EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1. Las normas aplicables a las contribuciones financieras del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) se establecen en el Reglamento (UE) n.º 1309/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (2014-2020) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1927/2006[[1]](#footnote-2) (el «Reglamento del FEAG»).

2. El 23 de octubre de 2017, Francia presentó la solicitud EGF/2017/009 FR/Air France para recibir una contribución financiera del FEAG a raíz de los despidos[[2]](#footnote-3) de trabajadores en Air France en este país.

3. Tras evaluar la solicitud, la Comisión ha llegado a la conclusión de que, con arreglo a todas las disposiciones aplicables del Reglamento del FEAG, se cumplen las condiciones para conceder una contribución financiera del FEAG.

RESUMEN DE LA SOLICITUD

|  |  |
| --- | --- |
| Solicitud de contribución del FEAG | EGF/2017/009 FR/Air France  |
| Estado miembro | Francia |
| Regiones afectadas (nivel NUTS[[3]](#footnote-4) 2) | Isla de Francia (FR10)Provenza-Alpes-Costa Azul (FR82)[[4]](#footnote-5) |
| Fecha de presentación de la solicitud | 23 de octubre de 2017 |
| Fecha de acuse de recibo de la solicitud | 6 de noviembre de 2017 |
| Fecha en que la Comisión tuvo a su disposición la traducción de la solicitud | 7 de diciembre de 2017 |
| Fecha de solicitud de información adicional | 21 de diciembre de 2017 |
| Plazo para la presentación de la información adicional | 1 de febrero de 2018 |
| Plazo para completar la evaluación | 26 de abril de 2018 |
| Criterio de intervención | Artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento del FEAG |
| Empresa principal | Air France |
| Número de empresas afectadas | 1 |
| Sectores de actividad económica(División de la NACE Revisión 2)[[5]](#footnote-6) | División 51 (transporte aéreo) |
| Período de referencia (cuatro meses) | del 1 de abril de 2017 al 31 de julio de 2017 |
| Número de despidos durante el período de referencia (*a*) | 1 086 |
| Número de despidos antes o después del período de referencia (*b*) | 772 |
| Número total de despedidos (*a* + *b*) | 1 858 |
| Número total de beneficiarios elegibles | 1 858 |
| Número total de beneficiarios previstos | 1 858 |
| Número de jóvenes beneficiarios previstos que no trabajan ni siguen estudios o formación (ninis) | 0 |
| Presupuesto para servicios personalizados (EUR) | 16 410 805 |  |
| Presupuesto para la intervención del FEAG[[6]](#footnote-7) (EUR) | 80 000 |  |
| Presupuesto total (EUR) | 16 490 805 |  |
| Contribución del FEAG (60 %) (EUR) | 9 894 483 |  |

EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

Procedimiento

4. Francia presentó la solicitud EGF/2017/009 FR/Air France el 23 de octubre de 2017, dentro del plazo de doce semanas a partir de la fecha en la que se cumplieron los criterios de intervención del artículo 4 del Reglamento del FEAG. La Comisión acusó recibo de la solicitud el 6 de noviembre de 2017. La Comisión solicitó información adicional a Francia el 21 de diciembre de 2017, en el plazo de 2 semanas a partir de la fecha en la que tuvo a su disposición la traducción de la solicitud. La información adicional se facilitó en el plazo de seis semanas a partir de su solicitud. El plazo de 12 semanas a partir de la recepción de la solicitud completa en el cual la Comisión debe finalizar su evaluación de la adecuación de la solicitud a las condiciones de concesión de una contribución financiera finaliza el 26 de abril de 2018.

Admisibilidad de la solicitud

Empresas y beneficiarios afectados

5. La solicitud se refiere a 1 858 trabajadores despedidos de Air France. Esta empresa opera en el sector económico clasificado en la división 51 de la NACE Revisión 2 (transporte aéreo). Los despidos efectuados por Air France se encuentran principalmente en las regiones de nivel NUTS 2 de Isla de Francia (FR10) y Provenza-Alpes-Costa Azul (FR82).

Criterios de intervención

6. Francia presentó la solicitud con arreglo al criterio de intervención del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento del FEAG, a saber, el despido durante un período de referencia de cuatro meses de como mínimo quinientos trabajadores de una empresa de un Estado miembro, incluidos los trabajadores de sus proveedores o de los transformadores de sus productos y los autónomos que hayan cesado su actividad.

7. El período de referencia de cuatro meses para la solicitud abarca del 1 de abril de 2017 al 31 de julio de 2017. Durante el período de referencia, 1 086 trabajadores de Air France fueron despedidos.

Cálculo de los despidos y del cese de actividad

8. Los 1 086 despidos durante el período de referencia se han calculado desde la fecha en la que el empleador notificó individualmente[[7]](#footnote-8) a cada trabajador el despido o la extinción del contrato de empleo.

Beneficiarios elegibles

9. Además de los trabajadores ya mencionados, entre los beneficiarios elegibles hay 772 trabajadores despedidos antes o después del período de referencia de cuatro meses. Estos trabajadores fueron despedidos después del anuncio general de los despidos previstos en la reunión del comité de empresa celebrada el 23 de abril de 2015. Puede establecerse un claro nexo causal con el acontecimiento que provocó los despidos durante el período de referencia.

10. Por tanto, el número total de beneficiarios elegibles es de 1 858.

Relación entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial a causa de la globalización

11. Para establecer el vínculo entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial a causa de la globalización, Francia alega que el sector del transporte aéreo internacional ha sufrido una grave perturbación económica, en particular un descenso de la cuota de mercado de la UE. Durante el período 2008-2015, el tráfico mundial, medido en ingresos por pasajero por kilómetro (RPK), aumentó en un 5,3 % anual, en el marco de una tendencia de crecimiento a largo plazo observada desde 1970. No obstante, desde 2008 el tráfico entre Europa y el resto del mundo ha registrado un crecimiento más lento que el tráfico mundial. Entre 2008 y 2015, el crecimiento anual del tráfico «Europa-Resto del mundo» fue de un 3,4 %, lo cual representa un 36 % menos que el promedio anual de crecimiento del tráfico mundial[[8]](#footnote-9).

12. El tráfico creció por región como sigue: entre Europa y América del Norte creció un 1,4 %; entre Europa y América Central y América del Sur, un 3,4 %; entre Europa y África, un 2,9 %; entre Europa y Asia, un 2,7 %; y entre Europa y Oriente Medio, un 11,2 %[[9]](#footnote-10). Las principales compañías aéreas de Oriente Medio (Emirates, Qatar Airways y Etihad Airways) han captado una cuota importante de desplazamientos de larga distancia de las líneas aéreas europeas que operan en red, ofreciendo un servicio de ventanilla única desde Europa a destinos como la India, Australia y Asia Sudoriental, donde las compañías de Oriente Medio cuentan con una ventaja geográfica mayor.

13. Cabe atribuir los efectos más perjudiciales de la mundialización del transporte aéreo en las compañías de la UE al fuerte incremento de capacidad de Emirates, Qatar Airways y Etihad Airways, que se ha prolongado desde 2012. La cifra total de aviones de larga distancia de las tres compañías aéreas mencionadas (que representa casi la totalidad de las flotas de estas compañías) se triplicó en 8 años, durante el período 2005-2013, desde apenas 100 aeronaves a más de 300 en 2013, incluida una cifra en aumento de A380 muy grandes[[10]](#footnote-11). Entre 2013 y 2017, su flota volvió a multiplicarse por 1,5 (en torno a 500 aviones) y debería superar las 700 aeronaves para 2021 sobre la base de los pedidos de abril de 2017; en consecuencia, la flota se ha multiplicado por 2,33 durante el período 2013-2021.

**Plan de flota de las aeronaves de fuselaje ancho[[11]](#footnote-12) para el transporte de pasajeros de Emirates, Qatar y Etihad
(historial y pedidos a partir de abril de 2017)**

*Fuente: Gráfico elaborado por Air France a partir de datos de Ascend[[12]](#footnote-13)*

14. Francia alega que el gran volumen de pedidos realizado por Emirates, Qatar Airways y Etihad Airways no guarda conexión alguna con los fundamentos del transporte aéreo. Si bien parte de la estrategia de estas empresas consiste en aumentar su capacidad para transportar pasajeros entre Oriente Medio y el resto del mundo, el objetivo principal de las tres compañías es aumentar de forma significativa la competencia de su sistema de correspondencia en los flujos entre «larga distancia» y «larga distancia» para capturar a través de sus núcleos en Dubai, Doha y Abu Dabi una parte mayoritaria de los flujos entre Europa, África y las Américas, por una parte, y Asia y Oceanía, por otra, así como entre Europa y África.

15. Esto ha representado un especial desafío para las compañías europeas y sus plataformas de correspondencia, tanto en los flujos que representan los mayores volúmenes de tráfico (por ejemplo, Europa-Asia) como en los flujos de alto crecimiento, especialmente África-Asia.

**Crecimiento de la oferta de las compañías aéreas entre Europa y el Golfo (2004-2015)
(%)**


*Fuente: Gráfico elaborado por Air France a partir de datos de OAG[[13]](#footnote-14)*

16. Qatar y los Emiratos Árabes Unidos (EAU) están canalizando miles de millones de dólares en subvenciones públicas a sus compañías aéreas estatales, distorsionando el mercado del transporte aéreo internacional y socavando la competencia leal. Emirates, Etihad y Qatar Airways constituyen el núcleo de la estrategia de desarrollo de sus estados accionistas, proclives a promover un rápido crecimiento de sus compañías aéreas nacionales al servicio del desarrollo nacional, lo que se traduce en un apoyo casi ilimitado. Un estudio realizado por las principales compañías aéreas de Estados Unidos en 2015 (American Airlines, Delta y United)[[14]](#footnote-15) ha estimado que Emirates, Etihad y Qatar Airways recibieron 42 000 millones de USD en ayudas estatales entre 2004 y 2014. En una carta enviada al Secretario de Estado de los Estados Unidos en febrero de 2017[[15]](#footnote-16), las mismas compañías estadounidenses estimaron que las ayudas recibidas por las compañías del Golfo superaban los 50 000 millones de USD, aumentando la estimación anterior en una cifra adicional de ocho mil millones de dólares.

17. Las ayudas y ventajas estatales otorgadas a Emirates, Qatar Airways y Etihad están vinculadas al sistema fiscal y social (entorno libre de impuestos: ausencia de impuesto sobre sociedades, de cotizaciones a la seguridad social y de impuestos locales, etc.), la financiación de compras de aeronaves (garantías estatales y facilidades de créditos a la exportación), la financiación de las infraestructuras aeroportuarias con inversiones masivas (6 800 millones de EUR en Dubai, 4 900 millones de EUR en Doha), y algunas de las tasas aeroportuarias más bajas del mundo (por ejemplo, comparando las tasas y las tarifas aeroportuarias en 2016 entre París (CDG) y Dubai (DXB) para el aterrizaje de un B777-300, la relación es de 2,2 (16 766 EUR en París/7 599 EUR en Dubai)[[16]](#footnote-17).

18. En un marco jurídico marcado por una fuerte tendencia a la liberalización de los servicios aéreos, 24 de los 28 Estados miembros de la UE han firmado acuerdos con Qatar y los EAU, que ofrecen a sus compañías aéreas un amplio acceso al mercado europeo. Sin embargo, mientras que la UE se basa en el principio de prohibición de las ayudas estatales que distorsionen o amenacen con distorsionar la competencia y que afecten a las operaciones comerciales entre los Estados miembros, no existe ninguna regulación similar en Qatar y los Emiratos Árabes Unidos, como ilustra el apoyo estatal prestado hasta la fecha, que es casi ilimitado.

19. Hasta la fecha, el sector del transporte aéreo ha sido objeto de tres solicitudes de movilización del FEAG, todas ellas vinculadas a la globalización del comercio.[[17]](#footnote-18)

Hechos que dieron lugar a los despidos y al cese de la actividad

20. Los hechos que dieron lugar a dichos despidos son el notable incremento de capacidad[[18]](#footnote-19) de las compañías aéreas subvencionadas con sede en países con condiciones de inversión y producción mucho mejores, lo que ha dado lugar a un acusado descenso de las compañías de la UE en términos de cuota de mercado. Entre 2008 y 2016, la evolución de las cuotas de mercado de origen y destino entre Europa, por una parte, y el África subsahariana, Oriente Medio y Asia, por otra, muestra un retroceso de las empresas de la UE en casi 10 puntos en beneficio de Emirates, Etihad, Qatar Airways y Turkish Airlines (aunque esta última se ha estancado desde 2015 debido al contexto geopolítico), tal como se muestra en el gráfico que figura a continuación.

**Evolución de las cuotas de mercado en el África subsahariana, Oriente Medio y Asia
(2008-2016)

**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | AFKL[[19]](#footnote-20) |  | Otras compañías |  | Total UE |  | GCC[[20]](#footnote-21) |  | TK[[21]](#footnote-22) |

*Fuente: Gráfico elaborado por Air France a partir de datos de MIDT[[22]](#footnote-23)*

21. Como ya se ha indicado, esto ha representado un especial desafío para las empresas europeas y sus plataformas de correspondencia con respecto a los flujos que representan los mayores volúmenes de tráfico, como Europa-Asia, y en flujos de elevado crecimiento como África-Asia. Air France, que estaba bien establecida en la mayoría de estos flujos debido a su centro de operaciones de París-CDG, ha estado especialmente expuesta a estos desvíos de tráfico, siendo este el evento que dio lugar a los despidos.

Impacto previsto de los despidos en la economía y el empleo a nivel local, regional o nacional

22. El mayor número de despidos se produjo en Isla de Francia (76,2 %) y en Provenza-Alpes-Costa Azul — PACA — (11,7 %). El impacto previsto en ambos territorios está vinculado a las dificultades de reconversión para los trabajadores de más de 50 años de edad. Este grupo de edad representa el 79 % del número total de despidos. En la región PACA, las dificultades también están asociadas al número de demandantes de empleo, que supera la media nacional.

23. En Isla de Francia, los niveles de desempleo tienden a ser inferiores a los niveles de la Francia metropolitana, dado que incluye la región de París. En el tercer trimestre de 2017, la tasa de desempleo era del 8,4 %[[23]](#footnote-24), un punto porcentual menos que la tasa de desempleo media en Francia (9,4 %). No obstante, el territorio tiene problemas asociados al desempleo de larga duración y los solicitantes de empleo mayores de 50 años. Las últimas estadísticas[[24]](#footnote-25) muestran que en Isla de Francia, la cifra de desempleados de larga duración (de 12 a 24 meses) aumentó en 19 480 personas (11 %)[[25]](#footnote-26) en 2017, en comparación con el año anterior. Los demandantes de empleo que han estado desempleados durante al menos un año representan el 43,7 % de la cifra total de demandantes de empleo en la región[[26]](#footnote-27). Además, el número de demandantes de empleo de más de 50 años de edad aumentó un 4,7 % (5,6 % en el caso de las mujeres) en el último trimestre de 2017 en comparación con el cuarto trimestre de 2016[[27]](#footnote-28).

24. Por otra parte, en la región PACA, la tasa de desempleo era del 11,1 %[[28]](#footnote-29), casi dos puntos porcentuales más que la de Francia. En esta región, el número de demandantes de empleo de más de 50 años de edad aumentó un 6 % en el 3T de 2017 en comparación con el mismo trimestre de 2016[[29]](#footnote-30); y la cifra de demandantes de empleo desempleados durante al menos 12 meses aumentó un 7 %, es decir, 14 010 personas durante el mismo período[[30]](#footnote-31).

Beneficiarios previstos y acciones propuestas

Beneficiarios previstos

25. Se espera que los 1 858 trabajadores despedidos participen en las medidas. El desglose de los trabajadores por sexo, nacionalidad y grupo de edad es el siguiente:

|  |  |
| --- | --- |
| Categoría | Número de beneficiarios previstos |
| Sexo: | Hombres: | 974 | (52,4 %) |
|  | Mujeres: | 884 | (47,6 %) |
| Nacionalidad: | Ciudadanos de la UE: | 1 849 | (99,5 %) |
|  | Ciudadanos de terceros países: | 9 | (0,5 %) |
| Grupo de edad: | 15-24 años: | 0 | (0,0 %) |
|  | 25-29 años: | 0 | (0,0 %) |
|  | 30-54 años: | 661 | (35,6 %) |
|  | 55-64 años: | 1 196 | (64,4 %) |
|  | más de 64 años: | 1 | (0,0 %) |

Elegibilidad de las acciones propuestas

26. La medida para la que las autoridades francesas solicitan cofinanciación del FEAG es el «permiso de reclasificación (*«congé de reclassement»*)[[31]](#footnote-32). Esta medida está destinada a los trabajadores que, en el momento de su baja voluntaria, aún no tienen un proyecto de reclasificación concreto y desean beneficiarse, durante un período que puede ampliarse hasta doce meses, y en determinadas circunstancias hasta quince meses[[32]](#footnote-33), de medidas de reciclaje, asesoramiento, orientación, ayuda a la creación o adquisición de empresas, etc.

27. Los servicios personalizados que se ofrecerán a los trabajadores despedidos en el marco del permiso de reclasificación consisten en las acciones siguientes:

* Servicios de asesoramiento y orientación profesional para los trabajadores. Los trabajadores se beneficiarán de un acompañamiento y recibirán orientación en sus proyectos de reclasificación como trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia. Los participantes podrán acceder a servicios de asesoramiento y orientación profesional, ayuda a la búsqueda de empleo, asesoramiento, información sobre la formación disponible, el fomento del espíritu emprendedor y asesoramiento sobre la creación de empresas (que podrá incluir la búsqueda de financiación, ayuda con un plan empresarial, y otros servicios de acompañamiento destinados a fomentar el espíritu empresarial), etc.
* Formación profesional. Se impartirán a los trabajadores diferentes tipos de formación adaptada a sus necesidades, identificados por los consejeros que prestan los servicios de asesoramiento. Se prestará especial atención a los «*parcours encadrés*» que consisten en una formación profesional de larga duración para atender la demanda de competencias en el mercado de trabajo. Algunos ejemplos de posibles acciones de formación profesional son: formación sobre viñedos y vino (enólogo), apicultura, CPA de servicios de alimentación y bebidas[[33]](#footnote-34), CPA de panadero, CPA de enfermero, formación para la obtención del DAEFLE (diploma de aptitud para la enseñanza del francés como lengua extranjera), formación para la obtención del certificado de cualificación para conductores de transporte de vehículos de hasta nueve pasajeros, etc.
* Contribución a la recuperación o la creación de empresas. Los trabajadores que creen su propia empresa (recuperación o creación de empresas) recibirán hasta 15 000 EUR para cubrir los gastos de establecimiento, la inversión en activos y los gastos corrientes. La contribución se abonará en varios tramos una vez se hayan alcanzado determinados logros. Un primer tramo de 3 000 EUR se abonará previa presentación de la prueba de la creación o adquisición de una empresa, como, por ejemplo, el recibo de registro. Un segundo y un tercer tramo de 6 000 EUR cada uno, en el momento de la presentación de la primera y segunda declaración del IVA sobre las ventas que demuestre un volumen de negocios mínimo de 500 EUR y 1 000 EUR respectivamente. Los trabajadores autónomos (en francés «*auto-entrepreneurs*» o «*micro-entrepreneurs*») y las empresas individuales que se beneficien de la simplificación de las obligaciones administrativas, fiscales y sociales («*entreprise individuelle avec toutes ses derogations*») recibirán el segundo y un tercer tramo de 6 000 EUR tras la presentación de la primera y la segunda declaración de actividad al RSI[[34]](#footnote-35), que indique un volumen de negocios de al menos 200 EUR y 500 EUR, respectivamente, con la prueba del pago de las tasas.
* Asignación por búsqueda de empleo. Esta asignación mensual, que se abona hasta que finalice el permiso para la reclasificación, corresponde al 70 % del último salario bruto del trabajador. Esta cantidad se calcula sobre la base de una supuesta participación de los trabajadores a tiempo completo en medidas activas del mercado de trabajo; si la participación es inferior, el FEAG abonará a los trabajadores una asignación calculada en proporción a su participación efectiva.
* Asignación de movilidad. Los trabajadores que acepten un trabajo que implique un cambio de residencia de más de 100 km desde el lugar de residencia actual percibirán una cantidad a tanto alzado de 3 000 EUR para cubrir los gastos necesarios. Esta cantidad se incrementa en 500 EUR para cónyuges no separados, parejas PACS[[35]](#footnote-36) o parejas de hecho («*concubinage*») y un importe adicional de 500 EUR por hijo.

28. Las acciones propuestas que aquí se describen constituyen medidas activas de empleo incluidas entre las acciones elegibles contempladas en el artículo 7 del Reglamento del FEAG. Estas acciones no sustituyen a las medidas pasivas de protección social.

29. Francia ha proporcionado la información requerida sobre las acciones que son obligatorias para la empresa afectada en virtud de la legislación nacional o con arreglo a convenios colectivos. Ha confirmado que una contribución financiera del FEAG no sustituirá estas acciones.

Presupuesto estimado

30. El coste total estimado asciende a 16 490 805 EUR, es decir, 16 410 805 EUR en concepto de gastos de servicios personalizados y 80 000 EUR en concepto de gastos de actividades preparatorias, de gestión, información y publicidad, control y presentación de informes.

31. La contribución financiera total solicitada al FEAG asciende a 9 894 483 EUR (un 60 % de los costes totales).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Medidas | Número estimado de participantes | Coste estimado por participante*(en EUR)* | Coste total estimado*(EUR)[[36]](#footnote-37)*  |
| Servicios personalizados (acciones contempladas en el artículo 7, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento del FEAG) |
| Servicios de asesoramiento y orientación profesional para los trabajadores(*orientation professionelle, services de reclassement*) | 1 485 | 1 951 | 2 897 150 |
| Formación profesional(*formation*) | 363 | 2 562 | 929 873 |
| Contribución a la recuperación de negocios o la creación de empresas(*aides à la creation d'entreprise*)  | 456 | 15 000 | 6 840 000 |
| Subtotal a):Porcentaje del paquete de servicios personalizados  | – | 10 667 023 |
| (65 %) |
| Ayudas e incentivos (acciones contempladas en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento del FEAG) |
| Asignación de búsqueda de empleo (*allocation de congé de reclassement*)  | 1 750 | 3 188 | 5 579 622 |
| Asignación de movilidad(*aides à la mobilité geographique*) | 57 | 2 880 | 164 160 |
| Subtotal b):Porcentaje del paquete de servicios personalizados: | – | 5 743 782 |
| (35 %) |
|  Acciones contempladas en el artículo 7, apartado 4, del Reglamento del FEAG |
| 1. Actividades de preparación | – | 0 |
| 2. Gestión | – | 0 |
| 3. Información y publicidad | – | 0 |
| 4. Control y presentación de informes | – | 80 000 |
| Subtotal c):Porcentaje del coste total: | – | 80 000 |
| (0,49 %) |
| Coste total (a + b + c): | – | 16 490 805 |
| Contribución del FEAG (un 60 % del coste total) | – | 9 894 483 |

32. Los costes de las acciones identificadas en el cuadro anterior como acciones contempladas en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento del FEAG no superan el 35 % del coste total para el paquete coordinado de servicios personalizados. Francia ha confirmado que estas acciones están condicionadas a la participación activa de los beneficiarios previstos en las actividades de búsqueda de empleo o de formación.

33. Francia ha confirmado que los costes de las inversiones para el empleo por cuenta propia, la creación de empresas y la compra de empresas por los trabajadores no superarán los 15 000 EUR por beneficiario.

Período de elegibilidad del gasto

34. Francia empezó a ofrecer los servicios personalizados a los beneficiarios previstos el 19 de mayo de 2015. Por lo tanto, los gastos de las acciones pueden optar a una contribución financiera del FEAG entre el 19 de mayo de 2015 y el 23 de octubre de 2019.

35. Francia empezó a incurrir en los gastos administrativos de ejecución del FEAG el 23 de octubre de 2017. Por tanto, los gastos para las actividades de preparación, gestión, información y publicidad y control y presentación de informes serán elegibles para una contribución financiera del FEAG del 23 de octubre de 2017 al 23 de abril de 2020.

Complementariedad con acciones financiadas con fondos nacionales o de la Unión

36. La prefinanciación o la cofinanciación nacionales proceden del presupuesto de Air France.

37. Las autoridades francesas no han indicado de qué manera las medidas descritas anteriormente son complementarias con las acciones financiadas por los Fondos Estructurales. No obstante, han confirmado que las medidas descritas anteriormente que reciban una contribución financiera del FEAG no recibirán contribución financiera de fondos nacionales o de otros instrumentos financieros de la Unión. Francia ha explicado que no hay ninguna intervención pública prevista en apoyo de los antiguos trabajadores de Air France. Puesto que Air France es una compañía *in bonis* (es decir, que no está en liquidación) que emplea a 1 000 empleados o más, le corresponde pagar la totalidad de los costes de las medidas de acompañamiento para garantizar la reclasificación de los trabajadores despedidos (véase la nota a pie de página nº 31 sobre el permiso para la reclasificación, en el apartado 26).

Procedimientos para consultar a los beneficiarios previstos o a sus representantes, o a los interlocutores sociales, así como a las autoridades locales y regionales u otras organizaciones

38. Francia ha indicado que el conjunto coordinado de servicios personalizados se ha elaborado en consulta con los representantes de los beneficiarios previstos y los interlocutores sociales. El 10 de febrero de 2015, Air France y las organizaciones sindicales acordaron el plan Perform 2020 para las bajas voluntarias de personal de tierra en 2015. En 2015 y en el 1T de 2016 se celebraron varias reuniones con el Comité central de empresa (*Comité Central d'Entreprise*) sobre el plan Perform 2020 en relación con las salidas voluntarias de la tripulación de cabina de pasajeros y personal de tierra en 2015 y 2016.

Sistemas de control y gestión

39. La solicitud contiene una descripción del sistema de gestión y de control que especifica las responsabilidades de los organismos implicados. Francia ha notificado a la Comisión que la contribución financiera será gestionada por la Délégation générale à l’emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) del Ministerio de Trabajo, Empleo, Formación Profesional y Diálogo Social, en particular por la unidad Fonds national de l’emploi (DGEFP - MFNE). Efectuará los pagos, dentro de la DGEFP, la unidad Affaires financières (DGEFP - MAFI). La unidad Organisation des contrôles (DGEFP -MOC) proporciona control administrativo y financiero en relación con la autoridad de auditoría. La Commission interministérielle de coordination des contrôles (CICC) es la autoridad de auditoría para el FEAG en Francia.

Compromisos contraídos por el Estado miembro afectado

40. Francia ha proporcionado todas las garantías necesarias con respecto a lo siguiente:

* se respetarán los principios de igualdad de trato y de no discriminación en el acceso a las acciones propuestas y su aplicación,
* se han cumplido los requisitos establecidos en la legislación nacional y de la UE sobre despidos colectivos,
* Air France, que ha continuado con sus actividades después de los despidos, ha cumplido con sus obligaciones legales en materia de despidos y ha atendido a sus trabajadores en consecuencia,
* las acciones propuestas no recibirán contribución financiera de otros fondos o instrumentos financieros de la Unión y se evitará toda doble financiación,
* la contribución financiera del FEAG cumplirá las normas procedimentales y de fondo de la Unión sobre las ayudas de Estado.

REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Propuesta presupuestaria

41. El FEAG no puede superar la cantidad máxima anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020[[37]](#footnote-38).

42. Tras examinar la solicitud con respecto a las condiciones expuestas en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento del FEAG, y teniendo en cuenta el número de beneficiarios previstos, las acciones propuestas y los costes estimados, la Comisión propone movilizar el FEAG por un importe de 9 894 483 EUR, que representa el 60 % de los costes totales de las acciones propuestas, a fin de proporcionar una contribución financiera en respuesta a la solicitud.

43. La Decisión de movilización del FEAG propuesta será adoptada conjuntamente por el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con lo establecido en el apartado 13 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera[[38]](#footnote-39).

Actos conexos

44. Al tiempo que presente esta propuesta de Decisión de movilización del FEAG, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de transferencia a las correspondientes líneas presupuestarias por un importe de 9 894 483 EUR.

45. A la vez que adopte esta propuesta de Decisión de movilización del FEAG, la Comisión adoptará una decisión relativa a una contribución financiera, mediante un acto de ejecución que entrará en vigor en la fecha en que el Parlamento Europeo y el Consejo adopten la propuesta de Decisión de movilización del FEAG.

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización en respuesta a una solicitud de Francia - EGF/2017/009 FR/Air France

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1309/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (2014-2020) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1927/2006[[39]](#footnote-40), y en particular su artículo 15, apartado 4,

Visto el Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera[[40]](#footnote-41), y en particular su apartado 13,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) tiene por finalidad apoyar a los trabajadores que han sido despedidos y a los trabajadores por cuenta propia que han tenido que poner fin a su actividad a causa de importantes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial provocados por la globalización, la continuación de la crisis financiera y económica mundial o una nueva crisis económica y financiera mundial, así como ayudarlos a reincorporarse al mercado laboral.

(2) El FEAG no puede superar la cantidad máxima anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013[[41]](#footnote-42) del Consejo.

(3) El 23 de octubre de 2017, Francia presentó una solicitud de movilización del FEAG en relación con el despido de trabajadores de Air France en su territorio. Dicha solicitud se completó con información adicional aportada de conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1309/2013. La solicitud cumple los requisitos para determinar una contribución financiera del FEAG según establece el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 1309/2013.

(4) Procede, por lo tanto, movilizar el FEAG para proporcionar una contribución financiera de 9 894 483 EUR en respuesta a la solicitud presentada por Francia.

(5) Con el fin de reducir al mínimo el tiempo necesario para movilizar el FEAG, la presente Decisión debe aplicarse a partir de la fecha de su adopción.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el marco del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2018, se movilizará el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización para proporcionar la cantidad de 9 894 483 EUR en créditos de compromiso y de pago.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. Será aplicable a partir del [*fecha de su adopción*]\*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo Por el Consejo

El Presidente El Presidente

1. DO L 347 de 20.12.2013, p. 855. [↑](#footnote-ref-2)
2. A tenor del artículo 3 del Reglamento del FEAG. [↑](#footnote-ref-3)
3. Reglamento (UE) n.º 1046/2012 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas (NUTS), en lo relativo a la transmisión de las series temporales para el nuevo desglose regional (DO L 310 de 9.11.2012, p. 34). [↑](#footnote-ref-4)
4. Existen 15 regiones afectadas. El 88 % de los despidos se concentran en las dos regiones mencionadas. [↑](#footnote-ref-5)
5. DO L 393 de 30.12.2006, p. 1. [↑](#footnote-ref-6)
6. De acuerdo con el artículo 7, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 1309/2013. [↑](#footnote-ref-7)
7. El documento justificativo será la «*convention de rupture à l’amiable*». [↑](#footnote-ref-8)
8. OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int/)) [↑](#footnote-ref-9)
9. Boeing Current Market Outlook 2016. [↑](#footnote-ref-10)
10. El Airbus A380 es una aeronave cuatrimotor a reacción de dos pisos y fuselaje ancho fabricada por el fabricante europeo Airbus. Es el avión de pasajeros más grande del mundo. Ofrece asientos para 525 personas en una configuración típica de tres clases o hasta 853 personas en una configuración de clase turista. [↑](#footnote-ref-11)
11. Un avión de fuselaje ancho es un avión a reacción con un fuselaje lo suficientemente amplio para acomodar dos pasillos de pasajeros, también conocido como avión de dos pasillos, con siete o más asientos seguidos. [↑](#footnote-ref-12)
12. Ascend proporciona información sobre el mercado de la aviación. [http://ascend.flightglobal.com](http://ascend.flightglobal.com/) [↑](#footnote-ref-13)
13. OAG es una empresa de inteligencia del transporte aéreo que facilita los horarios exactos de las compañías aéreas, análisis de rutas, análisis de la aviación y seguimiento y datos relativos a los vuelos (www.oag.com). [www.oag.com](http://www.oag.com/) [↑](#footnote-ref-14)
14. <http://www.openandfairskies.com/wp-content/themes/custom/media/White.Paper.pdf> [↑](#footnote-ref-15)
15. <http://www.openandfairskies.com/wp-content/uploads/2017/02/Tillerson-Letter-020117.pdf> [↑](#footnote-ref-16)
16. Fuente: Servicio de impuestos y tasas aeroportuarias de Air France. Basado en las tasas e impuestos que Air France abonó en los aeropuertos en cuestión. [↑](#footnote-ref-17)
17. EGF/2017/009 FR/Air France (el asunto objeto de la presente propuesta de decisión), así como EGF/2013/014/FR/Air France, COM(2014) 701, y EGF/2015/004 IT Alitalia, COM(2015) 397. [↑](#footnote-ref-18)
18. Asiento-kilómetro disponible. [↑](#footnote-ref-19)
19. Air France – KLM. [↑](#footnote-ref-20)
20. Emirates, Qatar Airways y Etihad. [↑](#footnote-ref-21)
21. Turkish Airlines. [↑](#footnote-ref-22)
22. MIDT es la abreviatura de Marketing Information Data Tapes. [↑](#footnote-ref-23)
23. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016> [↑](#footnote-ref-24)
24. 4T para Isla de Francia y 3T para la región PACA. [↑](#footnote-ref-25)
25. <http://idf.direccte.gouv.fr/sites/idf.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/defm_12_2017_ile-de-france.pdf> [↑](#footnote-ref-26)
26. Ibídem. [↑](#footnote-ref-27)
27. Ibídem. [↑](#footnote-ref-28)
28. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804#tableau-TCRD_025_tab1_regions2016> [↑](#footnote-ref-29)
29. <http://paca.direccte.gouv.fr/sites/paca.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/2018-01_-_synthese_paca.pdf> [↑](#footnote-ref-30)
30. Ibídem. [↑](#footnote-ref-31)
31. Por lo que respecta al permiso de reclasificación, (*«congé de reclassement»*), el artículo L1233-71 del Código del Trabajo francés establece que una empresa que emplee a más de mil personas está obligada a ofrecer las medidas previstas en dicho artículo durante un mínimo de cuatro meses. De acuerdo con dicha legislación, la participación es opcional a partir del quinto mes y puede ser objeto de una contribución del FEAG, de acuerdo con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 1309/2013. Air France ha decidido proponer esta medida por un período mínimo de seis meses y un período máximo de doce meses. La solicitud no contempla ninguna contribución durante los cuatro primeros meses del permiso de reclasificación, que corresponden a la duración mínima contemplada por la ley. [↑](#footnote-ref-32)
32. Con carácter excepcional, el permiso de reclasificación podrá ampliarse hasta quince meses para aquellos trabajadores que participen en un «*parcours encadré*» a fin de completar la formación y otros tres meses adicionales de acompañamiento en la búsqueda de empleo. [↑](#footnote-ref-33)
33. CPA significa certificado de aptitud profesional [↑](#footnote-ref-34)
34. Régime social des indépendants (régimen de trabajadores por cuenta propia). [↑](#footnote-ref-35)
35. Parejas unidas por un vínculo de pacto civil de solidaridad (*pact civil de solidarité (PACS)*). Las parejas PACS poseen obligaciones recíprocas. El PACS también afecta a los derechos sociales y salariales de la pareja, a la propiedad, el alojamiento y las cuestiones fiscales. [↑](#footnote-ref-36)
36. Los totales no se corresponden debido al redondeo. [↑](#footnote-ref-37)
37. DO L 347 de 20.12.2013, p. 884. [↑](#footnote-ref-38)
38. DO C 373 de 20.12.2013, p. 1. [↑](#footnote-ref-39)
39. DO L 347 de 20.12.2013, p. 855. [↑](#footnote-ref-40)
40. DO C 373 de 20.12.2013, p. 1. [↑](#footnote-ref-41)
41. Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 (DO L 347 de 20.12.2013, p. 884). [↑](#footnote-ref-42)