

Bruselas, 24 de noviembre de 2025
(OR. en)

15793/25

COPS 614	MAP 134
POLMIL 373	CYBER 341
TRANS 575	POLMAR 75
MAR 163	HYBRID 151
AVIATION 165	CFSP/PESC 1695
INDEF 158	CSDP/PSDC 720
EUMC 417	PESCO 23
PROCIV 159	JAI 1754
IND 534	ENER 614

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ,
directora

Fecha de recepción: 20 de noviembre de 2025

A: D.^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión
Europea

N.º doc. Ción.: JOIN(2025) 846 final

Asunto: COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL
CONSEJO
sobre la movilidad militar

Adjunto se remite a las delegaciones el documento JOIN(2025) 846 final.

Adj.: JOIN(2025) 846 final



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

Bruselas, 19.11.2025
JOIN(2025) 846 final

COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la movilidad militar

Comunicación conjunta sobre la movilidad militar

La movilidad militar como elemento de apoyo estratégico crucial de la preparación en materia de defensa y una mayor disuasión

En un **contexto de seguridad mundial** en rápida evolución, la movilidad militar es un elemento de apoyo estratégico crucial de la posición y las capacidades en materia de defensa que Europa necesita urgentemente para disuadir de forma creíble a sus adversarios y responder a cualquier crisis. Contribuye a la seguridad y la defensa, así como a la preparación de la Unión. También es una piedra angular de la cooperación UE-OTAN y resulta clave para el apoyo de la UE a Ucrania.

«La paz mundial no puede salvaguardarse sin unos esfuerzos creadores equiparables a los peligros que la amenazan», como declaró Schuman en 1950. Esto es hoy más válido que nunca. Para garantizar la paz mediante la disuasión, los Estados miembros de la UE deben poder desplazar sus fuerzas armadas y equipos militares de forma fluida, rápidamente y a gran escala dentro y fuera de la UE. Esto requiere un **sistema de transporte de doble uso** capaz de apoyar la movilidad militar, minimizando al mismo tiempo las perturbaciones y mitigando las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil y, por tanto, en la economía y la sociedad en su conjunto.

Si bien se han realizado avances significativos, siguen existiendo **importantes obstáculos** para una movilidad militar eficaz en la UE. Las normas nacionales a menudo son divergentes, están fragmentadas y no están armonizadas, incluso cuando se utilizan operadores civiles para servicios de transporte militar, y no son adecuadas para el contexto de seguridad actual en el que vivimos. Tenemos que coordinar mejor y acelerar el transporte militar para eliminar estos problemas. Además, la infraestructura de transporte de la UE no está suficientemente adaptada a las necesidades de doble uso. El sistema sigue siendo vulnerable a las perturbaciones y a los ataques cibernéticos e híbridos, que son cada vez más frecuentes. Además, las capacidades de transporte, como los vagones de plataforma y los transbordadores de doble uso, que son esenciales para los desplazamientos militares, son escasas. Estas cuestiones ponen de manifiesto vulnerabilidades críticas para la red de transporte de la Unión y, por tanto, socavan la capacidad de seguridad y defensa de la UE, así como la capacidad de los ejércitos para apoyar la protección civil. Así pues, Europa debe cambiar claramente de marcha y eliminar todos los obstáculos restantes.

El Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030» y su traducción en la hoja de ruta para la preparación en materia de defensa señalan la movilidad militar como un ámbito de capacidades prioritario para una defensa europea sólida. Si bien los Estados miembros siguen siendo libres para decidir si permiten que las fuerzas armadas extranjeras

cruzan su territorio como parte de su seguridad y defensa nacionales, la UE debe disponer de un marco para la movilidad militar que equilibre las necesidades militares y civiles. A tal fin, la Comisión y la alta representante proponen un conjunto completo de medidas para facilitar la fluidez de la movilidad militar con un **enfoque de 360 grados**, en estrecha coordinación con la OTAN. Su objetivo es crear una **zona de movilidad militar a escala de la UE para finales de 2027** como primer paso hacia la consecución progresiva de un «Schengen militar» en las dimensiones reglamentaria, de infraestructuras y de capacidades.

Progresos realizados hasta la fecha

La convulsión de la arquitectura europea de seguridad tras la invasión rusa de Crimea y, posteriormente, su agresión militar contra Ucrania, movilizó las respuestas de la UE, los Estados miembros y los socios. Desde 2017, la UE ha llevado a cabo un programa específico para reforzar la movilidad militar. En dos **planes de acción sobre movilidad militar** de 2018 y 2022 se identificaron una serie de medidas para abordar los obstáculos físicos, procedimentales y reglamentarios a los desplazamientos militares. En el **Compromiso de Movilidad Militar** de 2024, los Estados miembros se comprometieron a abordar las lagunas restantes en materia de movilidad militar.

El **Reglamento** revisado **para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T)** de 2024 compromete a los Estados miembros a integrar la movilidad militar en la política europea de transporte, situando dicha red en la senda de convertirse en gran medida en una red de doble uso. Para orientar y priorizar las futuras inversiones en infraestructuras de doble uso en esta red, el Consejo adoptó en marzo de 2025 **cuatro corredores de movilidad militar multimodal prioritarios** para desplazamientos militares a corto plazo y a gran escala, junto con requisitos comunes en materia de infraestructuras militares. Estos corredores permitirán una cooperación reforzada y una planificación coherente de las inversiones entre los Estados miembros a través de las fronteras.

Lograr una red transeuropea de transporte que satisfaga las necesidades tanto civiles como militares requiere grandes inversiones. En el **marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027**, se destinó un presupuesto de 1 690 millones EUR a cofinanciar infraestructuras de transporte de doble uso a través del Mecanismo «Conectar Europa», con 95 proyectos de infraestructuras de transporte de doble uso seleccionados en 21 Estados miembros. Dado que la demanda de financiación de la UE superó significativamente los recursos disponibles y que todas las convocatorias superaron con creces la demanda¹, la Comisión propuso en julio de 2025 multiplicar por diez el presupuesto de movilidad militar en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» en el próximo MFP a partir de 2028. Además, hasta el final del actual período del MFP, los Estados miembros pueden utilizar la reasignación de fondos de la política de cohesión a inversiones relacionadas con la defensa (con incentivos financieros si así se solicita para

¹ La tercera y última convocatoria de 807 millones EUR para proyectos de infraestructuras de transporte de doble uso tuvo un índice de sobresuscripción de 4,7: 22 Estados miembros presentaron solicitudes con 112 proyectos (para una cofinanciación total solicitada de la UE de 3 700 millones EUR).

finales de 2025) y el instrumento «Acción por la Seguridad de Europa» para financiar proyectos de infraestructuras de movilidad militar y de doble uso.

Además de las infraestructuras, las capacidades logísticas y de transporte son elementos esenciales de la movilidad militar. Es fundamental mejorar la concienciación a escala de la UE sobre los recursos de transporte disponibles, hacer un uso óptimo de estas capacidades y colmar las lagunas en materia de capacidades en toda la Unión. Para mejorar estos elementos, la UE ha apoyado proyectos sobre sistemas digitales de intercambio de información, transporte aéreo de carga sobredimensionada y estudios para futuros sistemas aéreos a través del **Fondo Europeo de Defensa**.

Si bien los Estados miembros han realizado esfuerzos significativos para lograr la armonización, las normas divergentes dan lugar a retrasos que afectan gravemente a la movilidad militar. La **Agencia Europea de Defensa (AED)** y los Estados miembros contribuyentes han elaborado disposiciones técnicas para los procedimientos de permisos de desplazamientos transfronterizos, con el objetivo de armonizar y simplificar estas normas. Sin embargo, la aplicación de las disposiciones técnicas no es óptima, y son necesarios cambios en el marco de la UE para lograr la armonización. La digitalización es necesaria para aumentar la velocidad y la eficiencia y minimizar los riesgos operativos.

En general, y a pesar de los avances realizados en estos últimos años, siguen existiendo retos. Esta es también la conclusión del **Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la movilidad militar de la UE**, en el que se destaca que el enfoque de la UE con respecto a la movilidad militar ha logrado resultados desiguales, y que sigue estando fragmentado y no es suficientemente vinculante.

El Libro Blanco «Preparación en materia de defensa europea 2030» pide una mayor conectividad de doble uso con nuestros vecinos, en particular Ucrania y Moldavia. Cuatro de los nueve corredores europeos de transporte de la RTE-T ya se extienden a Ucrania y uno a Moldavia, con un primer conjunto de importantes inversiones en infraestructuras de doble uso en curso. Por ejemplo, con la ayuda de la cofinanciación del Mecanismo «Conectar Europa» y del Banco Europeo de Inversiones, en septiembre de 2025 se abrió un primer tramo ferroviario de 22 km de longitud que conecta Ucrania occidental con Eslovaquia y el resto de Europa Central en ancho de vía estándar nominal europeo. Paralelamente, se están llevando a cabo trabajos preparatorios para desplegar el ancho de vía nominal estándar europeo en los corredores europeos de transporte que conectan Moldavia y Ucrania con los Estados miembros de la UE.

Racionalizar y adaptar las normas y los procedimientos para acelerar los desplazamientos militares

Europa debe actuar con decisión. Aunque se han realizado avances, la UE sigue limitada por enfoques fragmentados que socavan nuestra capacidad para desplazar equipos y personal militar por toda Europa. El **estado actual de fragmentación e incoherencia de las normativas**

y los procedimientos nacionales, así como los obstáculos burocráticos, crean cuellos de botella y retrasos críticos.

El transporte militar transfronterizo sigue estando limitado, en particular porque las normas de la UE no se aplican a dicho transporte o no se aplican de manera coherente, las normativas nacionales difieren y no se le da suficiente prioridad. Los operadores civiles contratados por el ejército también deben cumplir las normas civiles, que no están adaptadas a las necesidades del transporte militar. Además, las operaciones de transporte militar tienen requisitos mucho más exigentes que las civiles. Las fuerzas militares también comparten infraestructuras y vehículos con operaciones de transporte civil, lo que crea necesidades concurrentes. Esto da lugar a **retrasos, ineficiencias operativas, cuellos de botella críticos y limitaciones de capacidad**.

Los procedimientos de salvoconducto diplomático a menudo son complejos y se basan en documentos en papel, lo que implica largos plazos de aprobación. Por ejemplo, el tiempo necesario para obtener **permisos transfronterizos** para el transporte militar varía significativamente, ya que algunos Estados miembros exigen un preaviso de cuarenta y cinco días, muy superior a los **tres días hábiles** para conceder permisos según el Compromiso de Movilidad Militar de 2024. Además, la aplicación de las formalidades aduaneras puede generar retrasos a menos que se utilicen las simplificaciones aduaneras adecuadas, como el impreso 302 de la UE o el impreso 302 de la OTAN.

Además, el transporte militar suele implicar **mercancías peligrosas y cargas anormales**, lo que requiere una planificación adecuada para garantizar la seguridad de las operaciones (por ejemplo, para el transporte de equipos pesados, como tanques, y de municiones). Sin embargo, las normas armonizadas de la UE para las mercancías peligrosas no se aplican al transporte militar, mientras que los procesos para cargas anormales son lentos y dispares. De este modo, los Estados miembros a nivel individual, las autoridades locales y los administradores de infraestructuras elaboran rutas seguras y acuerdos de forma *ad hoc*, que a veces tardan muchas semanas.

La responsabilidad de los procesos relacionados con la movilidad militar está fragmentada en los Estados miembros y es incoherente entre ellos. El **proyecto de movilidad militar de Cooperación Estructurada Permanente (CEP)**, compuesto por treinta países participantes, ha trabajado para abordar esta cuestión, en particular mediante la creación de una red de puntos de contacto de movilidad militar a nivel nacional.

Hacer frente a estos retos supera las capacidades de los Estados miembros a nivel individual. Los esfuerzos nacionales y las medidas no vinculantes no están a la altura de la urgencia y la claridad que exige un panorama geopolítico volátil. Se necesitan avances sustanciales para acelerar el ritmo y la magnitud de la movilidad militar de la UE.

Para abordar estas cuestiones sistémicas, la UE necesita un **enfoque unificado** integrado en el acervo más amplio en materia de transporte, adaptado a las demandas únicas de las operaciones

militares. A tal fin, la Comisión y la alta representante proponen un paquete de movilidad militar.

El paquete abarcará un conjunto único de normas para los procedimientos de permisos de transporte militar transfronterizo, incluidos los salvoconductos diplomáticos y el transporte de mercancías peligrosas y cargas militares sobredimensionadas o con exceso de peso, con plazos de entrega reducidos y plantillas normalizadas para las solicitudes y notificaciones. En la actualidad, los permisos entre los Estados miembros deben renovarse anualmente, aunque es necesaria una mayor previsibilidad y estabilidad. Este nuevo conjunto de normas garantizará que los permisos sean válidos hasta su revocación e incluirá la posibilidad de ampliar su ámbito de aplicación. Las normas y procedimientos mejorados para los permisos transfronterizos también tienen por objeto beneficiar a los desplazamientos militares de los aliados de la OTAN no pertenecientes a la UE, cuando sea pertinente para nuestra seguridad, y garantizar que no se contravengan los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros.

Las fuerzas armadas necesitan normas y plazos armonizados para las disposiciones técnicas y operativas relativas al transporte, ya sea realizado con su propia flota o por operadores civiles, que aporten claridad sobre las rutas que pueden seguir, especialmente en el caso de las mercancías peligrosas y la carga anormal, y, al mismo tiempo, flexibilidad para adaptar el transporte militar a la naturaleza precisa de cualquier crisis. La Comisión y la alta representante animan a los Estados miembros a colaborar para planificar las rutas, garantizando la armonización con el trabajo del proyecto **Red de Centros Logísticos en Europa y de Apoyo a las Operaciones** de la CEP, cuyo objetivo es mejorar la planificación y la coordinación de las infraestructuras. Las normas armonizadas propuestas por la Comisión apoyarán esta coordinación reforzada y avanzada entre los Estados miembros y los agentes pertinentes.

Para simplificar el transporte militar realizado por operadores civiles («flota blanca») en consonancia con el transporte militar realizado por fuerzas militares («flota verde»), la Comisión propone, en el marco del Reglamento dentro del paquete de movilidad militar, **eximir al transporte militar de determinadas normas civiles**, como las **prohibiciones de tráfico de vacacional**, e incluir la posibilidad de que los Estados miembros suspendan las normas de **cabotaje** en determinadas situaciones.

La **aplicación nacional divergente de las normas aduaneras de la UE** y el **uso insuficiente** de formularios de declaración aduanera adecuados (es decir, el impreso 302 de la UE o el impreso 302 de la OTAN) por parte de los operadores generan retrasos evitables en el transporte de mercancías. Los operadores deben utilizar por defecto **los impresos 302 de la UE y la OTAN**, según proceda (a menos que las autoridades militares renuncien a ello en favor de las formalidades aduaneras regulares), a fin de racionalizar el transporte transfronterizo y dar prioridad a los controles aduaneros cuando proceda. Para aumentar la seguridad jurídica en relación con el uso y la tramitación de los impresos 302, la aplicación del nuevo código aduanero de la Unión podría especificar en mayor medida los requisitos en materia de datos y las formalidades aduaneras pertinentes. Para aumentar el efecto de la racionalización de las

formalidades aduaneras, las disposiciones pertinentes deben ir acompañadas de medidas flexibles, como ofrecer orientaciones claras e impartir formación a los operadores civiles y a las autoridades aduaneras y militares.

La **digitalización** de los procesos de movilidad militar contribuirá a garantizar procedimientos rápidos y una mejor coordinación. Debe contemplarse la creación de una única herramienta digital para gestionar los procesos de movilidad militar transfronteriza. Esta herramienta gestionaría los salvoconductos diplomáticos, haría un seguimiento de las disposiciones en materia de transporte, incluiría un impreso 302 digitalizado de la UE y facilitaría el intercambio y el almacenamiento de información. Se trata de un proyecto significativo a largo plazo que debe construirse progresivamente, incorporando aspectos aduaneros y militares, y cuyo objetivo sería racionalizar los procesos, con modalidades y especificaciones técnicas que se debatirían con los Estados miembros. La Comisión ha apoyado un proyecto sobre la digitalización de los procesos de movilidad militar en el marco del Fondo Europeo de Defensa, que podría servir como uno de los elementos constitutivos. Paralelamente, la AED también ha avanzado en los trabajos sobre la digitalización de los requisitos aduaneros para el transporte militar. En el marco del próximo MFP, la Comisión ha propuesto un componente específico sobre movilidad militar dentro de la propuesta relativa al Fondo Europeo de Competitividad e Innovación, que incluye actividades relacionadas con la digitalización de los procesos de movilidad militar.

Las normas propuestas en el Reglamento **reducirán los retrasos y los riesgos operativos**, en consonancia con el compromiso de la UE de tramitar en tres días las solicitudes de transporte militar transfronterizo y mejorando la preparación en materia de defensa al permitir la fluidez de los desplazamientos transfronterizos de personal y equipos militares. **Aumentarán la coherencia y minimizarán los obstáculos burocráticos** que han obstaculizado durante mucho tiempo la movilidad militar. Esto acercará a la UE a un «Schengen militar».

La Comisión revisará el **Reglamento sobre instalaciones de servicio ferroviario** en 2026 para garantizar que satisface las necesidades de transporte militar, incluyendo al mismo tiempo las aportaciones del Estado Mayor de la UE. Del mismo modo, la Comisión revisará el **Reglamento sobre servicios aéreos** en 2026 para permitir una mayor flexibilidad en la aplicación de las restricciones excepcionales del tráfico aéreo a fin de facilitar el transporte militar en tiempos de paz. Además, la Comisión, en cooperación con la AED, Eurocontrol en calidad de gestor de la red y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), mejorará la coordinación civil y militar para facilitar los vuelos militares transfronterizos mediante la promoción de una **red de aeropuertos de doble uso adecuados**, puntos de conectividad transfronteriza predefinidos y una ventanilla única digital para las autorizaciones. Esto se verá respaldado por una evaluación del **Reglamento sobre el uso flexible del espacio aéreo** en 2026.

Reforzar nuestra defensa mediante un marco de emergencia para el transporte militar transfronterizo

En las crisis, cuando el tiempo es crucial para ofrecer respuestas, Europa no puede permitirse reaccionar lentamente. En tales situaciones no podemos basarnos en una coordinación *ad hoc* ni en la buena voluntad nacional. Debemos contar con un plan claro y una vía rápida preparada para nuestras fuerzas militares. Sin ello, nuestra disuasión sigue siendo teórica.

Por consiguiente, la Comisión propone, como parte del Reglamento, un **marco de emergencia para el transporte militar transfronterizo, el Sistema Europeo de Respuesta Reforzada para la Movilidad Militar (EMERS)**, que activará un marco de respuesta mejorado y coordinado para el transporte militar transfronterizo en caso de emergencia cuando los procedimientos habituales sean insuficientes. Permitirá medidas temporales y extraordinarias para garantizar un mayor transporte militar transfronterizo y un **acceso prioritario de las fuerzas armadas a las infraestructuras, los activos de transporte y los servicios esenciales**. Incluirá procedimientos y normas reglamentarios unificados, **excepciones y exenciones específicas, mejores medidas de preparación y solidaridad y una mayor resiliencia de las infraestructuras**.

El Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar será el marco de emergencia de la Unión para el transporte militar, **reforzando su capacidad para responder rápida y eficazmente** a situaciones urgentes y minimizar las perturbaciones del tráfico civil, contribuyendo a la preparación en materia de defensa cuando un aumento existente o previsto del volumen, la frecuencia o la velocidad del transporte militar en la Unión no pueda lograrse con arreglo a las normas habituales de transporte de la Unión o debido a la capacidad de la red de transporte de la Unión. Podrá ser activado por el Consejo en un plazo de cuarenta y ocho horas, a propuesta de la Comisión por propia iniciativa o a petición de al menos un Estado miembro. En la medida de lo posible, la Comisión consultará al Grupo de Transporte de Movilidad Militar propuesto en el Reglamento.

En este proceso, la Comisión, en cooperación con la alta representante, utilizará todos los conocimientos especializados disponibles y colaborará con la OTAN a través de formatos acordados, informándole de la activación, prórroga o finalización del Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar. Este enfoque colaborativo garantiza la coherencia y refuerza la interoperabilidad entre los mecanismos de respuesta de la UE y la OTAN, apoyando aún más la preparación de la UE en materia de defensa.

Cuando se active el Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar, se aplicarán normas especiales. El transporte militar transfronterizo solo requerirá una notificación con un preaviso reducido del desplazamiento militar, eludiendo los procedimientos habituales, con excepción de las formalidades y disposiciones aduaneras. Incluso en caso de emergencia, las operaciones de transporte militar deben planificarse para garantizar que las cargas sobredimensionadas se ajustan a la infraestructura, que las mercancías peligrosas se transportan de forma segura y que se dispone de instalaciones para apoyar el transporte por carretera en ruta. Estas disposiciones deben simplificarse y ultimarse muy rápidamente, utilizando rutas predeterminadas siempre que sea posible. Se concederá **acceso prioritario a escala de la UE a las redes de transporte**, las infraestructuras y los servicios

conexos a todas las operaciones de transporte militar, ya sean llevadas a cabo por el ejército o por sus contratistas (civiles). Además, se establecerán excepciones relacionadas con las **normas de cabotaje**, el **tiempo de conducción** y los **períodos de descanso** para el transporte militar realizado por operadores civiles. El transporte militar estará exento de las **restricciones de tráfico** basadas en el comportamiento medioambiental de los vehículos o en la calidad del aire y el control del ruido establecidas en aeropuertos y puertos. Los vehículos ferroviarios pueden funcionar de manera más flexible, más allá de su área de uso autorizada, y unas medidas de protección reforzadas salvaguardarán las infraestructuras estratégicas de doble uso.

El nuevo Código Aduanero de la Unión propuesto también podría introducir **procedimientos aduaneros más rápidos y específicos** para situaciones de crisis en las fronteras aduaneras de la Unión. Para apoyar la aplicación de estas disposiciones aduaneras a las operaciones de transporte militar, la Autoridad Aduanera de la UE, en consulta con la Comisión, desarrollará protocolos y procedimientos específicos para agilizar las formalidades aduaneras cuando se active el Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar. Su activación también activará el mecanismo de gestión de crisis aduaneras en el marco del nuevo Código Aduanero de la Unión, garantizando la racionalización de los procedimientos en situaciones urgentes. Asimismo, la rápida circulación de suministros militares de alimentos procedentes de países no pertenecientes a la UE es importante para el mantenimiento de las tropas, y las normas del Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar la apoyarán.

Cambio de marcha en la infraestructura: adaptación de las infraestructuras de transporte a un doble uso

Se necesitan inversiones significativas a todos los niveles para mejorar la infraestructura de transporte europea con arreglo a las normas de doble uso para fines civiles y militares. Dado que los convoyes militares suelen ser de gran tamaño y estar compuestos por vehículos sobredimensionados y con exceso de peso, **nuestra infraestructura debe adaptarse a este transporte militar anormal**, en particular reforzando y ampliando los puentes y túneles ferroviarios y de carretera, así como aumentando significativamente la capacidad de transporte, especialmente en los puertos y aeropuertos. La migración al ancho de vía nominal estándar europeo y otras mejoras técnicas para permitir un transporte fluido por ferrocarril a todas las partes de Europa serán igualmente fundamentales, al igual que el aumento de la resiliencia de nuestra infraestructura de comunicación y suministro de energía.

Con carácter preferente, los **cuatro corredores de movilidad militar prioritarios** deben adaptarse a las normas de infraestructura establecidas por las necesidades militares del Consejo para crear una red de movilidad militar resiliente y operativa. El gasto debe ser estratégico, centrándose en primer lugar en los principales puntos críticos, y basarse en una evaluación de la funcionalidad de los corredores.

A tal fin, ya se han identificado, junto con los Estados miembros, **quinientos proyectos de «puntos críticos»**, con unas necesidades de inversión estimadas actualmente en unos 100 000 millones EUR para intervenciones urgentes en los cuatro corredores. Estas inversiones

específicas y, en particular, a corto plazo, darán lugar a mejoras rápidas de los corredores y deben ejecutarse prioritariamente para ser operativas. Mediante la organización y dirección de reuniones periódicas sobre los corredores, la Comisión, con el apoyo de la alta representante y en consulta con la OTAN, trabajará con los Estados miembros, **a través del Comité de la RTE-T²**, para garantizar que estas inversiones críticas se realicen rápidamente y con un enfoque coordinado y coherente de los corredores, garantizando una cartera de proyectos sólida y madura.

Para apoyar estas inversiones, la propuesta de la Comisión para el **próximo MFP (2028-2034)** promueve multiplicar por diez el presupuesto disponible para la movilidad militar, con un presupuesto propuesto de 17 650 millones EUR en el marco del futuro **Mecanismo «Conectar Europa»** para inversiones en infraestructuras de transporte de doble uso de la RTE-T. Los tramos nacionales de doble uso de la RTE-T podrían complementarse con inversiones en el marco de los planes de asociación nacionales y regionales propuestos. Además, la Comisión ha propuesto, como uno de los objetivos generales del futuro **Fondo Europeo de Competitividad**, el desarrollo de infraestructuras transfronterizas y críticas de la Unión que son clave para la competitividad y la independencia estratégica de la Unión, en particular la infraestructura energética y de transporte, la infraestructura digital y de seguridad, la infraestructura de defensa y espacial, así como la infraestructura social y los datos y servicios conexos. El instrumento **InvestEU del Fondo Europeo de Competitividad** puede seguir apoyando las inversiones en infraestructuras de doble uso a través de préstamos y garantías. Además, la propuesta del MFP de la Comisión señala que el próximo **Programa Marco Horizonte Europa** puede apoyar acciones de doble uso, incluidas las pertinentes para la movilidad militar.

La adaptación de la red de transporte de movilidad militar a las normas militares también requiere un **análisis preciso del estado actual de la infraestructura de transporte** en relación con las necesidades militares. Esto garantizará que las inversiones estén bien orientadas y sean proporcionales a dónde se encuentran las necesidades reales. La Comisión acelerará los estudios en curso sobre el estado de los túneles y puentes en la UE y la disponibilidad de capacidad de doble uso en los puertos y aeropuertos de la Unión. Además, en 2026, la Comisión, con el apoyo de la alta representante, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y los administradores de infraestructuras ferroviarias, volverá a evaluar las limitaciones físicas de la infraestructura ferroviaria en los corredores de movilidad militar prioritarios para facilitar el transporte de mercancías sobredimensionadas o con exceso de peso.

En términos más generales, la alta representante³, con el apoyo de la Comisión y en estrecha cooperación con las agencias europeas de transporte pertinentes, y la AED, y en consulta con la OTAN, **volverá a evaluar las normas sobre infraestructuras de transporte contenidas en las necesidades militares del Consejo** y adaptará los requisitos técnicos de transporte de la UE en la medida de lo posible.

² Establecido de conformidad con el artículo 61 del Reglamento (UE) 2024/1679.

³ incluido el Estado Mayor de la Unión Europea.

Como complemento de estos esfuerzos, la Comisión trabajará con la alta representante y las partes interesadas de la industria para **optimizar el diseño de productos y las dimensiones de los vehículos y equipos militares**, en particular para transportarlos más fácilmente, a la luz de las limitaciones de la red de transporte, y utilizará sus herramientas financieras y de adquisición conjunta para apoyar la aplicación de estas normas mejoradas de diseño de productos.

Mejorar la resiliencia de nuestras infraestructuras

Para permitir y mantener la fluidez de la movilidad militar, la red de transporte europea y sus activos deben ser resilientes y operativos. Nuestras infraestructuras deben protegerse, ya que no solo son la base misma para el funcionamiento de nuestro mercado interior, sino que también son esenciales para nuestra disuasión, seguridad y defensa. Los impactos individuales en los nodos de infraestructuras críticas pueden tener efectos generalizados en toda la red, lo cual requiere un enfoque que abarque todos los riesgos para proteger la red.

Si bien la **Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas**⁴ establece requisitos armonizados para mejorar la resiliencia de las entidades críticas en la UE, las infraestructuras que son fundamentales para la movilidad militar requieren una protección particular. Con el fin de seguir protegiéndolas, la Comisión propone establecer un proceso para que los Estados miembros determinen las **infraestructuras estratégicas de doble uso**. Sobre la base de un **conjunto** compartido de **medidas de resiliencia y protección** que vayan más allá de los instrumentos de la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas, los Estados miembros podrán garantizar que las infraestructuras estratégicas de transporte, energía y comunicación sean resilientes frente a todos los peligros y sigan siendo operativas. Como se anunció en el Libro Blanco sobre la preparación en materia de defensa, esto incluye medidas más estrictas para mitigar los riesgos asociados a **la propiedad o el control extranjeros de infraestructuras estratégicas de doble uso**, así como la posibilidad de que los Estados miembros asuman temporalmente el control de infraestructuras, equipos y activos importantes.

Es fundamental proteger las redes de infraestructuras interconectadas que se enfrentan a riesgos crecientes de ciberataques y amenazas híbridas. Incidentes recientes, como los ataques híbridos contra importantes aeropuertos en Alemania y Dinamarca y el sistema ferroviario en Francia, han puesto de relieve la importancia de la política unificada de la UE para reforzar la resiliencia y de un conocimiento compartido de la situación civil y militar. Los sistemas de infraestructuras insuficientemente mantenidos y mejorados aumentan los riesgos, lo que permite a los ciberagentes malintencionados perturbar a distancia la seguridad de los trenes, mientras que el sector marítimo se enfrenta cada vez más a ciberataques, lo que pone en peligro las cadenas de suministro y las operaciones portuarias. Las comunicaciones por satélite controladas por la UE son fundamentales para el suministro de comunicaciones gubernamentales seguras y la

⁴ Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo.

coordinación militar en tiempo real cuando fallan las redes terrestres. Los activos marítimos también pueden contribuir a la protección de las infraestructuras críticas. Es importante garantizar que las entidades que gestionan infraestructuras estratégicas de doble uso adopten medidas de ciberseguridad, tal como se establece en la **Directiva SRI 2**.

La dependencia excesiva de proveedores de alto riesgo aumenta aún más la exposición, lo que hace hincapié en la necesidad de diversificar los componentes de las infraestructuras para evitar la creación de superficies de ataque uniformes para incidentes cibernéticos a gran escala. La próxima revisión del Reglamento sobre la Ciberseguridad contribuirá a reforzar la ciberresiliencia de las cadenas de suministro de las tecnologías de la información y la comunicación en Europa. Además, para luchar contra la amenaza de las interferencias radioeléctricas, la Comisión, asistida por la AESA, el Estado Mayor de la UE y la AED, evaluará la necesidad de actualizar la legislación pertinente de la UE para aumentar la resiliencia de los sistemas de tránsito aéreo, incluidos los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, frente a las interferencias ilícitas. Además, la Comisión, con el apoyo de la AFE, trabajará para reforzar la solidez del sistema de gestión del tráfico ferroviario de manera armonizada a fin de garantizar la continuidad de las operaciones en caso de sabotaje u otro fallo del sistema. A más tardar en 2029 se pondrán en marcha **procesos coordinados de pruebas de resistencia** para facilitar esta tarea.

Por último, la movilidad militar en Europa depende en gran medida de un acceso fiable a **combustibles líquidos e infraestructuras energéticas**, pero la disminución prevista de la demanda civil de combustibles fósiles y los cierres de refinerías están creando nuevos riesgos y dependencias de las importaciones. La UE está abordando los cuellos de botella en el suministro de energía. Como se anunció en el Plan de Acción para una Energía Asequible, la Comisión revisará el marco de seguridad energética, incluida la Directiva sobre reservas de petróleo, para evaluar las adaptaciones para combustibles sostenibles, mitigar los riesgos emergentes y mejorar la preparación para la movilidad militar mediante la mejora de la resiliencia energética. La UE y la OTAN colaboran estrechamente para explorar sinergias entre los sectores civil y militar en el suministro de combustible a fin de determinar futuras trayectorias de combustible, cartografiar las cadenas de suministro y garantizar el acceso a las reservas de combustible en situaciones de emergencia.

Como complemento, los esfuerzos de la UE por promover la producción y el uso de combustibles de aviación sostenibles y combustibles marítimos sostenibles representan una oportunidad significativa para impulsar la seguridad energética tanto de las fuerzas armadas de los Estados miembros como del sector civil. La Comisión promoverá el **aumento de la producción de los combustibles de aviación sostenibles y los combustibles marítimos sostenibles**, también en **capacidades de producción descentralizada** si es posible, para mejorar la resiliencia y la seguridad energética. El Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible recientemente adoptado desempeñará un papel importante a la hora de seguir apoyando la expansión de estos dos tipos de combustibles.

Mejorar la preparación, la solidaridad y la disponibilidad de las capacidades de transporte para la movilidad militar

En una crisis europea, **un solo Estado miembro no puede moverse por sí solo**. Cuando los Estados miembros se enfrentan a carencias en materia de capacidad de transporte, su capacidad para actuar se ve obstaculizada. Cuando la disponibilidad de las capacidades de transporte es escasa, necesitamos mecanismos de **solidaridad** a escala de la Unión, compartiendo los activos de la Unión y garantizando que sabemos qué capacidades de transporte de doble uso están disponibles en toda la Unión.

La AED está trabajando actualmente para detectar las carencias en materia de capacidades en el transporte ferroviario y por vías navegables. Podemos aprovechar estos conocimientos a la hora de adoptar medidas concretas para subsanar las carencias.

Varios Estados miembros han aplicado con éxito **iniciativas de «puesta en común y uso compartido»** en el caso de las capacidades logísticas y de transporte, en particular en el ámbito del transporte aéreo, el transporte interior de superficie y el transporte marítimo estratégicos. Sin embargo, estas iniciativas están fragmentadas y son limitadas.

Sobre esta base, la Comisión propone crear un **«contingente de solidaridad para la movilidad militar»** que abarcará las capacidades de transporte en todos los modos de transporte y tratará de hacerlas accesibles a todos los Estados miembros. La Comisión, con el apoyo de la alta representante y en consulta con los Estados miembros, determinará la manera más adecuada de poner en práctica, gestionar y coordinar el contingente. La Comisión, bajo la orientación del Grupo de Transporte de Movilidad Militar, tratará de determinar los tipos de capacidades de transporte para poner en común y garantizar su interoperabilidad.

En el marco de esta iniciativa, los Estados miembros podrán registrar voluntariamente sus propias capacidades de transporte militar, así como las contratadas con operadores civiles. Las capacidades registradas se pondrán a disposición de todos los Estados miembros, mejorando su capacidad para llevar a cabo operaciones de transporte militar. Además, la Unión podrá registrar **capacidades logísticas y de transporte adicionales** en la puesta en común e incluir capacidades contratadas. Como complemento de esta iniciativa en el marco del Reglamento, una **reserva estratégica de transporte** permitirá a los operadores civiles reservar capacidades de transporte (en particular, transporte aéreo y transporte marítimo) para su uso por la UE o los Estados miembros en situaciones excepcionales.

Para ampliar las capacidades existentes e incentivar el intercambio y la puesta en común de capacidades, la Comisión también debe apoyar la **adquisición de nuevas capacidades logísticas y de transporte de movilidad militar** y ayudar a los Estados miembros a compartir la carga de los costes de despliegue, los gastos de mantenimiento y los costes de formación del personal vinculados a la puesta en común. Además, en el marco del próximo MFP, la Comisión ha propuesto, dentro del Fondo Europeo de Competitividad, la posibilidad de incentivar en

particular la adquisición de equipos logísticos y de transporte y ayudar a los Estados miembros a acceder a ellos.

También dotaremos a nuestras fuerzas armadas de una mayor visibilidad de las capacidades de transporte civil existentes, mejorando su planificación y ejecución de la movilidad militar. La Comisión exigirá a los Estados miembros que **concedan a sus fuerzas armadas acceso a los registros existentes de vehículos y aeronaves** y también establecerá nuevas normas para identificar mejor los vehículos ferroviarios de doble uso. La Comisión estudiará nuevas medidas para garantizar una visión global a escala de la UE de los recursos y conocimientos especializados disponibles.

Además, la Comisión y la alta representante también propondrán la creación de un «**catálogo de movilidad militar**», en el que las empresas europeas puedan mostrar sus capacidades y servicios pertinentes para el transporte militar, ofreciendo a nuestras fuerzas armadas una visión clara de los servicios europeos que podrían utilizar.

Debido a la escasez de capacidades, un Estado miembro puede acabar **precontratando** las ya reservadas por otro Estado miembro. Para hacer frente a los riesgos asociados a esta posible doble reserva, proponemos que se exija a los operadores civiles que mantengan informados a los Estados miembros de tales casos. A fin de estar preparados para hacer frente a las situaciones más extremas, todos los Estados miembros deben disponer de un marco para **tomar el control temporal del equipo necesario para las operaciones de transporte militar**, también para ayudar a otros Estados miembros.

La creciente demanda de transporte militar y producción de equipos de defensa puede sobrecargar las capacidades de doble uso existentes, poniendo en riesgo la puntualidad de las entregas y la eficacia del transporte militar. En el marco del próximo MFP, la Comisión propuso la posibilidad de **apoyar la expansión de las capacidades industriales para la producción de equipos de movilidad militar**, así como la formación, el reciclaje profesional y la mejora de las capacidades del personal para mejorar la disponibilidad de personal cualificado para el transporte de productos de defensa.

Además, la fabricación de más activos de transporte sobre la base de un enfoque de «**doble uso desde el diseño**», respaldado por el desarrollo de normas de doble uso aptas para aplicaciones militares y civiles, así como por la simplificación de los procedimientos de certificación, es otra forma de aumentar su disponibilidad para las fuerzas armadas. Como complemento del Reglamento, la Comisión, en cooperación con la AED, encomendará a sus agencias pertinentes (AESA, Agencia Europea de Seguridad Marítima y Agencia Ferroviaria de la Unión Europea) y a las organizaciones europeas de normalización que elaboren normas de doble uso para los activos de transporte críticos de movilidad militar, garantizando así la coherencia con las normas de la OTAN para los activos de transporte y las necesidades actualizadas de infraestructuras de doble uso. Esto garantizará la interoperabilidad a escala de la UE y la coherencia con las prioridades de la UE en materia de capacidades de defensa.

A la luz del creciente papel de los drones, apoyaremos la creación de una **red de la UE de centros de ensayo de drones de defensa y civiles** para impulsar la innovación, aprovechando las iniciativas en curso de la UE, como las esbozadas en el marco de la Estrategia europea sobre infraestructuras tecnológicas y de investigación. Además, se desarrollará un marco conjunto de drones para integrarlos en el espacio aéreo y garantizar las operaciones civiles y militares a través de normas y procedimientos comunes. La Comisión ha realizado avances significativos en la aplicación de las medidas establecidas en la Comunicación de 2023 sobre la lucha contra las amenazas que plantean los drones⁵. También crearemos un marco regulador europeo para las tecnologías de lucha contra los sistemas de aeronaves no tripuladas, trabajaremos en el establecimiento de una metodología para evaluar la fiabilidad de los sistemas de drones basados en la IA y desarrollaremos un marco de certificación armonizado para los drones de gran tamaño mediante la modificación del Reglamento de base de la AESA.

La Comisión también propone una modificación del Reglamento de base de la AESA para abordar la necesidad de introducir la posibilidad de que los Estados miembros o dicha Agencia establezcan **espacios controlados de pruebas** con vistas a permitir el diseño, desarrollo y prueba de productos innovadores del sector de la aviación en un entorno real. A falta de tales oportunidades, el desarrollo y la fabricación de dichos productos en la UE se verán gravemente obstaculizados o ralentizados, lo que obligará a depender de proveedores de terceros países.

Una de las cuestiones es la urgente necesidad de abordar la **certificación de equipos**, en particular los drones de mayor tamaño para las operaciones con mayor nivel de riesgo. Debe llevarse a cabo un trabajo conjunto entre la AESA y las autoridades de aviación militar de los Estados miembros para definir los requisitos.

Garantizar una coordinación eficaz y un enfoque de la Administración en su conjunto con una gobernanza sólida

Una gobernanza, coordinación y supervisión adecuadas son indispensables para garantizar que, cuando Europa se mueva, lo haga al unísono. Las amenazas a las que nos enfrentamos son colectivas y también lo debe ser nuestra respuesta. La movilidad militar no se refiere solo al transporte, sino también a la capacidad de actuación de la UE.

Un enfoque de la Administración en su conjunto es un factor esencial para una aplicación satisfactoria de las medidas incluidas en la propuesta de la Comisión de un marco único para la movilidad militar.

La Comisión propone un **Grupo de Transporte de Movilidad Militar** para facilitar la coordinación y la dirección de los esfuerzos de los Estados miembros y asistir a la Comisión en la aplicación de diversas medidas en virtud del Reglamento. Reunirá a los Estados miembros,

⁵ COM(2023) 659 COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO sobre la lucha contra las posibles amenazas que plantean los drones.

al Servicio Europeo de Acción Exterior, incluido el Estado Mayor de la UE y la AED, y estará presidido por la Comisión.

En la aplicación de las disposiciones relativas a la red y los corredores de transporte de doble uso para la movilidad militar, así como en la determinación de la infraestructura estratégica de transporte de doble uso, la Comisión contará con el apoyo del **Comité de la RTE-T y del Estado Mayor de la UE**.

La coordinación del transporte militar a nivel nacional se lleva a cabo actualmente con carácter *ad hoc*. Cada Estado miembro deberá designar un **«coordinador nacional para el transporte militar»**. Este coordinador será responsable de garantizar la fluidez en la coordinación y cooperación internas de todas las partes interesadas nacionales, regionales y locales pertinentes que participen en operaciones de transporte militar, en particular durante la activación del Sistema Europeo de Respuesta Reforzada a la Movilidad Militar. Este coordinador también tendrá los conocimientos técnicos y la capacidad administrativa pertinentes para ayudar a las partes interesadas en lo que respecta a la aplicación de las formalidades aduaneras.

Para garantizar la preparación de la Unión, la Comisión propone una evaluación periódica a través de una **«comprobación de la preparación en materia de transporte militar»** anual y prevé la posibilidad de organizar «pruebas de resistencia», centrándose en cuestiones específicas como las formalidades aduaneras o la interacción entre la protección civil y la movilidad militar, a fin de identificar ámbitos susceptibles de mejora y aumentar la eficacia general. Las primeras pruebas de resistencia se centrarán en garantizar los rápidos desplazamientos de la asistencia militar hacia Ucrania y las fronteras orientales de la Unión.

Existen líneas de trabajo de movilidad militar que quedan fuera del Reglamento propuesto, incluido el intenso trabajo realizado hasta la fecha por la UE y los Estados miembros en materia de movilidad militar, en particular en el marco de la CEP y la AED. **La Comisión y la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y vicepresidente de la Comisión adoptarán nuevas medidas para reforzar esta labor, también en materia de coordinación, y respetando plenamente los Tratados y la legislación aplicable de la UE.**

Profundización de las asociaciones existentes

La UE seguirá reforzando y ampliando las asociaciones mutuamente beneficiosas con socios afines, basadas en valores e intereses compartidos, a través de asociaciones en materia de seguridad y defensa. A menudo abarcan la CEP, la AED y otros marcos relacionados con la defensa. La UE reforzará su compromiso a través de los proyectos de movilidad militar y centros logísticos de la CEP con los socios bilaterales pertinentes.

La UE también tratará de intensificar la cooperación «emblemática» con la OTAN en materia de movilidad militar, en consonancia con los principios rectores acordados entre la UE y la

OTAN, respetando al mismo tiempo las prerrogativas y competencias de los Estados miembros. En general, las relaciones con la OTAN en materia de movilidad militar se reforzarán y tendrán un efecto transformador y mutuamente beneficioso para los Estados miembros y los aliados de la OTAN no pertenecientes a la UE. Para promover el intercambio de información, se fomentarán las invitaciones mutuas a las reuniones de los grupos de trabajo para proporcionar sesiones informativas cruzadas, centradas especialmente en las reuniones sobre logística de la AED y la OTAN. La UE invitará a la OTAN a participar en ejercicios de simulación teórica sobre movilidad militar, a condición de que se respete el principio de reciprocidad. Como se ha señalado, la UE actualizará sus orientaciones sobre el uso de los impresos 302 de la UE y la OTAN.

También es vital para los intereses de seguridad de la UE que las disposiciones del Reglamento se apliquen en los países en vías de adhesión, especialmente en Ucrania y Moldavia. En este contexto, debe tenerse en cuenta el índice de adaptación de los países en vías de adhesión a la política exterior y de seguridad común.

El Reglamento ofrecerá beneficios sustanciales a Ucrania. Para ello, mejorará la infraestructura de transporte de doble uso y racionalizará las normas para el transporte de equipos militares y los procedimientos transfronterizos en toda Europa. Estas medidas apoyarían una circulación más rápida de la asistencia militar hacia Ucrania y las fronteras orientales de la Unión. Juntos, estos esfuerzos podrían ayudar a reforzar la resiliencia de las conexiones logísticas de Ucrania con la Unión y contribuir a objetivos más amplios de refuerzo de la seguridad y la defensa europeas.

La guerra de Rusia contra Ucrania ofrece lecciones inestimables para la UE, los Estados miembros y los socios en materia de movilidad militar. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar podrá invitar a Ucrania, a Moldavia y a los países del Espacio Económico Europeo en calidad de observadores, con vistas a aprovechar su valiosa experiencia militar y preparar a Ucrania para su futura adhesión a la UE. La cooperación público-privada y la interacción civil-militar son fundamentales para dar cabida a una movilidad militar eficaz a través del enfoque de la sociedad en su conjunto y de la Administración en su conjunto, tal como se prevé en la Estrategia de Preparación de la Unión. Reforzar la colaboración mediante el desarrollo de capacidades, una comunicación eficaz, la planificación de la preparación y la resiliencia y la participación activa en los ejercicios puede mejorar significativamente la preparación y la coordinación. Garantizar una mayor sensibilización y participación de los operadores y autoridades civiles puede armonizar los desplazamientos transfronterizos y los procedimientos para la movilidad militar.

Ejercicios

Los ejercicios y las pruebas reforzarán la movilidad militar de la UE mediante la determinación de ámbitos operativos, jurídicos y de mejora de las infraestructuras. **Los ejercicios validarán los procedimientos, mejorarán la coordinación entre los Estados miembros, aumentarán la interoperabilidad con los socios y generarán lecciones para fundamentar las políticas,**

la planificación y la inversión. A través de ejercicios reales, se identificarán posibles vulnerabilidades en el proceso logístico y se propondrán posteriormente soluciones para abordar estos obstáculos. Estas simulaciones pondrán a prueba la conformidad de los corredores prioritarios con las normas militares clave para las infraestructuras de transporte.

A partir de 2026, la UE, junto con los Estados miembros, llevará a cabo ejercicios anuales de movilidad militar. Estos se llevarán a cabo a través de ejercicios militares de la UE (MILEX), ejercicios de puestos de mando (CPX) y ejercicios militares reales (LIVEX), vinculados a la Capacidad de Despliegue Rápido, y mediante la participación en ejercicios multinacionales, en particular a través de ejercicios paralelos y coordinados organizados por la UE y la OTAN.

Conclusiones

Las amenazas a las que nos enfrentamos son comunes y también lo debe ser nuestra respuesta. El paquete supone un paso decisivo hacia la eliminación de los obstáculos que siguen existiendo para la movilidad militar. Refleja nuestra ambición colectiva de responder con mayor rapidez y proteger mejor a nuestros ciudadanos en todo el continente. Con este paquete, nuestro objetivo es armonizar los esfuerzos de movilidad militar a nivel nacional y de la UE con vistas a lograr progresivamente un espacio de movilidad militar a escala de la UE.

Ha llegado el momento de actuar con decisión. La creación de un espacio de movilidad militar a escala de la UE ya no es una opción, sino una necesidad. Nuestra paz y seguridad están en juego.

Se invita al Consejo y al Parlamento Europeo a que apoyen los ambiciosos objetivos establecidos en la presente Comunicación conjunta y a que colaboren para alcanzarlos. La aplicación del paquete será objeto de un estrecho seguimiento, con actualizaciones periódicas compartidas tanto con el Consejo como con el Parlamento Europeo para garantizar los avances.

La Comisión Europea y la alta representante invitan al Consejo Europeo a refrendar el marco presentado y a supervisar los progresos realizados.