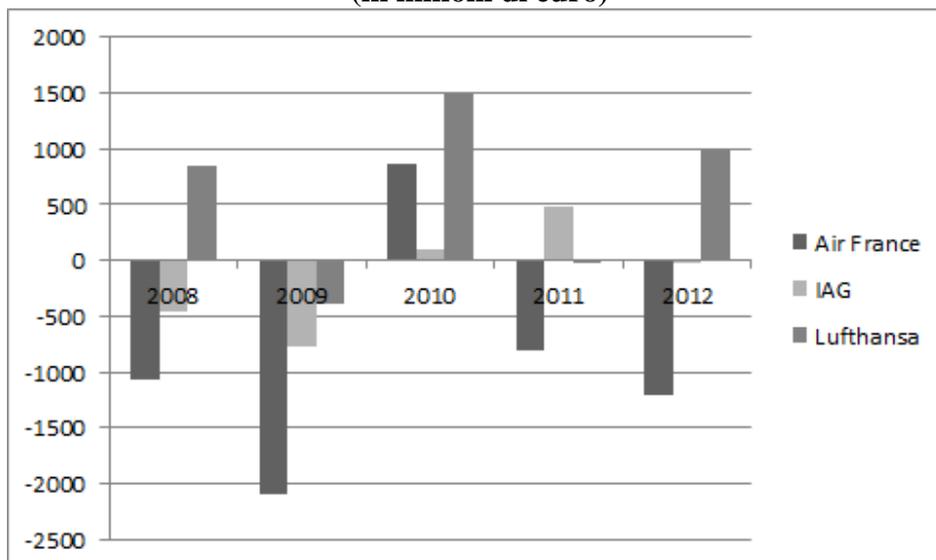
⁵ <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.ECON-RESULTS.Final-2.en.pdf>

Market shares evolution on Subsaharian Africa, Middle East & Asia



7. Gli effetti di questi cambiamenti nella struttura del commercio sono stati aggravati da altri fattori, come il calo della domanda in conseguenza della crisi economica e l'aumento dei prezzi del petrolio (il carburante rappresenta talvolta quasi un terzo dei costi posto/chilometro).
8. Il periodo 2008-2012 è stato difficile per le tre principali compagnie aeree in Europa, Lufthansa, Air France-KLM e IAG⁶, tutte hanno registrato perdite per almeno due anni dei cinque anni in esame.

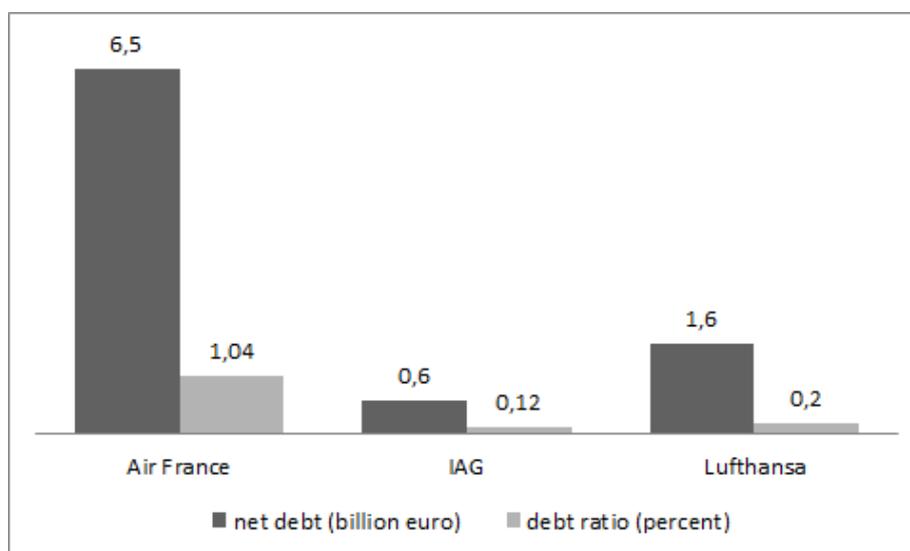
Risultati netti di Air France-KLM, Lufthansa e IAG (2008-2012)⁷ (in milioni di euro)



⁶ IAG comprende la British Airways e Iberia.

9. Il gruppo Air France-KLM deve affrontare particolari difficoltà a causa della sua situazione finanziaria. L'indice d'indebitamento⁸ e il debito netto del gruppo sono più elevati di quelli della IAG o della Lufthansa.

Confronto tra debito netto e indici d'indebitamento nel 2011



Fonte: Air France

10. Di fronte a un debito elevato e ad un'insufficiente capitalizzazione di mercato (inferiore al valore della sua flotta) Air France non ha potuto reagire efficacemente alla perdita di quota di mercato nel trasporto aereo internazionale, che ha reso necessario un piano di diverse migliaia di partenze volontarie concordate con i lavoratori e con i loro rappresentanti.

Indicazione del numero di esuberi e conformità ai criteri di cui all'articolo 2, lettera a)

11. La Francia ha presentato la domanda in base ai criteri d'intervento di cui all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1927/2006, che prevede il licenziamento di almeno 500 dipendenti di un'impresa nell'arco di quattro mesi in uno Stato membro, compresi i lavoratori licenziati dai fornitori o dai produttori a valle di tale impresa.
12. La domanda menziona 1 019 esuberi presso Air France nel periodo di riferimento di quattro mesi compreso tra il 1° luglio 2013 e il 31 ottobre 2013 e altri 4 194 esuberi al di fuori del periodo di riferimento, ma nell'ambito della stessa procedura di licenziamenti collettivi. Il numero di esuberi è stato conteggiato in conformità all'articolo 2, secondo comma, terzo trattino, del regolamento (CE) n. 1927/2006.

Spiegazione della natura imprevista degli esuberi

13. Le autorità francesi sostengono che la crescita della flotta di lunga distanza di tre grandi società della regione del Golfo persico fosse inattesa e straordinaria. Il numero di aeromobili a lungo raggio è aumentato da 100 nel 2005 e circa 200 nel 2008 a oltre 300 nel 2012, tra cui un numero crescente di grandi A380. Quando le linee aeree del Golfo avevano annunciato tali ordini e tali intenzioni d'acquisto un'ampia maggioranza del settore del trasporto aereo aveva espresso dubbi sull'autenticità delle intenzioni e sul modello economico destinato a rendere redditizi tali investimenti.

⁷ Fonte: [Les Compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles? Perspectives à vingt ans](#)

⁸ L'indice d'indebitamento è il rapporto tra il debito totale e l'attivo totale.

14. La capacità di queste società continua a crescere molto rapidamente con grandi ordinativi, come quelli registrati al Salone aeronautico di Dubai nel novembre 2013. Emirates ha sorpreso annunciando l'acquisto di 150 Boeing 777x (con capacità di 342-440 posti) nonché di 50 super jumbo A380 (capacità di 500 posti per aeromobile). Emirates da sola copre gli obiettivi di vendita Airbus di tale aeromobile per il 2014 (25 unità). Etihad Airways ha annunciato un ordine di 56 Boeing a lungo raggio e di 87 aeromobili Airbus, tra cui 50 Airbus A350. Nel frattempo, Qatar Airways ha annunciato un ordine di cinque Airbus A330-freighter, ha confermato l'acquisto di 50 Boeing 777x che erano già stati ordinati al Salone aeronautico di Dubai in novembre e ha aggiunto i diritti di acquisto per altre 50 unità di tale aeromobile a lungo raggio⁹.
15. Secondo la stampa¹⁰ i piani di espansione di Emirates, Qatar e Etihad evidenziano come il centro di gravità del traffico aereo globale si sia spostato dall'Europa e dall'America Settentrionale verso il Medio Oriente.
16. Inoltre, questo fenomeno è parte di un quadro giuridico caratterizzato da una forte tendenza verso la liberalizzazione dei servizi aerei. Tra i 28 Stati membri dell'UE, 24 hanno firmato con i paesi del Golfo accordi che offrono ai loro vettori un ampio accesso al mercato europeo. Questi rapidi cambiamenti delle "regole del gioco" privano i vettori europei della prevedibilità che era indispensabile per pianificare i loro investimenti nella flotta, il cui valore è considerevole.
17. Il prezzo del petrolio è rimasto a livelli storicamente elevati. Nel 2011 i costi del carburante hanno assorbito il 24 % delle entrate delle compagnie aeree, contro il 17 % nel 2007.
18. La combinazione di tali circostanze e la situazione nel settore del trasporto aereo negli anni successivi alla crisi economica e finanziaria hanno reso difficile prevedere gli sviluppi futuri del trasporto aereo e prendere le necessarie misure di adeguamento in modo meno improvviso.

Identificazione delle imprese che hanno licenziato e dei lavoratori ammessi all'assistenza

19. La domanda si riferisce a 5 213 licenziamenti.
20. La ripartizione dei 3 886 lavoratori ammessi all'assistenza è la seguente:

Categoria	Numero	Percentuale
Uomini	2 322	59,75
Donne	1 564	40,25
Cittadini UE	3 879	99,82
Cittadini non UE	7	0,18
età compresa tra 15 e 24 anni	1	0,03
età compresa tra 25 e 54 anni	1 206	31,03
età compresa tra 55 e 64 anni	2 679	68,94
età superiore a 64 anni	0	0,00

21. Vi sono 212 lavoratori con un problema di salute di lunga durata o una disabilità.
22. In termini di categorie professionali, la ripartizione è la seguente:

Categoria	Numero	Percentuale
Alti dirigenti (" <i>Cadres supérieurs</i> ")	69	1,78

⁹ <http://online.wsj.com/articles/qatar-airways-confirms-purchase-of-50-boeing-777x-aircraft-1405504408>

¹⁰ <http://dohanews.co/qatar-airways-to-buy-50-long-haul-b777x-planes-from-boeing/>

Dirigenti (" <i>Cadres</i> ")	607	15,62
Personale tecnico e di supervisione (" <i>Techniciens et agents de maîtrise</i> ")	2 803	72,13
Dipendenti e lavoratori (" <i>Employés, ouvriers</i> ")	407	10,47

23. In conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1927/2006, la Francia conferma di aver applicato e di continuare ad applicare una politica di parità tra uomini e donne e di non discriminazione nelle varie fasi di attuazione del FEG e in particolare nell'accesso al FEG.

Descrizione del territorio in questione, delle sue autorità e dei soggetti interessati

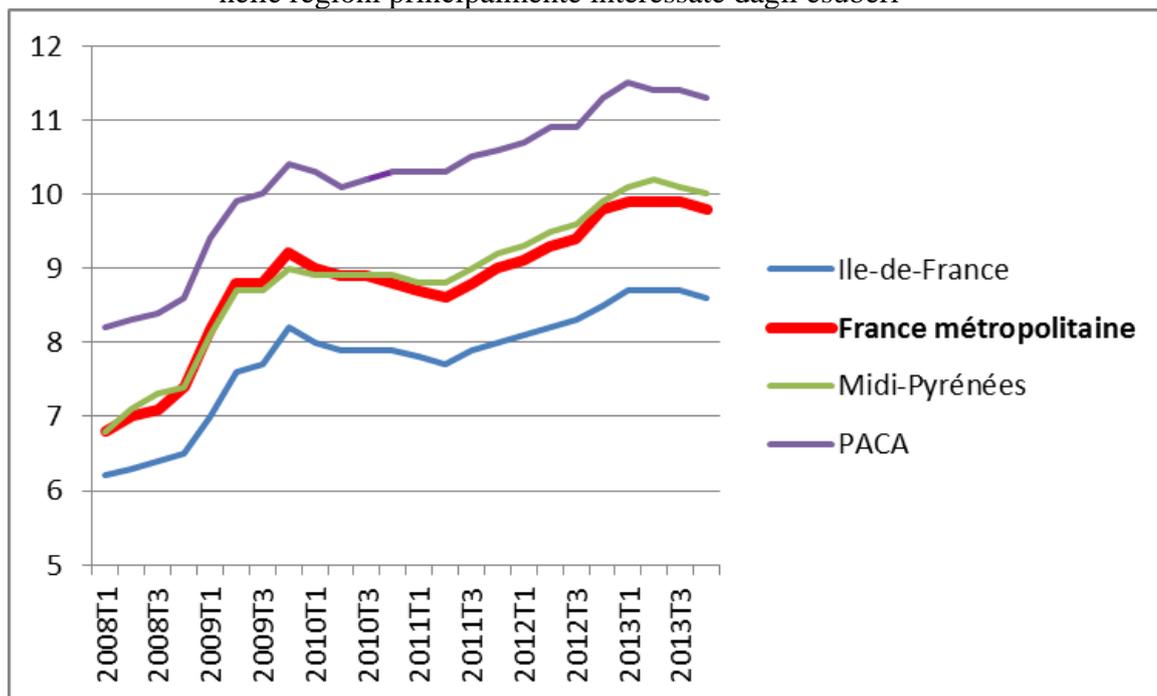
24. I licenziamenti oggetto della presente domanda hanno interessato in particolare la regione dell'Île-de-France (77%); il restante 23 % è distribuito su tutto il territorio del paese, inclusa la Corsica e i DOM, ma prevalentemente (70 %) nelle regioni meridionali Midi-Pyrénées e Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA).
25. L'autorità competente è il Ministero del lavoro, dell'occupazione, della formazione professionale e del dialogo sociale, i *Direcctes*¹¹ regionali e la Delegazione generale per l'occupazione e la formazione professionale (DGEFP). La stessa Air France sarà una delle principali parti interessate e coordinerà il programma.
26. Le autorità francesi hanno confermato che sono state rispettate le condizioni relative ai licenziamenti collettivi stabilite nella legislazione nazionale e nella normativa dell'UE.

Impatto previsto degli esuberi sull'occupazione locale, regionale o nazionale

27. La maggior parte dei licenziamenti è avvenuta nell'Île-de-France (soprattutto a Roissy). Per quanto riguarda la regione di Parigi, il tasso di disoccupazione tende a essere inferiore a quello della Francia metropolitana, mentre in PACA la disoccupazione è superiore di 1,5 punti percentuali e nel Midi-Pyrénées il livello di disoccupazione è allineato a quello della Francia metropolitana.

¹¹ Direccte (*Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi*, Direzioni regionali delle imprese, della concorrenza, del consumo, del lavoro e dell'occupazione) <http://www.direccte.gouv.fr/>. Istituita nel 2010, Direccte riunisce vari servizi amministrativi connessi al commercio, al turismo e all'industria, business intelligence, industria, lavoro e occupazione, concorrenza e consumatori

Livelli di disoccupazione
nelle regioni principalmente interessate dagli esuberi



Fonte: INSEE¹²

28. Secondo le autorità francesi, i licenziamenti di Air France aggraveranno la disoccupazione, che è già cresciuta a causa della crisi economica e finanziaria. Nel periodo 2008-2013 il tasso di disoccupazione è salito del 38,7 % nell'Île-de-France, del 37,8 % in PACA, del 47,0 % nel Midi-Pyrénées e del 44,1 % nella Francia metropolitana. Inoltre l'Île-de-France si trova confrontata con un altro licenziamento collettivo, dato che lo stabilimento di produzione Peugeot-Citroën Automobile (PSA) di Aulnay sarà chiuso completamente nel 2014.
29. Nel territorio interessato dai licenziamenti circa il 40 % dei disoccupati lo è da più di un anno e per ogni posto di lavoro vi sono sette persone in cerca di lavoro.
30. A norma dell'articolo L1233-84 del *Code du Travail* Air France deve partecipare al rilancio di dette regioni poiché dà lavoro ad oltre 1 000 persone. Air France contribuirà di conseguenza alla creazione di nuove attività o di nuovi posti di lavoro in modo tale da ridurre l'impatto dei licenziamenti in queste regioni.

Pacchetto coordinato di servizi personalizzati da finanziare e stima dettagliata dei suoi costi, ivi compresa la sua complementarità con le azioni finanziate dai Fondi strutturali

31. Il "*Projet Transform 2015*", oggetto della presente domanda di intervento del FEG da parte della Francia, è volto a sostenere i 5 213 lavoratori che si sono offerti di lasciare volontariamente l'impresa e in modo specifico i 3 886 lavoratori ammessi all'assistenza.
32. La misura nell'ambito del "*Projet Transform 2015*" per la quale le autorità francesi chiedono il cofinanziamento del FEG riguarda il congedo di riqualificazione ("*congé*

¹² Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE, Istituto nazionale di statistica e studi economici). <http://www.insee.fr>

de reclassement")¹³. La misura è destinata ai lavoratori che, al momento della partenza volontaria, non hanno ancora piani precisi di riqualificazione e desiderano beneficiare, per un periodo di tempo che può estendersi fino a nove mesi e, in determinate circostanze, fino a 15 mesi¹⁴, di misure di riqualificazione, consulenza o assistenza per costituire o rilevare un'impresa.

- Servizi di consulenza e orientamento professionale per i lavoratori. I lavoratori verranno accompagnati e orientati verso i loro progetti di riqualificazione come lavoratori dipendenti o lavoratori autonomi. I partecipanti beneficeranno di consulenza e orientamento nel passaggio da un lavoro all'altro, di sostegno alla ricerca del lavoro, di consulenza e informazione in merito alle offerte di formazione, di promozione dell'imprenditorialità e consulenza su come creare un'impresa (ricerca di finanziamenti, aiuto nella preparazione di un piano aziendale e altri servizi di accompagnamento relativi all'imprenditorialità), ecc.
- Formazione. Ai lavoratori saranno proposti vari tipi di formazione adeguata alle loro esigenze, identificate dai consulenti che prestano i servizi di consulenza. Sarà prestata particolare attenzione ai "*parcours encadrés*", che sono corsi di formazione professionale di lunga durata su posti di lavoro richiesti. Tra gli esempi di possibili corsi di formazione professionale figurano: formazione in ambito vitivinicolo (vinificatore), CAP¹⁵ nel settore dei servizi di ristorazione (food and beverage) e prodotti di pasticceria freschi, formazione per l'ottenimento del DAEFLE (certificato di idoneità all'insegnamento del francese come lingua straniera), formazione nel settore della lavorazione dei metalli, formazione per l'ottenimento del CTRIV¹⁶ (conducente nel trasporto passeggeri), ecc.
- Contributo per la creazione di imprese. Questa misura comprende una sovvenzione fino a 24 000 EUR, che può essere integrata con contributi per l'assunzione fino a 5 000 EUR. Il contributo per la creazione di imprese sarà versato in varie quote una volta raggiunti determinati risultati. Una prima quota di 3 000 EUR sarà versata su presentazione della prova della costituzione o rilevazione di un'impresa, ad esempio la ricevuta di registrazione. La seconda e la terza rata, di 6 000 EUR ciascuna, su presentazione della prima e della seconda dichiarazione IVA sulle vendite dalla quale risulti un fatturato di almeno 500 EUR e 1 000 EUR rispettivamente. I lavoratori autonomi e le imprese individuali che sono esentati dalla valutazione patrimoniale¹⁷ riceveranno la seconda e la terza quota di 6 000 EUR dietro presentazione al RSI¹⁸ del primo e del secondo rendiconto delle attività, indicanti un volume di affari di almeno 200

¹³ Per quanto riguarda il congedo di riqualificazione ("*congé de reclassement*"), l'articolo L 1233-71 del codice del lavoro dispone che un'impresa che occupa più di mille persone è tenuta a proporre le misure ivi stabilite per una durata minima di quattro mesi. Ai sensi della suddetta legislazione, il periodo a partire dal quinto mese è facoltativo e può essere oggetto di un contributo del FEG a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1927/2006. Air France ha deciso di proporre la misura per un periodo massimo di dodici mesi. La domanda non prevede alcun contributo per i primi quattro mesi del congedo di riqualificazione, che corrispondono alla durata minima stabilita dalla legge.

¹⁴ In via eccezionale, per i lavoratori che seguono un "*parcours encadré*" (vale a dire la formazione professionale di lunga durata su posti di lavoro richiesti) il congedo di riqualificazione ("*congé de reclassement*") può essere esteso fino a 15 mesi per completare il "*parcours encadré*" e tre ulteriori mesi di accompagnamento nella ricerca di un impiego.

¹⁵ CAP: *Certificat d'aptitude professionnelle* (certificato di idoneità professionale).

¹⁶ CTRIV: *Conducteur(trice) du transport routier interurbain de voyageurs* (conducente nel trasporto stradale interurbano di passeggeri)

¹⁷ "microsociale", sistema sociale ultrasemplificato, ecc.

¹⁸ *Régime social des indépendants* (regime sociale dei lavoratori autonomi).

EUR e 500 EUR rispettivamente, con la prova del pagamento degli importi dovuti. È prevista una quota aggiuntiva di 9 000 EUR per le imprese, i lavoratori autonomi e le imprese individuali non esentati dalla valutazione patrimoniale, dietro presentazione della prima dichiarazione dei redditi annuale, certificata e approvata.

In caso di assunzione su un posto permanente a tempo pieno di un ex-lavoratore dell'Air France ammesso all'assistenza del FEG, il contributo per la costituzione d'impresa sarà aumentato di ulteriori 3 000 EUR (5 000 EUR se il lavoratore assunto ha più di 55 anni).

- Attività periodiche di informazione e comunicazione destinate ai lavoratori partecipanti.
 - Indennità di riqualificazione (*allocation de congé de reclassement*). Tale indennità mensile, versata fino al termine del "*congé de reclassement*", corrisponde al 70 % dell'ultima retribuzione lorda del lavoratore. Tale importo è calcolato sulla base della supposizione che i lavoratori partecipino a tempo pieno alle misure attive del mercato del lavoro; se la partecipazione avviene in misura minore, il FEG verserà ai lavoratori un'indennità proporzionale alla loro partecipazione effettiva.
 - Indennità di mobilità. Il lavoratore ammesso che accetta un lavoro che comporta un cambiamento di residenza di più di 100 chilometri dall'attuale luogo di residenza riceverà un importo forfettario di 2 880 EUR per coprire le spese necessarie.
33. Nelle spese di attuazione del FEG, comprese nella domanda a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1927/2006, rientrano le attività di organizzazione, controllo e tracciabilità dei dati. Le autorità francesi hanno spiegato che il livello di spesa contenuto previsto per l'attuazione del FEG e l'aliquota zero per le misure di controllo, informazione e pubblicità è dovuto al fatto che non sono state calcolate le attività che in ogni caso esse sono obbligate a svolgere nell'ambito della gestione nazionale.
34. I servizi personalizzati prospettati dalle autorità francesi sono misure attive del mercato del lavoro che rientrano nelle azioni ammissibili definite all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1927/2006. Secondo le stime delle autorità francesi i costi complessivi ammontano a 51 875 626 EUR, di cui 51 845 626 EUR per l'erogazione di servizi personalizzati e 30 000 EUR (0,06 % dell'importo totale) per l'attuazione del FEG. Il contributo totale richiesto al FEG ammonta a 25 937 813 EUR (50% dei costi complessivi).

Azioni	Numero previsto di lavoratori ammessi all'assistenza	Stima dei costi per lavoratore ammesso all'assistenza (in EUR) (*)	Costi complessivi (FEG e cofinanziamento nazionale) (in EUR) (**)
Servizi personalizzati (articolo 3, primo comma, del regolamento (CE) n. 1927/2006)			
Servizi di consulenza e orientamento professionale per i lavoratori. (<i>Orientation professionnelle</i>)	3 886	1 385	5 382 694
Formazione (<i>Formation</i>)	1 268	2 567	3 255 292
Contributo per la costituzione di imprese. (<i>Primes à la création d'entreprise</i>)	955	22 000	21 010 000
Attività periodiche di informazione e comunicazione (<i>Actions de communication destinés aux travailleurs concernés</i>)	3 886	70	272 020
Indennità di riqualificazione (<i>allocation de congé de reclassement</i>)	3 379	6 387	21 580 020
Indennità di mobilità (<i>Mobilité géographique</i>)	120	2 880	345 600
Totale parziale dei servizi personalizzati			51 845 626
Spese di attuazione del FEG (articolo 3, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1927/2006)			
Attività di preparazione			0
Organizzazione, monitoraggio e tracciabilità dei dati			30 000
Informazione e pubblicità			0
Attività di controllo			0
Totale parziale delle spese di attuazione del FEG			30 000
Stima dei costi totali			51 875 626
Contributo del FEG (50% dei costi totali)			25 937 813

(*) Al fine di evitare i decimali, le stime dei costi per lavoratore sono state arrotondate. Tale arrotondamento non influisce tuttavia sul costo totale di ciascuna misura, che rimane come nella domanda presentata dalla Francia.

(**) I totali non corrispondono alla somma delle voci a causa degli arrotondamenti.

35. Le autorità francesi non hanno indicato in che modo le misure di cui sopra sono complementari alle azioni finanziate dai Fondi strutturali. Tuttavia, esse hanno spiegato che non è previsto alcun intervento pubblico a sostegno degli ex-lavoratori di Air France. Poiché Air France è un'impresa *in bonis* (cioè non in liquidazione) che occupa almeno 1000 dipendenti, il datore di lavoro è tenuto a pagare la totalità dei costi delle misure di accompagnamento volte a garantire la riqualificazione dei lavoratori licenziati (si veda la nota sul congedo di riqualificazione, al paragrafo 31).
36. Le autorità francesi hanno inoltre comunicato di aver concluso un accordo scritto con l'impresa che licenzia il quale stabilisce che, nell'attuare le misure di cui sopra, non intende ricevere contributi finanziari da parte di altri strumenti finanziari dell'Unione per le stesse misure.

Data/e di inizio effettivo o previsto dei servizi personalizzati per i lavoratori interessati

37. In data 6° novembre 2012 la Francia ha iniziato a erogare i servizi personalizzati ai lavoratori interessati dal pacchetto coordinato proposto per il cofinanziamento a titolo del FEG. Tale data rappresenta pertanto l'inizio del periodo di ammissibilità per qualsiasi assistenza concessa dal FEG.

Procedure per la consultazione delle parti sociali

38. Le autorità francesi hanno segnalato che il pacchetto coordinato di servizi personalizzati è stato elaborato in consultazione con i rappresentanti dei beneficiari interessati e le parti sociali. Tra il primo trimestre del 2012 e luglio 2013 si sono svolte numerose riunioni tra gli amministratori di Air France e i rappresentanti sindacali, riguardanti gli accordi relativi al piano Transform 2015.
39. Le autorità francesi hanno confermato che sono state rispettate le condizioni relative ai licenziamenti collettivi stabilite nella legislazione nazionale e nella normativa dell'UE.

Informazioni sulle azioni prescritte dalla legislazione nazionale o dai contratti collettivi

40. Per quanto riguarda i criteri di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1927/2006, nella domanda le autorità francesi:
- hanno confermato che il contributo finanziario del FEG non sostituisce le misure che sono di competenza delle imprese in forza della legislazione nazionale o dei contratti collettivi;
 - hanno dimostrato che le azioni previste offrono sostegno a singoli lavoratori e non saranno utilizzate per la ristrutturazione di imprese o settori;
 - hanno confermato che le azioni ammissibili di cui sopra non ricevono aiuti da altri strumenti finanziari dell'UE.

Sistemi di gestione e di controllo

41. La domanda contiene una descrizione del sistema di gestione e di controllo che specifica le responsabilità degli organismi coinvolti. La Francia ha comunicato alla Commissione che il contributo finanziario sarà gestito dalla *Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle* (DGEFP, Delegazione generale per l'occupazione e la formazione professionale) del Ministero del Lavoro, dell'occupazione e della sanità. I pagamenti saranno gestiti nell'ambito dello stesso Ministero dal *Département Financement, Dialogue et Contrôle de Gestion — Mission du financement, du budget et du dialogue de gestion* (DGEFP-MFBDG, Dipartimento del finanziamento, bilancio e controllo di gestione). La certificazione

sarà fornita dal *Pôle de Certification* (centro di certificazione) della Direzione generale delle Finanze di Nantes.

Finanziamento

42. Sulla base della domanda della Francia, il contributo proposto dal FEG al pacchetto coordinato di servizi personalizzati è pari a 25 937 813 EUR (comprese le spese di attuazione del FEG), ovvero al 50% del costo complessivo. Lo stanziamento proposto dalla Commissione nell'ambito del Fondo si basa sulle informazioni fornite dalla Francia.
43. Tenuto conto dell'importo massimo possibile di un contributo finanziario del FEG, stabilito a norma dell'articolo 12 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, nonché del margine previsto di riassegnazione degli stanziamenti, la Commissione propone di mobilitare il FEG per l'importo totale di cui sopra.
44. La decisione proposta di mobilitare il FEG sarà presa congiuntamente dal Parlamento europeo e dal Consiglio, a norma del punto 13 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria¹⁹.
45. La Commissione presenta separatamente una richiesta di storno per iscrivere nel bilancio 2014 gli specifici stanziamenti di impegno, in conformità al punto 13 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013.

Fonte degli stanziamenti di pagamento

46. Nel bilancio 2014 saranno utilizzati gli stanziamenti della linea di bilancio del FEG per finanziare l'importo di 25 937 813 EUR.

¹⁹ GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione, in conformità al punto 13 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria (domanda EGF/2013/014 FR/Air France, presentata dalla Francia)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1927/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che istituisce un Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione²⁰, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3,

visto il regolamento (UE) n. 1309/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (2014-2020) e che abroga il regolamento (CE) n. 1927/2006²¹,

visto l'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria²², in particolare il punto 13,

vista la proposta della Commissione europea²³,

considerando quanto segue:

- (1) Il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) è stato istituito per fornire sostegno supplementare ai lavoratori in esubero in conseguenza delle trasformazioni rilevanti della struttura del commercio mondiale dovute alla globalizzazione e per facilitare il loro reinserimento nel mercato del lavoro.
- (2) Il FEG non supera un importo annuo massimo di 150 milioni di EUR (prezzi del 2011), come dispone l'articolo 12 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020²⁴.
- (3) Il 20 dicembre 2013 la Francia ha presentato una domanda di mobilitazione del FEG in relazione ai licenziamenti nell'impresa Air France e ha inviato ulteriori informazioni a completamento della stessa fino al 24 luglio 2014. La domanda è conforme ai requisiti per la determinazione dei contributi finanziari di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1927/2006. La Commissione propone pertanto di mobilitare un importo pari a 25 937 813 EUR.
- (4) È quindi opportuno procedere alla mobilitazione del FEG per fornire un contributo finanziario in relazione alla domanda presentata dalla Francia,

²⁰ GU L 406 del 30.12.2006, pag. 1.

²¹ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 855.

²² GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

²³ GU C [...] del [...], pag. [...].

²⁴ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Nel quadro del bilancio generale dell'Unione europea stabilito per l'esercizio 2014, il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) è mobilitato per fornire l'importo di 25 937 813 EUR in stanziamenti di impegno e di pagamento.

Articolo 2

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente