COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.2.2016
COM(2016) 61 final

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (domanda EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, presentata dalla Svezia)

RELAZIONE

CONTESTO DELLA PROPOSTA

1. Le regole applicabili ai contributi finanziari del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) sono stabilite nel 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. 1927/2006[1] (il "regolamento FEG").

2. Il 16 settembre 2015 la Svezia ha presentato la domanda EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks per un contributo finanziario del FEG in seguito ai collocamenti in esubero[2] presso Volvo Group Trucks Operations, EMEA e presso quattro fornitori e produttori a valle in Svezia.

3. Esaminata la domanda, la Commissione ha concluso che, in conformità a tutte le disposizioni applicabili del regolamento FEG, sono soddisfatte le condizioni per la concessione di un contributo finanziario del FEG.

SINTESI DELLA DOMANDA

Domanda FEG	EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks
Stato membro	Svezia
Regione o regioni interessate (livello NUTS 2[3])	SE33 (Norrland settentrionale)
Data di presentazione della domanda	16 settembre 2015
Data dell'avviso di ricevimento della domanda	16 settembre 2015
Data della richiesta di ulteriori informazioni	30 settembre 2015
Termine per l'invio di ulteriori informazioni	11 novembre 2015
Termine per il completamento della valutazione	3 febbraio 2016
Criterio di intervento	Articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento FEG
Impresa principale	Volvo Group Trucks Operations EMEA
Numero di imprese interessate	5
Settore o settori di attività economica (divisione della NACE Revisione 2)[4]	Divisione 29 (Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi)
Numero di consociate, fornitori e produttori a valle	4

[1] GU L 347 del 20.12.2013, pag. 855.

[2] Ai sensi dell'articolo 3 del regolamento FEG.

[3] Regolamento (UE) n. 1046/2012 della Commissione, dell'8 novembre 2012, recante attuazione del regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS) per quanto riguarda la trasmissione delle serie temporali per la nuova suddivisione regionale (GU L 310 del 9.11.2012, pag. 34).

[4] GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1.

Periodo di riferimento (quattro mesi):	24 febbraio 2015 - 24 giugno 2015
Numero di esuberi durante il periodo di riferimento (*a*)	647
Numero di esuberi prima e dopo il periodo di riferimento (*b*)	0
Numero totale di esuberi (*a* + *b*)	647
Numero totale di beneficiari ammissibili	647
Numero totale di beneficiari interessati	500
Numero di giovani interessati che non lavorano e non partecipano ad alcun ciclo di istruzione o formazione (NEET)	0
Bilancio per i servizi personalizzati (in EUR)	2 869 938
Bilancio per l'attuazione del FEG[5] (in EUR)	119 580
Bilancio complessivo (in EUR)	2 989 518
Contributo del FEG (60%) (in EUR)	1 793 710

VALUTAZIONE DELLA DOMANDA

Procedura

4. La Svezia ha presentato la domanda EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks il 16 settembre 2015, entro 12 settimane dalla data in cui risultavano soddisfatti i criteri di intervento di cui all'articolo 4 del regolamento FEG. La Commissione ha accusato ricevimento della domanda il 16 settembre 2015 e ha chiesto alla Svezia ulteriori informazioni il 30 settembre 2015, entro due settimane dalla data di presentazione della domanda. Tali informazioni sono state fornite entro sei settimane dalla data della richiesta. Il termine di 12 settimane dal ricevimento della domanda completa, entro il quale la Commissione dovrebbe completare la valutazione della conformità della domanda alle condizioni per la concessione di un contributo finanziario, scade il 3 febbraio 2016.

5. La Commissione, in via eccezionale, non è stata in grado di rispettare tale termine. La spiegazione, fornita conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento n. 1309/2013, è che nel periodo in cui la Commissione ha elaborato la sua proposta si è verificata una carenza eccezionale di personale esperto.

Ammissibilità della domanda

Imprese e beneficiari interessati

6. La domanda riguarda 470 lavoratori collocati in esubero presso Volvo Trucks e 177 presso quattro fornitori e produttori a valle. L'impresa principale opera nel settore economico classificato alla divisione 29 della NACE Revisione 2 (Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi). I collocamenti in esubero effettuati dall'impresa principale si concentrano soprattutto nella regione di livello NUTS 2 del Norrland settentrionale (SE33).

Imprese e numero di licenziamenti durante il periodo di riferimento

[5] A norma dell'articolo 7, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1309/2013.

Imprese e numero di licenziamenti durante il periodo di riferimento			
Volvo Group Trucks Operations EMEA	470	Caverion	6
IL Logistics AB	24	Isringhausen	57
Lernia	90		
Numero totale di imprese: 5		**Numero totale di licenziamenti:**	**647**
Numero totale di lavoratori autonomi la cui attività è cessata:			**0**
Numero totale di lavoratori dipendenti e di lavoratori autonomi ammissibili:			**647**

Criteri di intervento

7. La Svezia ha presentato la domanda in base ai criteri di intervento di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), che prevedono il collocamento in esubero di almeno 500 lavoratori nell'arco di un periodo di riferimento di quattro mesi, in un'impresa di uno Stato membro, compresi i lavoratori collocati in esubero dai fornitori e dai produttori a valle e/o i lavoratori autonomi la cui attività sia cessata.

8. Il periodo di riferimento di quattro mesi per la domanda va dal 24 febbraio 2015 al 24 giugno 2015.

9. Gli esuberi durante il periodo di riferimento sono i seguenti:

– 470 lavoratori collocati in esubero presso Volvo Trucks, e

– 177 lavoratori collocati in esubero presso quattro fornitori e produttori a valle di Volvo Trucks.

Calcolo degli esuberi e delle cessazioni di attività

10. Gli esuberi durante il periodo di riferimento sono stati calcolati come segue:

– 647 dalla data della risoluzione di fatto del contratto di lavoro o della sua scadenza.

Beneficiari ammissibili

11. Il numero totale di beneficiari ammissibili è dunque 647.

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

12. Al fine di stabilire il collegamento tra gli esuberi e le trasformazioni rilevanti della struttura del commercio mondiale dovute alla globalizzazione, la Svezia sostiene che la fabbricazione di veicoli commerciali, un segmento relativamente modesto della grande industria automobilistica, non è più dominato dai fabbricanti europei e nordamericani. Se i fabbricanti stabiliti nei mercati della triade (Nord America, ad eccezione del Messico, Europa e Giappone) sono indubbiamente leader in campo tecnologico, i nuovi fabbricanti asiatici di autocarri in Cina e India sono riusciti ad avere accesso alle nuove tecnologie grazie a joint venture con leader consolidati del mercato in Occidente.

13. La Cina è ora leader nella produzione mondiale di veicoli commerciali, con una quota del 34,1%. Nel 2014 gli Stati Uniti sono rimasti al secondo posto nella fabbricazione di veicoli commerciali (2,8 milioni di unità), con il 15% della quota

mondiale. L'UE occupava il terzo posto, con una produzione di quasi 2,2 milioni di unità, pari al 12,1% del totale mondiale. Gli Stati Uniti, l'UE e la Cina rappresentano globalmente più del 60% della produzione totale mondiale di veicoli commerciali. La produzione mondiale di veicoli commerciali si è mantenuta stabile nel 2014 (- 1%), con oltre 18 milioni di unità e un incremento nei mercati della triade, mentre quella dell'UE ha registrato un aumento grazie al segmento dei veicoli commerciali leggeri che, con 1,8 milioni di unità, ha rappresentato quasi l'82% della produzione totale di veicoli commerciali. All'interno del mercato dei veicoli commerciali il segmento rappresentato dalla produzione di autocarri pesanti ha però registrato una tendenza negativa rispetto al 2013[6].

14. Un importante mutamento a livello degli scambi commerciali dell'UE è stato registrato nel 2014, anno che ha visto una diminuzione delle esportazioni dei fabbricanti dell'UE e un aumento delle importazioni di veicoli. Nel 2014 le esportazioni di veicoli commerciali dell'UE erano in calo di 3,9 miliardi di euro per i veicoli commerciali leggeri (- 12,5%) e di 6,3 miliardi di EUR per i veicoli commerciali pesanti, gli autobus e i pullman (- 10%)[7], il che ha determinato un calo generale delle esportazioni dell'UE (- 11%). Le importazioni totali di veicoli commerciali nell'Unione europea sono aumentate (+ 10,7%)[7]. Più della metà delle importazioni di veicoli commerciali nell'UE proveniva dalla Turchia (+ 2,4%), con la Cina al secondo posto (+ 2,4%). Le importazioni dagli Stati Uniti hanno registrato un aumento significativo (+ 9,3%) e un aumento ancora più marcato è stato osservato per le importazioni dalla Thailandia (+ 51,7%)[7]. La tendenza evidenziata dai dati di cui sopra ha fatto sì che la bilancia commerciale dell'UE per i veicoli commerciali, pur restando positiva, sia diminuita del 25% rispetto all'anno precedente.

15. Alcuni produttori asiatici sono diventati operatori di tutto rispetto e, pur rifornendo essenzialmente i mercati nazionali, stanno sviluppando la tecnologia per competere anche sulla scena mondiale. Per poter affrontare la concorrenza nel settore degli autocarri, i fabbricanti europei dovranno aumentare l'efficienza degli impianti di produzione nei mercati maturi. La strategia della Volvo[8] illustra chiaramente la risposta a tali tendenze: la Volvo ha infatti avviato misure di ottimizzazione e riduzione dei costi, conducendo contemporaneamente una campagna aggressiva di investimenti in Asia, come dimostra l'accordo del 2013 con il fabbricante cinese Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), che ha portato all'acquisizione del 45% della sua controllata Dongfeng Commercial Vehicles[8].

16. Come dimostrano i dati recenti presentati sopra, i fabbricanti di veicoli commerciali e i fornitori di produttori di apparecchiature originali (OEM) dei paesi terzi stanno diventando sempre più sofisticati e in grado di mirare, con le loro esportazioni, al mercato europeo.

17. Secondo la società di consulenza Deloitte[9], i segmenti a basso costo del mercato degli autocarri stanno ora gradualmente sviluppando capacità e cominciano ad introdursi nei segmenti di livello più alto, spesso entrando in joint venture con fabbricanti del mercato della triade e/o i loro principali fornitori. Affinché il mercato europeo degli autocarri possa mantenere la propria redditività sono necessari cambiamenti strutturali.

---

6 *Economic and Market ACEA outlook report*, ACEA (marzo 2015).

7 Eurostat, ultimi dati disponibili in *ACEA outlook report*, ACEA (marzo 2015).

8 Relazione annuale Volvo 2014, pag. 2: www.volvogroup.com (2014).

9 *Truck market 2024, Sustainable Growth in Global Market*, Deloitte (2014).

18. Negli ultimi anni si è assistito ad un consolidamento dell'industria, che ha adeguato la propria impronta produttiva su scala mondiale per renderla maggiormente in linea con il calo internazionale della domanda. L'acquisizione di Scania da parte di MAN e Volkswagen Commercial Vehicles è uno degli esempi più recenti del tentativo di creare un gruppo leader nel settore dei veicoli commerciali. Secondo IBM Institute for Business Values[10], i cambiamenti strutturali sono una realtà di fatto per l'industria odierna degli autocarri, che deve far fronte a mutamenti radicali dei modelli d'impresa.

19. Per l'industria degli autocarri, fortemente regolamentata ed esposta a mercati assai ciclici, è stato difficile affrontare queste importanti trasformazioni e gli adattamenti necessari. La globalizzazione è quindi oggi una delle principali forze esterne ad avere un impatto sull'industria degli autocarri. In base a quanto si afferma nella relazione dell'ACEA[6], negli ultimi decenni l'industria degli autocarri è diventata sempre più "globale" poiché vari sviluppi che hanno interessato il settore sono collegati e influenzati dalla globalizzazione. Questa evoluzione comporterà una maggiore concorrenza: si prevede infatti che i produttori di apparecchiature originali dei mercati emergenti faranno il loro ingresso sui mercati occidentali entro il 2030, determinando una maggiore pressione sui prezzi. I produttori occidentali di apparecchiature originali compenseranno la stagnazione dei loro mercati con un aumento della cooperazione allo scopo di ridurre i costi di investimento, crescere ed eliminare il rischio di nuovi concorrenti.

20. Da una relazione di Price Waterhouse Cooper (PwC)[11] emerge che lo sviluppo di autocarri a basso costo richiederà un mutamento dei modelli operativi, il quale potrebbe comportare l'esternalizzazione della produzione verso i mercati emergenti in crescita. Negli ultimi decenni la concorrenza a livello mondiale è stata all'origine di un aumento costante delle unioni e delle forme di cooperazione o partenariato. Questa tendenza è destinata a continuare, in particolare tra i produttori occidentali di apparecchiature originali e quelli dei mercati emergenti. In tal modo il settore segue quello delle autovetture, che alla fine degli anni Novanta aveva subito una riorganizzazione analoga. Secondo le previsioni, entro il 2030 i produttori dei mercati emergenti avranno fatto il loro ingresso nei mercati occidentali, determinando una maggiore pressione sui prezzi.

21. Negli anni a venire alcune grandi tendenze influenzeranno ed aumenteranno la concorrenza mondiale nell'industria dei veicoli commerciali. I mutamenti demografici, la crescente urbanizzazione, le questioni normative quali i pedaggi, le imposte, gli ostacoli agli scambi imposti dalle legislazioni nazionali, le norme ambientali, l'efficienza energetica, la sicurezza ecc. sono tutti fattori che comporteranno un innalzamento dei costi (in particolare a livello di sviluppo e di R&S) e una maggiore concorrenza. I fabbricanti dell'UE devono prepararsi a tali eventi.

22. Con la delocalizzazione di alcuni segmenti delle catene internazionali di approvvigionamento e della produzione dei fabbricanti dei mercati della triade, gli effetti della globalizzazione sui modelli di lavoro e sulle retribuzioni si sono già fatti sentire. Le ultime indagini di KPMG[12], PwC[11] e Tillväxtverket[13] sottolineano tutte

---

10 *Truck 2020 transcending turbulence*, IBM Global Business Service (maggio 2015).

11 *The truck industry in 2020*, PwC (2014).

12 *Competing in the global truck Industry*, KPMG (2014).

13 *Den globala fordonsindustrin 2010 ur ett svenskt perspektiv*, Tillväxtverket.

che non sarà più sostenibile mantenere costi di produzione elevati in una situazione di concorrenza mondiale.

23. Le autorità svedesi sostengono pertanto che la parziale delocalizzazione dell'impianto della Volvo di Umeå è giustificata dalla necessità di aumentare l'efficienza e diminuire i costi al fine di rispondere alla concorrenza mondiale attuale e futura[8].

24. Ad oggi il settore della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi è stato oggetto di 22 domande di intervento del FEG, di cui 12 riconducibili alla globalizzazione degli scambi commerciali e 10 alla crisi finanziaria ed economica globale.

Eventi all'origine degli esuberi e delle cessazioni di attività

25. Volvo Group è uno dei maggiori fabbricanti mondiali di autocarri, autobus, macchinari per l'edilizia, motori marini e industriali e fornisce anche soluzioni complete per il finanziamento e i servizi. Con sede legale a Göteborg, il gruppo occupa circa 100 000 persone, possiede impianti di produzione in 19 paesi e vende prodotti in oltre 190 mercati.

26. Dal 1999 Volvo Car Corporation non fa più parte di Volvo Group, ma Volvo Group e Volvo Cars hanno conservato lo stesso marchio commerciale. Nello stesso anno è stata costituita una nuova società, Volvo Trademark Holding AB, che si occupa delle questioni legate al marchio per conto delle due società. Volvo Cars e Volvo Group continuano ad essere due soggetti distinti, che però collaborano nelle attività di ricerca e sviluppo e negli investimenti legati al marchio come la Volvo Ocean Race.

27. Volvo Group Trucks Operations (GTO) raggruppa tutta la produzione di motori e di meccanismi di trasmissione del gruppo nonché tutta la produzione di autocarri Volvo, Renault, Mack e UD. GTO si occupa anche di logistica e di fornitura di parti di ricambio ai clienti del gruppo. Negli ultimi dieci anni l'espansione di Volvo Group, basata su acquisizioni come quelle di Renault Trucks, Mack, UD Trucks e SDLG, ha permesso alla società di avere accesso a nuovi marchi e a nuovi mercati. Una delle tappe di questa strategia è stata l'acquisizione, conclusa nel gennaio 2015, del 45% della società cinese Dongfeng Commercial Vehicles.

28. GTO deve attualmente migliorare l'efficacia della propria catena di produzione e questo si ripercuote sulle attività dello stabilimento di Umeå. Volvo Group ha ridotto del 10% circa il proprio personale in tutto il mondo, passando da 110 000 a circa 100 000 dipendenti. In Svezia il numero di lavoratori è stato ridotto da 25 000 a 21 000 nel corso degli ultimi quattro anni, comprese le riduzioni che hanno interessato quest'anno lo stabilimento di Umeå.

29. Lo stabilimento di Umeå fa parte di GTO, che conta circa 33 000 dipendenti in tutto il mondo. I licenziamenti presso lo stabilimento in questione hanno riguardato anche dipendenti di Volvo Logistics and Parts, organizzati all'interno di GTO.

30. Lo stabilimento di Umeå, come parte del sistema industriale globale di Volvo Group, produce le cabine per gli autocarri pesanti del marchio Volvo in Europa, alcune cabine destinate a impianti di assemblaggio oltremare e tutti i componenti stampati delle cabine Volvo per altri continenti (Brasile e Asia). La rifinitura degli interni delle cabine è invece realizzata nello stabilimento di Tuve nei pressi di Göteborg.

31. Il programma europeo di ottimizzazione di Volvo Group è stato messo in atto nel 2015: nel quadro del programma, il reparto dello stabilimento di Umeå specializzato nello stampaggio e nella saldatura, verniciatura e rifinitura delle cabine per autocarri

pesanti è trasferito allo stabilimento di Tuve per essere più vicino all'impianto di assemblaggio finale degli autocarri.

32. Volvo ha annunciato esuberi anche a Göteborg ed Eskilstuna. Se i lavoratori collocati in esubero a Umeå costituiscono la maggior parte dei beneficiari interessati, rientrano nelle misure anche lavoratori in esubero di Göteborg ed Eskilstuna. Il programma per l'efficienza della Volvo ha riguardato anche i subappaltatori, in particolare a Umeå.

33. Le discussioni su un possibile sostegno del FEG sono iniziate a Umeå nel marzo 2014, quando il dirigente responsabile e il rappresentante dei sindacati avevano già informato personalmente ogni lavoratore in merito agli esuberi previsti. Nella loro prima riunione, svoltasi il 18 marzo 2014, i soggetti interessati e le parti sociali della regione hanno convenuto che gli esuberi presso la Volvo avrebbero avuto forti ripercussioni negative nella regione e coinvolto anche altre società: era quindi necessario prendere provvedimenti.

34. I primi preavvisi sono stati notificati ai lavoratori di GTO Göteborg il 14 aprile 2014, seguiti da altri in data 19 maggio. Il 16 giugno 2014 lavoratori di Eskilstuna hanno ricevuto la notifica del loro collocamento in esubero.

Effetti previsti degli esuberi sull'economia e sull'occupazione a livello locale, regionale e nazionale

35. All'inizio del 2014 la contea di Västerbotten (di cui Umeå è la capitale) contava approssimativamente 262 360 abitanti, vale a dire il 2,7% circa della popolazione del paese, una percentuale in calo. I mercati del lavoro delle zone artiche, come quelli di altre zone scarsamente popolate, sono in genere più fragili poiché, a causa dell'isolamento geografico e della rigidità del clima, la creazione di posti di lavoro e l'occupazione hanno costi più elevati che in altre regioni.

36. Alla fine del novembre 2014 i disoccupati nella contea erano complessivamente 9 400 (il 7,2% della forza lavoro registrata), con una diminuzione di circa 1 000 persone rispetto allo stesso periodo del 2013. Il tasso di disoccupazione nazionale era contemporaneamente pari al 7,9%.

37. Una recente relazione della regione di Västerbotten, "Entro il 2025 necessari altri 40 000 lavoratori a Västerbotten", segnala le problematiche del calo della forza lavoro e della scarsità di investimenti nelle PMI. Secondo la relazione, ogni anno circa 3 000 persone vanno in pensione, uscendo dal mercato del lavoro. I posti vacanti nella regione si concentrano nel settore sanitario e in ambiti altamente qualificati: occorrono ingegneri, dirigenti operativi, responsabili dell'organizzazione e tecnici. La domanda di manodopera qualificata è in aumento e le carenze sono evidenti in molte categorie professionali, in primo luogo per i posti che richiedono un livello altamente specializzato di istruzione e competenze elevate.

38. La perdita di posti di lavoro presso la Volvo avrà conseguenze per il settore e per la regione. La collocazione in esubero di 647 lavoratori pone seri problemi, soprattutto per i lavoratori più anziani nel gruppo destinatario. Non avendo le competenze richieste dal mercato del lavoro della regione, i lavoratori in esubero avranno probabilmente difficoltà a trovare un impiego: la maggior parte dei lavoratori interessati possiede solo un titolo di istruzione secondaria, mentre le offerte di lavoro previste si rivolgono a personale altamente qualificato e a ingegneri con un titolo adeguato di istruzione superiore. Il progetto dovrà quindi collaborare strettamente con gli organismi di istruzione e i servizi per l'impiego. Potrà promuovere la creazione di imprese e migliorare le abilità e le competenze delle persone in cerca di

lavoro affinché corrispondano alle future esigenze dei datori di lavoro. Poiché si tratta di una regione assai vasta, è possibile che i beneficiari debbano viaggiare molto.

Un numero ridotto di beneficiari interessati vive nelle province di Sörmland (Svezia orientale) e di Västergötland (Svezia occidentale). In queste zone il mercato del lavoro si trova in condizioni migliori rispetto a Västerbotten ma è probabile che, persino a Göteborg, saranno necessari ulteriori corsi di formazione o l'acquisizione di competenze in altri settori. Nel caso di Eskilstuna sarà forse possibile cercare lavoro in un'area geografica più vasta, comprendente anche Stoccolma.

Beneficiari interessati e azioni proposte

Beneficiari interessati

39. Il numero stimato di lavoratori collocati in esubero che dovrebbero beneficiare delle misure è di 500. La ripartizione di questi lavoratori per sesso, nazionalità e fascia di età è la seguente:

Categoria		Numero di beneficiari interessati	
Sesso:	Uomini:	387	(77,4%)
	Donne:	113	(22,6%)
Nazionalità:	cittadini dell'UE:	500	(100,0%)
	cittadini non-UE:	0	(0,0%)
Fascia di età:	15-24 anni:	55	(11,0%)
	25-29 anni:	75	(15,0%)
	30-54 anni:	300	(60,0%)
	55-64 anni:	61	(12,2%)
	Più di 64 anni:	9	(1,8%)

Ammissibilità delle azioni proposte

40. I servizi personalizzati che l'Arbetsförmedlingen (servizio pubblico per l'impiego della Svezia) dovrà fornire ai lavoratori in esubero consistono nelle azioni di seguito indicate, ciascuna delle quali va al di là di quanto sarebbe normalmente possibile senza il sostegno del FEG:

– valutazione approfondita e pianificazione individuale: questa procedura di registrazione comprende un esame delle esperienze acquisite e della formazione ricevuta in precedenza ed è più veloce per i beneficiari del FEG. Sono possibili varie riunioni individuali e personalizzate, alcune delle quali possono essere con società di ricollocamento;

– varie attività di ricerca di un impiego e coaching: le attività standard offerte dall'Arbetsförmedlingen saranno associate a misure del FEG come sostegno individuale a diretto contatto con potenziali datori di lavoro, riunioni motivazionali e conferenze di presentazione del mercato del lavoro della regione. Questo sarà particolarmente importante per i lavoratori interessati che considerano il proprio livello di istruzione insufficiente per le opportunità di

lavoro disponibili nella regione. Saranno offerte attività sia individuali che di gruppo, alcune delle quali potranno essere svolte on line;

– misure per la motivazione e la salute: i beneficiari del sostegno FEG avranno accesso a terapisti, psicologi ed esperti di terapia cognitiva che dovranno rafforzare la loro motivazione e aiutare i lavoratori la cui salute ha subito ripercussioni per il fatto di essere stati collocati in esubero dopo un lungo periodo di servizio presso la stessa società;

– imprenditorialità e creazione di imprese: esperti esterni, incaricati di fornire consulenza a futuri imprenditori, impartiranno corsi di preparazione a quanti intendono creare un'impresa;

– i beneficiari riceveranno una sovvenzione di avvio dopo che la loro idea di impresa sarà stata verificata e approvata dai consulenti. Tale sovvenzione sarà versata per un periodo di sei mesi, prorogabile a 12 mesi sulla base del parere del consulente. Nel caso in cui un beneficiario rilevi un'impresa il cui proprietario è prossimo al pensionamento, la sovvenzione del FEG potrà permettergli di gestire l'attività insieme a tale proprietario per un periodo di transizione;

– istruzione e formazione: saranno messe a disposizione dei beneficiari del FEG attività di istruzione e formazione cui normalmente essi non hanno accesso, alcune delle quali saranno personalizzate in collaborazione con l'università di Umeå, gli istituti di istruzione superiore e le imprese della regione. I lavoratori interessati saranno incoraggiati a operare scelte lavorative non influenzate dagli stereotipi di genere, ad esempio nel settore dell'assistenza sanitaria;

– la formazione potrà prevedere un'esperienza di lavoro e tirocini (per ogni fascia di età), che potranno essere proposti anche a quanti si preparano ad avviare o rilevare un'impresa;

– convalida delle competenze: ai partecipanti sarà proposta la convalida delle competenze. Poiché tale servizio può non essere disponibile a livello locale, si provvederà affinché i beneficiari possano recarsi nei centri appositi;

– assistenza per la ricerca di un impiego da parte di fornitori di servizi privati: i fornitori di servizi privati incaricati dall'Arbetsförmedlingen potranno offrire un aiuto sostanziale ai lavoratori interessati per la ricerca di un impiego e la convalida delle competenze;

– spese di viaggio e costi correlati: la regione di Västerbotten è un'area assai vasta in cui l'accesso ai servizi comporta costi di mobilità e costi aggiuntivi. Potranno essere coperte le spese di trasferimento e trasloco legate al fatto di accettare un nuovo posto di lavoro in un'altra parte del paese, come pure quelle dei viaggi a lunga distanza per sostenere colloqui. Tali spese dovranno essere concordate preventivamente, certificate mediante fatture e verificabili;

– indennità per la ricerca di un impiego: l'indennità è fornita ai beneficiari che partecipano a una delle misure attive di cui sopra. Il livello dell'indennità dipende da fattori individuali: il massimale è stato fissato con decisione del Parlamento a 910 SEK (circa 97 EUR) al giorno e dopo i primi 100 giorni si riduce a 760 SEK (circa 81 EUR) al giorno. La media di 12 000 EUR prevista in bilancio dovrebbe quindi fornire ad ogni lavoratore un'indennità al livello massimo per circa 128 giorni.

41. Le azioni proposte, qui descritte, costituiscono misure attive del mercato del lavoro che rientrano nell'ambito delle azioni ammissibili di cui all'articolo 7 del regolamento FEG. Tali azioni non sostituiscono le misure passive di protezione sociale.

42. La Svezia ha fornito le informazioni richieste sulle azioni che rivestono un carattere obbligatorio per l'impresa interessata in virtù del diritto nazionale o di contratti collettivi e ha confermato che il contributo finanziario del FEG non si sostituirà a tali azioni.

Stima dei costi

I costi totali stimati ammontano a 2 989 518 EUR, comprendenti le spese per i servizi personalizzati (pari a 2 869 938 EUR) e le spese per attività di preparazione, gestione, informazione e pubblicità, controllo e rendicontazione (pari a 119 580 EUR).

43. Il contributo finanziario totale richiesto al FEG ammonta a 1 793 710 EUR (il 60% dei costi totali).

Azioni	Numero stimato di partecipanti	Costo stimato per partecipante *(in EUR, cifre arrotondate)*	Costi totali stimati *(in EUR)*
Servizi personalizzati [azioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento FEG]			
Valutazione approfondita e pianificazione individuale	500	28,51	14 254
Varie attività di ricerca di un impiego e coaching	250	644,42	161 106
Assistenza per la ricerca di un impiego da parte di fornitori di servizi privati	55	1 109,91	61 045
Misure per la motivazione e la salute	10	521,70	5 217
Preparazione all'imprenditorialità	25	573,92	14 348
Imprenditorialità e sovvenzioni per la creazione di imprese	20	15 000,00	300 000
Istruzione e formazione	180	6 869,72	1 236 551
Convalida delle competenze	25	2 921,80	73 045
Totale parziale a): Percentuale relativa al pacchetto di servizi personalizzati:	–		1 865 566 (65,00%)
Indennità e incentivi [azioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento FEG]			

Spese di viaggio e costi correlati	50	521,76	26 088
Indennità per la ricerca di un impiego	80	12 228,55	978 284
Totale parziale b): Percentuale relativa al pacchetto di servizi personalizzati:	–		1 004 372 (35,00%)
Azioni di cui all'articolo 7, paragrafo 4, del regolamento FEG			
1. Attività di preparazione	–		0
2. Gestione	–		116 971
3. Informazione e pubblicità	–		2 609
4. Controllo e rendicontazione	–		0
Totale parziale c): Percentuale dei costi totali:	–		119 580 (4,00%)
Costi totali (a + b + c):	–		2 989 518
Contributo del FEG (60% dei costi totali)	–		1 793 710

44. I costi delle azioni identificate nella tabella di cui sopra come azioni a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento FEG non superano il 35% dei costi totali del pacchetto coordinato di servizi personalizzati. La Svezia ha confermato che tali azioni sono subordinate alla partecipazione attiva dei beneficiari interessati ad attività di formazione o di ricerca di lavoro.

45. La Svezia ha confermato che i costi degli investimenti per le attività indipendenti e la creazione nonché il rilevamento di imprese da parte dei dipendenti non supereranno i 15 000 EUR per beneficiario.

Periodo di ammissibilità delle spese

46. La Svezia ha iniziato a fornire servizi personalizzati ai beneficiari interessati in data 30 gennaio 2015. Le spese per le azioni sono dunque ammissibili ad un contributo finanziario del FEG per il periodo compreso tra il 30 gennaio 2015 e il 16 settembre 2017, ad eccezione dell'istruzione di terzo livello, che sarà ammissibile fino al 16 marzo 2018.

47. La Svezia ha iniziato a sostenere le spese amministrative per l'attuazione del FEG in data 30 gennaio 2015. Le spese per le attività di preparazione, gestione, informazione e pubblicità, controllo e rendicontazione sono pertanto ammissibili a un contributo finanziario del FEG dal 30 gennaio 2015 al 16 marzo 2018.

Cofinanziamento e complementarità con le azioni finanziate da fondi nazionali o dell'Unione

48. Il governo svedese cofinanzia le misure del FEG grazie al bilancio dell'Arbetsförmedlingen.

49. La Svezia ha confermato che le misure descritte sopra, che ricevono un contributo finanziario del FEG, non riceveranno contemporaneamente contributi finanziari da altri strumenti finanziari dell'Unione.

Procedure per la consultazione dei beneficiari interessati, dei loro rappresentanti o delle parti sociali nonché delle autorità locali e regionali

50. Il pacchetto coordinato di servizi personalizzati è stato elaborato in consultazione con i beneficiari interessati e i loro rappresentanti così come con i soggetti pubblici locali. Questi ultimi si riuniscono una volta al mese e gli esuberi presso la Volvo sono stati discussi per la prima volta nel luglio 2014. Il servizio delle risorse umane della Volvo ha collaborato per facilitare la raccolta di dati e la pianificazione delle misure.

51. I soggetti interessati che hanno partecipato alla pianificazione e all'attuazione sono il comune di Umeå, il consiglio di amministrazione della contea, la regione di Västerbotten, i sindacati, il *business centre* per la tecnologia, la camera di commercio, l'organizzazione aziendale "Företagarna", l'università di Umeå, l'Arbetsförmedlingen e la stessa Volvo. Sono state prese varie misure per garantire che il gruppo destinatario, come pure il servizio delle risorse umane e i rappresentanti sindacali, fossero informati delle opportunità offerte dal FEG.

Sistemi di gestione e di controllo

52. La domanda contiene una descrizione del sistema di gestione e di controllo che specifica le responsabilità degli organismi coinvolti. La Svezia ha comunicato alla Commissione che il contributo finanziario sarà gestito dall'Arbetsförmedlingen, che è ufficialmente designato come autorità di gestione e di pagamento. I conti del progetto saranno esaminati dall'unità di audit interno, un organo distinto collegato all'organo di direzione dell'Arbetsförmedlingen, la cui missione consiste nell'analizzare le procedure interne di controllo e di verifica del servizio pubblico per l'impiego e nel proporre miglioramenti, come pure nel fornire consulenza e assistenza all'organo di direzione e al direttore generale. Il progetto sarà sottoposto ad audit a intervalli regolari.

Impegni assunti dallo Stato membro interessato

53. La Svezia ha fornito tutte le necessarie garanzie che:

– saranno rispettati i principi di parità di trattamento e di non discriminazione per quanto riguarda l'accesso alle azioni proposte e la loro attuazione,

– sono state rispettate le condizioni relative agli esuberi collettivi stabilite nella legislazione nazionale e nella normativa dell'UE,

– Volvo Trucks, che ha proseguito le proprie attività anche dopo i licenziamenti, ha adempiuto agli obblighi di legge in materia di esuberi accordando ai propri lavoratori tutte le prestazioni previste,

– le azioni proposte non riceveranno un sostegno finanziario da altri fondi o strumenti finanziari dell'Unione e sarà impedito qualsiasi doppio finanziamento,

– le azioni proposte saranno complementari alle azioni finanziate dai Fondi strutturali,

– il contributo finanziario del FEG sarà conforme alle norme procedurali e sostanziali dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

INCIDENZA SUL BILANCIO

Proposta di bilancio

54. Conformemente all'articolo 12 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020[14], il FEG non supera un importo annuo massimo di 150 milioni di EUR (a prezzi 2011).

55. Dopo aver esaminato la domanda relativamente alle condizioni di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento FEG, e tenuto conto del numero di beneficiari interessati, delle azioni proposte e dei costi stimati, la Commissione propone di mobilitare il FEG per l'importo di 1 793 710 EUR, pari al 60% dei costi totali delle azioni proposte, al fine di erogare un contributo finanziario in risposta alla domanda.

56. La decisione proposta relativa alla mobilitazione del 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 finanziaria[15].

Atti collegati

57. Contemporaneamente alla presente proposta di decisione relativa alla mobilitazione del FEG, la Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di trasferimento alla corrispondente linea di bilancio per l'importo di 1 793 710 EUR.

58. Contemporaneamente all'adozione della presente proposta di decisione relativa alla mobilitazione del FEG, la Commissione adotterà una decisione di concessione di un contributo finanziario, mediante un atto di esecuzione, che entrerà in vigore alla data alla quale il Parlamento europeo e il Consiglio adotteranno la decisione di mobilitazione del FEG.

[14] GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884.
[15] GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (domanda EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks, presentata dalla Svezia)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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. 1927/2006[16], in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,

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 finanziaria[17], in particolare il punto 13,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) mira a fornire sostegno ai lavoratori collocati in esubero e ai lavoratori autonomi la cui attività sia cessata in conseguenza di trasformazioni rilevanti della struttura del commercio mondiale dovute alla globalizzazione, a causa del persistere della crisi economica e finanziaria globale oppure a causa di una nuova crisi economica e finanziaria globale, e ad assisterli nel reinserimento nel mercato del lavoro.

(2) Il FEG non deve superare un importo annuo massimo di 150 milioni di EUR (a prezzi 2011), come disposto all'articolo 12 del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio[18].

(3) Il 16 settembre 2015 la Svezia ha presentato la domanda EGF/2015/009 SE/Volvo Trucks per un contributo finanziario del FEG in seguito ai collocamenti in esubero presso Volvo Trucks (Volvo Group Trucks Operations, EMEA) e presso quattro fornitori e produttori a valle in Svezia, integrandola con ulteriori informazioni secondo quanto previsto all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1309/2013. La domanda è conforme alle condizioni per la determinazione del contributo finanziario a valere sul FEG come stabilito dall'articolo 13 del regolamento (UE) n. 1309/2013.

(4) È pertanto opportuno procedere alla mobilitazione del FEG per erogare un contributo finanziario di 1 793 710 EUR in relazione alla domanda presentata dalla Svezia.

(5) Al fine di ridurre al minimo i tempi di mobilitazione del FEG, è opportuno che la presente decisione si applichi a decorrere dalla data della sua adozione,

---

16 GU L 347 del 20.12.2013, pag. 855.

17 GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

18 Regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Nel quadro del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2016, il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione è mobilitato per erogare l'importo di 1 793 710 EUR in stanziamenti di impegno e di pagamento.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa si applica a decorrere dal [*the date of its adoption*][*].

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

[*] Date to be inserted by the Parliament before the publication in OJ.