



Consejo de la
Unión Europea

**Bruselas, 14 de noviembre de 2023
(OR. en)**

15417/23

**COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	14 de noviembre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	JOIN(2023) 37 final
Asunto:	INFORME CONJUNTO AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 de noviembre de 2022 a octubre de 2023

Adjunto se remite a las delegaciones el documento JOIN(2023) 37 final.

Adj.: JOIN(2023) 37 final



COMISIÓN
EUROPEA

ALTO REPRESENTANTE
DE LA UNIÓN PARA
ASUNTOS EXTERIORES Y
POLÍTICA DE SEGURIDAD

Bruselas, 13.11.2023
JOIN(2023) 37 final

INFORME CONJUNTO AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 de noviembre de 2022
a octubre de 2023

INFORME CONJUNTO AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 de noviembre de 2022 a
octubre de 2023

I. INTRODUCCIÓN

1. La Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa¹, de marzo de 2022, confirmó la suma importancia que reviste para la seguridad y la defensa europeas mejorar considerablemente la movilidad militar, en particular en el contexto de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. Dicha movilidad permite a las fuerzas armadas de los Estados miembros de la UE responder rápidamente y con la magnitud necesaria a las crisis que estallen en las fronteras exteriores de la UE y más allá de ellas transportando el material militar de la manera más rápida y fluida posible, entre otras cosas. En consonancia con la Brújula Estratégica, el Plan de Acción de la UE sobre Movilidad Militar 2.0² proporciona un marco global para desarrollar una red de movilidad militar bien conectada, con tiempos de reacción más cortos e infraestructuras y capacidades de transporte capaces, seguras, sostenibles y resilientes.
2. Este primer informe de situación del Plan de Acción de la UE sobre Movilidad Militar 2.0 recoge los trabajos en curso de las diferentes instituciones, órganos y organismos de la Unión para ejecutar las acciones previstas en los principales ámbitos prioritarios del Plan de Acción. También abarca, en su caso, los progresos realizados en los distintos ámbitos desde el último informe de situación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de 2018, que se presentó en septiembre de 2021³.
3. El Plan de Acción presenta un enfoque estratégico con objeto de asegurar la participación efectiva de una amplia gama de partes interesadas, también en los Estados miembros. De este modo, facilita la coherencia y los vínculos entre las actividades de los Estados miembros (especialmente a través de los diferentes proyectos pertinentes de la CEP, en particular en materia de movilidad militar y centros logísticos⁴) y las líneas de trabajo a nivel de la UE en la amplia gama de temas. De acuerdo con lo previsto en el Plan de Acción, el primer «acto anual» sobre movilidad militar se celebró en junio de 2023 bajo los auspicios de la Presidencia sueca del Consejo y reunió a expertos de las instituciones de la UE, proyectos pertinentes de la CEP y socios como la OTAN.

II. CORREDORES MULTIMODALES Y CENTROS LOGÍSTICOS

A. Financiación de infraestructuras de transporte de doble uso

4. El marco financiero plurianual 2021-2027 contiene un presupuesto de 1 690 millones EUR para cofinanciar infraestructuras de transporte de doble uso a través del Mecanismo «Conectar Europa». En septiembre de 2021, la Comisión puso en marcha la primera convocatoria de propuestas de proyectos. En un principio, estaba previsto que la Comisión organizara convocatorias anuales de propuestas de proyectos con presupuestos indicativos de 330 millones EUR⁵.
5. A raíz de la agresión no provocada de Rusia contra Ucrania, la Comisión reforzó considerablemente su apoyo a las infraestructuras de transporte de doble uso con fines de movilidad militar, acelerando la evaluación de las propuestas y anticipando el presupuesto disponible.

¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/es/pdf>.

² [Plan de acción sobre movilidad militar 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

³ Informe conjunto al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de octubre de 2020 a septiembre de 2021 [JOIN(2021) 26 final].

⁴ Red de Centros Logísticos en Europa y de Apoyo a las Operaciones.

6. En mayo de 2022, la Comisión adjudicó veintidós proyectos por un total de 339 millones EUR de cofinanciación de la UE en quince Estados miembros que abarcaban todos los modos de transporte⁶.
7. La Comisión adelantó la segunda convocatoria de propuestas y la puso en marcha en mayo de 2022, de nuevo con un presupuesto indicativo de 330 millones EUR. Los Estados miembros respondieron a la convocatoria con mayor interés y el importe solicitado para cofinanciación de la UE, que ascendió a un total de 1 390 millones EUR, cuadruplicaba el presupuesto asignado. Debido a la alta calidad de los proyectos y a la urgencia de reaccionar ante el nuevo entorno geopolítico, la Comisión seleccionó treinta y cinco proyectos por un total de 616 millones EUR de cofinanciación de la UE⁷ en noviembre de 2022.
8. Por tanto, hay un total de cincuenta y siete proyectos en curso en dieciocho Estados miembros con una cofinanciación de la UE de 944 millones EUR. El 35 % de este importe se destina al ferrocarril, el 28 % al transporte por carretera, el 21 % a los aeropuertos y el 16 % al proyecto de infraestructura marítima. Entre los tipos más comunes de proyectos cofinanciados figuran mejoras de la capacidad ferroviaria (principalmente para garantizar la circulación de trenes de 740 m); mejoras de autopistas (sobre todo de viaductos y puentes de carretera) y de la capacidad de los aeropuertos; aumento de las capacidades de gestión multimodal, y mejora de la capacidad portuaria y la conectividad.
9. En mayo de 2023 se puso en marcha una tercera y última convocatoria de propuestas, cuyo plazo para la presentación de proyectos finalizaba en septiembre de 2023, con el objetivo de utilizar el presupuesto restante de alrededor de 790 millones EUR. La tercera convocatoria ha sido la que mayor interés de los Estados miembros ha generado hasta la fecha: participaron veintidós Estados miembros con ciento doce proyectos y la cofinanciación total de la UE solicitada fue de 3 700 millones EUR, alcanzándose así una tasa de sobresuscripción de 4,7. Se prevé que la Comisión publique la Decisión de adjudicación de la tercera convocatoria a principios de 2024. Con la ejecución de la tercera convocatoria, es muy probable que se agote el presupuesto global disponible para infraestructuras de transporte de doble uso con fines de movilidad militar en el marco del presente marco financiero plurianual.
10. Por último, en la Declaración del Consejo Europeo informal de Granada de octubre de 2023, los dirigentes de la UE volvieron a confirmar su atención a la movilidad militar⁸.
11. El 15 de junio de 2023, el Consejo de Administración del Banco Europeo de Inversiones aprobó la «Iniciativa Estratégica Europea de Seguridad PLUS», que pone a disposición más fondos para inversiones en seguridad y defensa (hasta 8 000 millones EUR durante el actual período de perspectivas financieras plurianuales 2021-2027) con un alcance más amplio al incluir, en particular, la movilidad militar y las infraestructuras críticas como ámbitos adicionales. El Banco Europeo de Inversiones reconoce el cambio del entorno geopolítico, que ha provocado un aumento de las necesidades de financiación en diversos ámbitos relacionados con la seguridad europea y el sector de la defensa, incluidas sus cadenas de suministro. Dada la naturaleza de estos activos e inversiones, el siguiente paso será determinar posibles proyectos. Ya se están celebrando debates con la Comisión Europea sobre la manera de apoyar este ámbito.

⁶ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 24 de mayo de 2022, sobre la selección de proyectos de movilidad militar a raíz de la convocatoria de propuestas de 2021 para la concesión de subvenciones en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» – Sector del transporte, de conformidad con la Decisión de Ejecución C(2021) 5763 [C(2022) 3261 final].

⁷ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 11 de abril de 2023, sobre la selección de proyectos de movilidad militar a raíz de la convocatoria de propuestas de 2022 para la concesión de subvenciones en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» – Sector del transporte, de conformidad con la Decisión de Ejecución C(2021) 5763 [C(2023) 2298 final].

⁸ Declaración de Granada, Consejo Europeo, 6 de octubre de 2023, <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration>.

B. Revisión de las redes transeuropeas de transporte

12. La Comisión presentó su propuesta de revisión del Reglamento sobre las redes transeuropeas de transporte el 14 de diciembre de 2021⁹. Dicha propuesta contiene dos aspectos fundamentales que facilitarían la movilidad militar dentro y fuera de la UE: en primer lugar, se refuerzan varios requisitos de infraestructura de transporte, sobre todo para el ferrocarril, y, en segundo lugar, los mapas actualizados en determinados casos también reflejan las necesidades militares. El 27 de julio de 2022, la Comisión presentó una propuesta modificada que reflejaba el cambio de la situación geopolítica¹⁰.
13. El proceso de revisión de las redes transeuropeas de transporte está sujeto al procedimiento legislativo ordinario, lo que significa que el Consejo y el Parlamento deben acordar el texto definitivo del Reglamento a partir de la propuesta de la Comisión. El Consejo acordó su orientación general el 5 de diciembre de 2022¹¹. Mientras tanto, el Parlamento Europeo adoptó su informe y su mandato de negociación el 13 de abril de 2023¹², que contiene una propuesta de nuevo artículo 47 *bis* sobre movilidad militar. En particular, el artículo obligaría a los Estados miembros a tener en cuenta las necesidades de movilidad militar a la hora de construir o modernizar infraestructuras en la red transeuropea de transporte¹³. Además, el nuevo artículo encomendaría a la Comisión la realización de un estudio sobre los desplazamientos militares a gran escala convocados con poca antelación¹⁴.
14. Hasta la fecha se han celebrado cuatro diálogos políticos tripartitos entre el Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión con la esperanza de que la Presidencia española del Consejo pueda concluir las negociaciones a finales de 2023 y el Reglamento pueda entrar en vigor en la primavera de 2024.

C. Necesidades militares

15. Con vistas a una mayor armonización de las normas aplicables a la red transeuropea de transporte y a la red de transporte militar de la UE, el 23 de octubre de 2023 el Consejo aprobó las necesidades militares revisadas, incluido el anexo II titulado «Corredores de transporte multimodal». El proceso de revisión comprendió asimismo consultas con la OTAN. El alcance ampliado de las necesidades militares abarca los centros logísticos, la infraestructura de la cadena de suministro de combustible, las enseñanzas extraídas de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y los criterios militares para la evaluación de las propuestas de proyectos de infraestructuras de doble uso.

⁹ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte [COM(2021) 812].

¹⁰ Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 [COM(2022) 384 final].

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15058-2022-INIT/es/pdf>.

¹² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_ES.html#_section1.

¹³ «1. Al construir o modernizar infraestructuras en la red transeuropea de transporte, los Estados miembros evaluarán la necesidad, la pertinencia y la viabilidad de ir más allá de los requisitos formulados en el capítulo III, con el fin de adaptar tales infraestructuras al peso, la dimensión y la escala del transporte militar de tropas y material».

¹⁴ «2. A más tardar el... [un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión llevará a cabo un estudio para determinar las posibilidades para los movimientos a gran escala y notificados con escasa antelación en toda la Unión, incluidas las rutas estratégicas, con el fin de mejorar el doble uso de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte. El estudio proporcionará elementos para la planificación de infraestructuras a largo plazo con fines de movilidad de doble uso. En el curso de la elaboración del estudio, la Comisión consultará a los Estados miembros».

16. El nuevo anexo sobre la infraestructura de la cadena de suministro de combustible¹⁵ describe las especificaciones técnicas de los sistemas, instalaciones y equipos de combustible para garantizar que sean capaces de apoyar eficazmente los desplazamientos militares a gran escala, al tiempo que mantienen la interoperabilidad con los socios estratégicos, como la OTAN. El documento contiene las mismas necesidades que las normas utilizadas por la OTAN, que se compartieron con el Estado Mayor de la UE (EMUE)¹⁶. Este anexo, que pasa a formar parte de las necesidades militares, abre la puerta a una posible cofinanciación futura de proyectos de infraestructura de la cadena de suministro de combustible de doble uso en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», con el fin de alentar a los Estados miembros a invertir en su infraestructura de la cadena de suministro de combustible.

D. Planificación de infraestructuras a largo plazo para desplazamientos de las fuerzas armadas a gran escala convocados con poca antelación

17. Los servicios de la Comisión, junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y el EMUE, han facilitado a los Estados miembros una nota explicativa sobre la metodología del enfoque y el calendario de un estudio para determinar las posibilidades de desplazamientos a gran escala convocados con poca antelación con el propósito de mejorar la resiliencia relacionada con el combustible, la planificación de infraestructuras a largo plazo y el uso óptimo de estas infraestructuras. Ya han comenzado los trabajos para elaborar dicho estudio, que debería estar listo para la primavera de 2024. La primera fase, que se puso en marcha en julio de este año y que sigue en curso en estrecha cooperación con los Estados miembros, determinará los principales corredores para los desplazamientos de personal y material militares a gran escala convocados con poca antelación en caso de conflicto o para ejercicios militares. La segunda fase consistirá en detectar las deficiencias en las infraestructuras de los principales corredores definidos como prioritarios para los desplazamientos militares. En la tercera fase será necesario determinar acciones para reducir las deficiencias y garantizar el desplazamiento fluido de personal y material militares. Con la finalidad general de priorizar mejor las inversiones necesarias para promover los desplazamientos militares a gran escala convocados con poca antelación, el estudio respalda el objetivo de construir una red bien estructurada que incluya la capacidad de transportar y almacenar mercancías peligrosas y de disponer de combustible en las cantidades necesarias.
18. Este trabajo aumentará las sinergias entre la política de la red transeuropea de transporte y la movilidad militar de la UE, al tiempo que utilizará unos recursos escasos de la manera más eficiente. Las acciones previstas para reducir las deficiencias y reforzar la movilidad militar constituirán un elemento importante de la futura cofinanciación en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», así como de las prioridades nacionales de inversión de los Estados miembros. El análisis también servirá de base para la determinación por parte del Banco Europeo de Inversiones, en estrecha cooperación con la Comisión, de proyectos de doble uso con un elevado valor añadido para la defensa.
19. Por otro lado, el análisis permitirá a los Estados miembros coordinar mejor su planificación con otros Estados miembros al objeto de garantizar la misma calidad infraestructural en todo el corredor, que se extiende a lo largo de varios de ellos. Además, dará lugar a una mejor coordinación entre los Ministerios de Defensa y los Ministerios de Fomento de los Estados miembros, y contribuirá a una cooperación y sincronización más estrechas entre dichos países al invertir en infraestructuras,

¹⁵ Véase el documento *Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE*, ST 10440/23, anexo XI, aprobado por el Consejo de la UE el 23 de octubre de 2023 (pendiente de determinar).

¹⁶ Documento *NATO Technical Criteria and Standards for Pol Facilities* [«Normas y criterios técnicos de la OTAN aplicables a las instalaciones de combustibles, aceites y lubricantes», en inglés], AC/4-N(2017)0002 (INV), de 19 de enero de 2017, modificado el 9 de junio de 2023.

promoviendo así una mejor conectividad al gestionar los desplazamientos militares a gran escala dentro de Europa.

E. Acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea (CUE y SESAR)

20. La Agencia Europea de Defensa (AED) y los servicios pertinentes de la Comisión han proseguido su cooperación para garantizar el acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea para la aviación civil y militar en el contexto del cielo único europeo (CUE) y del correspondiente proyecto de modernización de la gestión del tránsito aéreo (SESAR). Cualquier falta de interoperabilidad entre los sistemas militares y civiles podría acarrear riesgos para el ejército en materia de acceso al espacio aéreo y uso de los servicios de navegación. En algunos casos también podría suponer un reto, en particular cuando el ejército presta servicios a los usuarios civiles. La inclusión de la aviación y la gestión del tránsito aéreo en la iniciativa de movilidad militar, tal como se refleja en la última actualización de las necesidades militares¹⁷, representa un reconocimiento de su importancia para superar las deficiencias de interoperabilidad. A reserva de una próxima actualización del Reglamento de Ejecución sobre las necesidades de doble uso¹⁸, esto permitiría a la comunidad de la aviación militar participar en el futuro en las convocatorias de propuestas de movilidad militar del Mecanismo «Conectar Europa». Además, la creciente importancia de los equipos de doble uso deberá tener en cuenta la función de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) como autoridad de certificación civil.

III. MEDIDAS REGULADORAS DE APOYO

A. Permisos de desplazamientos transfronterizos

21. El programa de categoría A de la AED «Optimizar los procedimientos para el permiso de desplazamientos transfronterizos en Europa» armoniza y simplifica los procedimientos y desarrolla soluciones en los territorios, espacios aéreos y aguas interiores de los Estados miembros contribuyentes. El 12 de septiembre de 2023, Dinamarca se convirtió en el último signatario de los dos acuerdos técnicos: uno para la superficie y otro para el ámbito aéreo. Por tanto, sendos acuerdos técnicos ya han sido firmados por veinticinco Estados miembros contribuyentes, además de Noruega. En la actualidad, los Estados miembros contribuyentes están confeccionando con la ayuda de la AED un acuerdo técnico que abordará el ámbito marítimo y cuyo procedimiento de firma está previsto que comience a principios de 2024.
22. A fin de apoyar la aplicación de los acuerdos técnicos firmados, la AED ha desarrollado una matriz de seguimiento de la aplicación que permite controlar la evolución de la aplicación de las diversas actividades previstas en el marco de los acuerdos. Además, una red de puntos de contacto nacionales para la movilidad militar proporcionará información valiosa de los Estados miembros con vistas a futuras modificaciones. La AED colaborará con los Estados miembros de la UE en la organización de un ejercicio de simulación teórica o taller que facilitará la plena aplicación de los acuerdos técnicos y también pondrá a prueba el modelo elaborado para la autorización anual de los acuerdos técnicos de superficie.
23. Al objeto de examinar las posibilidades de aunar los proyectos de la CEP «Movilidad Militar» y «Red de Centros Logísticos», la AED organizó una primera reunión con los Estados miembros coordinadores el 5 de julio de 2023. En función de los resultados obtenidos, la AED seguirá estudiando las posibilidades junto con los Estados miembros participantes. Asimismo, los proyectos

¹⁷ Anexo II revisado del documento *Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE* (ST 11373/19), de 27 de marzo de 2023.

¹⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión, de 10 de agosto de 2021, por el que se especifican las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, C(2021) 5859 (DO L 288 de 11.8.2021, p. 37).

han acordado garantizar la participación cruzada en sus reuniones para promover sinergias y coordinación.

B. Digitalización de los procesos logísticos

24. El programa de trabajo anual de 2021 del Fondo Europeo de Defensa incluyó una propuesta para el desarrollo de un sistema digital para el intercambio rápido y seguro de información relacionada con la movilidad militar (SDMMS, por sus siglas en inglés). La Comisión anunció el adjudicatario el 21 de julio de 2022: se trata de un consorcio dirigido por Estonia y compuesto por empresas de nueve Estados miembros¹⁹ más Noruega, que recibirán una financiación superior a 9 millones EUR para el desarrollo del sistema digital. El acuerdo de subvención se firmó a finales de diciembre de 2022, y en enero de 2023 tuvo lugar la primera reunión de puesta en marcha. La duración total del proyecto es de treinta meses, por lo que el sistema digital para el intercambio rápido y seguro de información relacionada con la movilidad militar debería estar disponible a mediados de 2025. Este sistema digital facilitará el intercambio directo y seguro de información entre los Gobiernos participantes que soliciten y aprueben cualquier desplazamiento militar.
25. Durante el primer año, el proyecto SDMMS se ha centrado principalmente en la creación de una estructura de trabajo y en la plena integración de todas las partes interesadas en el proyecto. El objetivo al final de este primer año del proyecto es acordar todos los requisitos funcionales y no funcionales con vistas a establecer los objetivos y planes detallados para la fase de ejecución del proyecto. También se elaborará el plan de costes y beneficios de explotación con el fin de determinar mejor los valores de los cambios que se introducirán en el sistema. Todo ello constituye una base importante para el próximo desarrollo de todo el sistema.

C. Aduanas

26. La AED está trabajando con la Comisión y los Estados miembros contribuyentes en la revisión de la «Evaluación de las necesidades, los beneficios y los riesgos relativos al desarrollo de un sistema aduanero militar», que sentará las bases de todos los esfuerzos adicionales. Paralelamente, la Comisión está a la espera de los primeros resultados tangibles del proyecto SDMMS antes de empezar a preparar las modificaciones jurídicas de la legislación aduanera de la UE, que garantizarán que exista un marco jurídico para la utilización del sistema por parte de los Estados miembros y que el sistema se ajuste a los procedimientos aduaneros establecidos en la legislación aduanera de la UE.

D. Mejora de la logística

27. Con miras a elaborar un concepto de red informática logística a escala de la UE que permita el intercambio de datos logísticos entre varios participantes, la AED presentó en el primer semestre de 2023 los resultados de un estudio en el que se analizaban los sistemas informáticos de logística nacional y el programa informático de planificación de recursos empresariales, incluidas las capacidades nacionales de seguimiento y localización y otras aplicaciones informáticas, como los servicios del área funcional de logística de la OTAN (LOGFAS). Los resultados del estudio servirán de base para un segundo estudio dirigido a proporcionar un concepto sobre la manera de establecer una red federada de comunicación logística.

¹⁹ Lituania, Alemania, Estonia, Bulgaria, Polonia, Luxemburgo, Rumanía, Chequia y Letonia.

28. En relación con el uso de la fabricación aditiva, comúnmente conocida como «impresión 3D» en el contexto de la logística militar, el proyecto de la categoría B de la AED «Fabricación aditiva para apoyo logístico», de reciente creación, tiene por objeto elaborar y determinar normas comunes con vistas a mejorar la interoperabilidad. En apoyo de estas actividades, la AED ha llevado a cabo diversos estudios que se presentaron a lo largo de 2023. A este respecto, uno de los estudios proporcionó a las fuerzas armadas una directriz desde el punto de vista jurídico para utilizar soluciones de fabricación aditiva en diferentes escenarios militares.

IV. RESILIENCIA Y PREPARACIÓN

A. Capacidades de transporte estratégico

29. En consonancia con la Brújula Estratégica²⁰, los Estados miembros de la UE acordaron reforzar la cooperación y la coordinación en el ámbito aéreo dotándose de mayor capacidad para acometer conjuntamente operaciones de seguridad aérea, con funciones de apoyo aéreo, salvamento y evacuación, vigilancia y socorro en caso de catástrofe. Para facilitar la utilización coordinada de los recursos aéreos militares en apoyo a las misiones y operaciones de la política común de seguridad y defensa (PCSD), los Estados miembros de la UE también tienen previsto reforzar la colaboración y asociación con estructuras e iniciativas multilaterales y de la UE en el ámbito aéreo, como el Mando Europeo de Transporte Aéreo (EATC, por sus siglas en inglés). En este sentido, el EMUE y los países participantes del EATC²¹ firmaron el 28 de junio de 2023 un acuerdo técnico que normaliza los procedimientos para facilitar el acceso del EMUE a los servicios de transporte aéreo del EATC en favor de las misiones y operaciones militares de la PCSD de la UE para la evacuación aeromédica y el transporte aéreo. En caso de urgencia, otros agentes de la UE, como la Capacidad Civil de Planificación y Ejecución para las misiones civiles de la PCSD y el Centro de Respuesta a las Crisis en caso de crisis consular, también podrían aprovechar estos procedimientos. Los siete países de la EATC han asignado horas de vuelo equivalentes a disposición del EMUE, sin coste alguno y de forma voluntaria, con el fin de probar estos procedimientos durante un año.

La cooperación entre el EMUE y el EATC supondrá un primer paso para intensificar la cooperación entre ambas entidades. Asimismo, este acuerdo técnico puede servir de modelo para otros proyectos e iniciativas, como la facilitación de la implantación de la Capacidad de Despliegue Rápido de la UE²².

30. Han proseguido los trabajos en el marco de la AED para desarrollar las capacidades necesarias de transporte marítimo y aéreo, en consonancia con el informe de 2020 de la revisión anual coordinada de la defensa y en asociación con los proyectos pertinentes de la CEP. El proyecto «Futuro Avión de Transporte Táctico de Tamaño Medio» está elaborando un documento de orientación sobre desarrollo industrial, así como un estudio que se financiará en el marco del programa de trabajo del Fondo Europeo de Defensa para 2022. Por otro lado, el proyecto «Transporte Aéreo Estratégico para Carga Sobredimensionada» está desarrollando los requisitos comunes de alto nivel, mientras que la convocatoria de un estudio en este ámbito en el marco del programa de trabajo del Fondo Europeo de Defensa para 2023 está abierta a propuestas de proyectos. Asimismo, el proyecto «Helicóptero Medio de Nueva Generación» comenzó en junio de 2023 y en la actualidad recoge las aportaciones de los Estados miembros sobre sus futuros planes de helicópteros en lo referente tanto a la modernización de las flotas existentes como al desarrollo de nuevas plataformas.

²⁰ Una Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa – Por una Unión Europea que proteja a sus ciudadanos, defienda sus valores e intereses y contribuya a la paz y la seguridad internacionales, ST 7371/22, de 21 de marzo de 2022.

²¹ BE, DE, ES, FR, IT, LU y NL.

²² La UE está en proceso de crear una Capacidad de Despliegue Rápido compuesta por hasta cinco mil militares, que constituirá un instrumento militar sólido, flexible y modulable integrado en el amplio conjunto de instrumentos de gestión de crisis de la UE.

31. En cuanto a la necesidad militar de un transporte ferroviario especializado, un esfuerzo conjunto entre los Estados miembros de la UE, la Comisión y la AED ha llevado a incluir en la propuesta de Reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria²³ distintas disposiciones que permitirían priorizar los desplazamientos militares en determinadas condiciones. Por otra parte, la AED pondrá en marcha próximamente un estudio sobre la capacidad ferroviaria de la UE al objeto de ofrecer una visión general de la capacidad existente de los medios ferroviarios nacionales y comerciales utilizados por el ejército con el fin de determinar las posibles necesidades de medios de transporte ferroviario especializado y de infraestructura ferroviaria para uso militar.

B. Protección contra los riesgos para la seguridad

32. A petición del Consejo²⁴, la Comisión, el Grupo de Cooperación sobre Seguridad de las Redes y Sistemas de Información y el SEAE están elaborando hipótesis de riesgo desde una perspectiva de ciberseguridad. Aunque en un principio la atención se ha centrado en el sector de las telecomunicaciones y la electricidad, en futuras ediciones del ejercicio se evaluarán otros sectores críticos, como el transporte. Se necesita una red de intercambio de datos resiliente y sólida con un alto nivel de ciberseguridad que favorezca la puesta en común efectiva de datos digitales entre las partes interesadas y los operadores civiles y militares pertinentes. Dicha red podría aprovechar las infraestructuras de la UE, como el Programa de Conectividad Segura de la Unión (IRIS²).
33. En enero de 2023 entró en vigor la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas (Directiva REC)²⁵. Si bien la defensa queda fuera de su ámbito de aplicación, esta Directiva mejorará la resiliencia física de las entidades que utilizan infraestructuras críticas en once sectores, entre ellos el transporte por carretera, ferrocarril, aire y mar, de modo que contribuye a garantizar la prestación de servicios esenciales en el sector del transporte que también son necesarios para la movilidad militar. Un pilar fundamental del nuevo marco que introduce la Directiva REC es el Grupo de Resiliencia de las Entidades Críticas, en el que expertos de los Estados miembros y los servicios de la Comisión debaten, entre otras cosas, las amenazas que se ciernen sobre las infraestructuras críticas. En respuesta a la creciente amenaza de sabotaje en relación con la guerra rusa contra Ucrania, el Consejo adoptó asimismo una Recomendación sobre un enfoque coordinado para reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas en diciembre de 2022²⁶. El transporte es uno de los cuatro sectores clave a los que se refiere la Recomendación.
34. En junio de 2023, la AED y los servicios pertinentes de la Comisión presentaron los resultados de un estudio de investigación que evalúa los efectos del cambio climático en las infraestructuras energéticas críticas relacionadas con la defensa²⁷, incluido el transporte. En el contexto del Foro Consultivo sobre Energía Sostenible en el Sector de Seguridad y Defensa, se ha seguido estudiando la manera de aumentar el uso de fuentes de energía renovables en el transporte, por ejemplo mediante el análisis de las necesidades militares con respecto a las soluciones basadas en el hidrógeno para infraestructuras y vehículos logísticos militares pesados. Además, en mayo de 2023, la AED y los servicios pertinentes de la Comisión organizaron un ejercicio de simulación teórica para evaluar el impacto del cambio climático y la transición energética ecológica en la resiliencia y

²³ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010 [COM(2023) 443 final].

²⁴ Conclusiones del Consejo sobre la elaboración de la posición de la Unión Europea en materia cibernética, ST 9364/22, 23 de mayo de 2022.

²⁵ Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas.

²⁶ Recomendación del Consejo, de 8 de diciembre de 2022, sobre un enfoque coordinado en toda la Unión para reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas.

²⁷ <https://eda.europa.eu/publications-and-data/impacts-of-climate-change-on-defence-related-critical-energy-infrastructure>.

la seguridad energética de las infraestructuras energéticas críticas relacionadas con la defensa, entre ellas las infraestructuras y capacidades de transporte militar de los Estados miembros.

35. La AED ha destacado en reiteradas ocasiones la necesidad de una red de intercambio de datos resiliente y sólida con un alto nivel de ciberseguridad que favorezca la puesta en común efectiva de datos digitales entre las partes interesadas y los operadores civiles y militares pertinentes.
36. En consonancia con la Comunicación conjunta relativa a una nueva perspectiva sobre el nexo entre clima y seguridad, adoptada en junio de 2023²⁸, el SEAE, los servicios de la Comisión y la AED analizarán maneras de reducir la dependencia de los combustibles fósiles en el transporte militar promoviendo la adopción de fuentes de energía renovables y tecnologías conexas.

V. ASOCIACIONES

A. UE-OTAN

37. La tercera Declaración conjunta UE-OTAN, firmada el 10 de enero de 2023 en Bruselas²⁹, reconoce los resultados logrados por la UE y la OTAN en materia de movilidad militar. El diálogo estructurado UE-OTAN sigue convocándose periódicamente para reunir a todo el personal pertinente de ambas organizaciones y ha demostrado ser un marco eficaz para presentar el nuevo Plan de Acción de la UE y debatir los ámbitos en los que procede intensificar la cooperación, con vistas a garantizar la coherencia y el refuerzo mutuo. Se han mantenido intercambios exhaustivos entre expertos, especialmente centrados en la ciberresiliencia y las infraestructuras de transporte, lo que ha permitido a cada parte comprender mejor sus respectivas prioridades. Asimismo, los representantes de la OTAN asistieron al primer acto anual de movilidad militar, celebrado en junio de 2023, y el Mando Conjunto de Apoyo y Habilitación de la OTAN participa de manera informal en las reuniones pertinentes del proyecto de movilidad militar de la CEP.
38. La participación de aliados de la OTAN no pertenecientes a la UE en proyectos pertinentes de la CEP continúa aportando valor añadido, en particular desde una perspectiva transatlántica y de cooperación UE-OTAN. Además de los Estados Unidos, Canadá y Noruega, el Consejo autorizó la invitación del Reino Unido a participar en el proyecto de movilidad militar de la CEP en noviembre de 2022. Se está ultimando la celebración del acuerdo administrativo con el proyecto. Por otro lado, en marzo de 2023, el Consejo acordó invitar a Canadá a participar en el proyecto de red de centros logísticos de la CEP. El acuerdo administrativo para la participación de Canadá también se encuentra en las fases finales de negociación. Ya se ha invitado a representantes de estos socios a participar en las reuniones de los respectivos proyectos en espera de la finalización de los acuerdos jurídicos.
39. En enero de 2023, la presidenta de la Comisión Europea y el secretario general de la OTAN anunciaron la creación de un Grupo de Trabajo específico UE-OTAN sobre la Resiliencia de las Infraestructuras Críticas. Este Grupo de Trabajo presentó el 29 de junio de 2023 un informe de evaluación en el que se describen los retos actuales en materia de seguridad y se formulan recomendaciones para reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas. El informe incluye el transporte en los cuatro sectores clave (junto con la energía, la infraestructura digital y el espacio) en los que debe reforzarse la cooperación y hace referencia al diálogo estructurado sobre movilidad militar. A este respecto, recomienda específicamente intensificar la cooperación

²⁸ Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo: Una nueva perspectiva sobre el nexo entre clima y seguridad: Abordar los efectos del cambio climático y la degradación del medio ambiente en la paz, la seguridad y la defensa [JOIN(2023) 19 final].

²⁹ <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>.

relacionada con las infraestructuras de transporte con el fin de adaptar tales infraestructuras al peso, la dimensión y la escala del transporte militar.

B. Conexión con otros socios

40. En el marco del proceso de revisión de las redes transeuropeas de transporte mencionado anteriormente, la propuesta modificada amplía los corredores europeos de transporte (denominados «corredores de la red básica» en el Reglamento vigente) a Ucrania y Moldavia. La ampliación de los corredores se basa en otros esfuerzos de la Unión para reforzar la conectividad en el transporte de estos países con la UE, como la iniciativa de los corredores de solidaridad puesta en marcha en mayo de 2022 por la Comisión para ayudar a Ucrania a mantener abiertas sus rutas comerciales tras el bloqueo de los puertos ucranianos por parte de Rusia.

VI. CONCLUSIONES Y PRÓXIMOS PASOS

41. Un año después de la puesta en marcha del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 se han emprendido acciones pertinentes en los cuatro ámbitos prioritarios principales, lo que demuestra un progreso continuo y refleja el sentimiento común de urgencia en vista del deterioro de la situación de seguridad. Con miras a alcanzar el objetivo común de una red de movilidad militar que funcione correctamente, se invita a todas las partes interesadas pertinentes a que prosigan con sus respectivas acciones como parte de un enfoque coordinado de la Administración en su conjunto. Un compromiso actualizado y reforzado de movilidad militar por parte de los Estados miembros, si así lo decide el Consejo, contribuiría en mayor medida a este objetivo, a partir del trabajo de los proyectos pertinentes de la CEP dentro del ámbito de aplicación más amplio del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0.
42. El Alto Representante y la Comisión presentarán el siguiente informe de situación a más tardar a finales de noviembre de 2024.