

Bruxelles, 21 marzo 2025
(OR. en)

7322/25

COPS 139
POLMIL 77
EUMC 124
TRANS 85
UD 53
PESCO 6

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	20 marzo 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	JOIN(2025) 11 final
Oggetto:	RELAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione del piano d'azione sulla mobilità militare 2.0

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento JOIN(2025) 11 final.

All.: JOIN(2025) 11 final



ALTO RAPPRESENTANTE
DELL'UNIONE PER
GLI AFFARI ESTERI E
LA POLITICA DI SICUREZZA

Bruxelles, 20.3.2025
JOIN(2025) 11 final

RELAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'attuazione del piano d'azione sulla mobilità militare 2.0

RELAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'attuazione del piano d'azione sulla mobilità militare 2.0

I – INTRODUZIONE

1. La mobilità militare garantisce la circolazione rapida e senza soluzione di continuità del personale e del materiale militare — all'interno e all'esterno dell'UE. È essenziale per la sicurezza e la difesa dell'UE sia a breve sia a lungo termine. L'invasione russa dell'Ucraina ha continuato a sottolineare l'importanza della mobilità militare in tempi di crisi, dimostrando inoltre quanto sia fondamentale semplificare e armonizzare le procedure di trasferimento di mezzi e attrezzature militari al fine di rispondere rapidamente e su vasta scala alle crisi scoppiate alle frontiere esterne dell'UE e oltre. La mobilità militare è una delle priorità del piano aggiornato di sviluppo delle capacità (CDP) del 2023, approvato dagli Stati membri nel novembre 2023. Il CDP ha sottolineato l'urgente necessità di migliorare in modo sostanziale la mobilità militare delle forze armate degli Stati membri, all'interno e all'esterno dell'UE, concentrandosi, tra l'altro, sul rafforzamento delle infrastrutture di trasporto a duplice uso in tutta la rete transeuropea dei trasporti.
2. Il piano d'azione dell'UE sulla mobilità militare 2.0¹ fornisce un quadro generale per lo sviluppo di una rete della mobilità militare adeguatamente connessa, con tempi di reazione più brevi e infrastrutture e capacità di trasporto efficienti, sicure, sostenibili e resilienti. La strategia industriale europea della difesa del marzo 2024 indica la necessità di affrontare le strozzature che ancora ostacolano una circolazione rapida, efficiente e senza ostacoli di attrezzature e capacità militari attraverso ulteriori investimenti nella mobilità militare.
3. Il secondo "impegno per la mobilità militare 2024", adottato dagli Stati membri attraverso le conclusioni del Consiglio sulla sicurezza e la difesa del maggio 2024², integra e rafforza il piano d'azione sulla mobilità militare 2.0. Nell'ambito dell'impegno aggiornato del Consiglio, gli Stati membri attueranno 13 impegni concreti entro la fine del 2026, tra l'altro dando priorità agli investimenti nelle infrastrutture di trasporto a beneficio dei movimenti militari, accelerando le autorizzazioni dei movimenti transfrontalieri e rafforzando la cooperazione UE-NATO.
4. La presente seconda relazione sui progressi compiuti in merito al piano d'azione dell'UE sulla mobilità militare 2.0 rispecchia le azioni in corso delle diverse istituzioni e dei diversi organi e organismi dell'Unione per attuare le azioni individuate nei principali settori prioritari del piano d'azione. Essa illustra inoltre, laddove necessario, i progressi compiuti nei diversi settori dall'ultima relazione del novembre 2023³.
5. Il piano d'azione prevede un approccio strategico volto ad agevolare l'efficace partecipazione di una vasta gamma di portatori di interessi, ivi inclusi gli Stati membri. Esso facilita pertanto la coerenza e i collegamenti tra le attività degli Stati membri, anche tramite i vari progetti PESCO pertinenti, in particolare sulla mobilità militare e i poli

¹ [Piano d'azione sulla mobilità militare 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

² [Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza e la difesa dell'UE del 27 maggio 2024](#).

³ Relazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del piano d'azione sulla mobilità militare da novembre 2022 a ottobre 2023 (JOIN(2023) 37 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>.

logistici⁴, e i filoni di lavoro a livello di Unione europea nell'intero ventaglio di argomenti. Come indicato nel piano d'azione, continuano a svolgersi eventi annuali sulla mobilità militare. Dal 22 al 23 febbraio 2024 si è svolto a Gent, sotto l'egida della presidenza belga del Consiglio, il secondo evento annuale che ha riunito esperti delle istituzioni dell'UE e degli Stati membri, rappresentanti dei progetti PESCO pertinenti e partner quali la NATO.

II – CORRIDOI MULTIMODALI E POLI LOGISTICI

A. Finanziamento delle infrastrutture di trasporto a duplice uso

6. Nell'ambito del quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027, è stato stanziato un bilancio di circa 1,7 miliardi di EUR (il 75 % in meno rispetto ai 6,5 miliardi di EUR inizialmente proposti dalla Commissione) per cofinanziare le infrastrutture di trasporto a duplice uso attraverso il meccanismo per collegare l'Europa (MCE). Inizialmente, era previsto che la Commissione pubblicasse con cadenza annuale inviti a presentare proposte di progetti nell'ambito di una dotazione specifica di mobilità militare MCE, con un bilancio indicativo di 330 milioni di EUR.
7. Il primo (su tre) invito a presentare proposte nell'ambito di questa dotazione specifica per la mobilità militare risale al 2021 e il terzo invito a presentare proposte è stato pubblicato nel maggio 2023. Nell'ambito di tale invito è stato destinato un cofinanziamento dell'UE dell'importo di 807 milioni di EUR a 38 progetti in 18 Stati membri⁵. La dotazione specifica per la mobilità militare nell'ambito dell'MCE è stata esaurita.
8. In totale, l'MCE ha concesso cofinanziamenti per un valore di 1,76 miliardi di EUR a 95 progetti in 21 Stati membri. Le figure 1 e 2 forniscono una panoramica completa dei progetti selezionati nell'ambito dei tre inviti a presentare proposte, della ripartizione dei finanziamenti per modo di trasporto e dell'ubicazione nell'UE.

⁴ Rete di centri logistici in Europa e supporto alle operazioni.

⁵ Decisione di esecuzione della Commissione, del 7 marzo 2024, relativa alla selezione di progetti di mobilità militare a seguito dell'invito a presentare proposte del 2023 per la concessione di sovvenzioni nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa - settore dei trasporti a norma della decisione di esecuzione C(2023) 4886 (C(2024) 1421 final); una panoramica completa dei progetti selezionati è disponibile su [questo link](#).

Figura 1: finanziamenti per la mobilità militare in ambito MCE per modo di trasporto

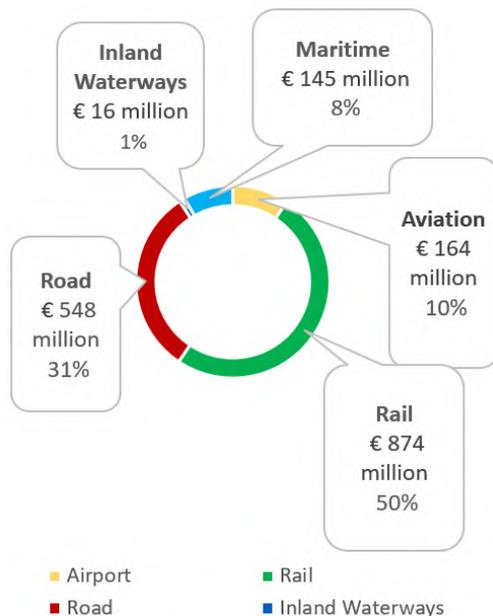
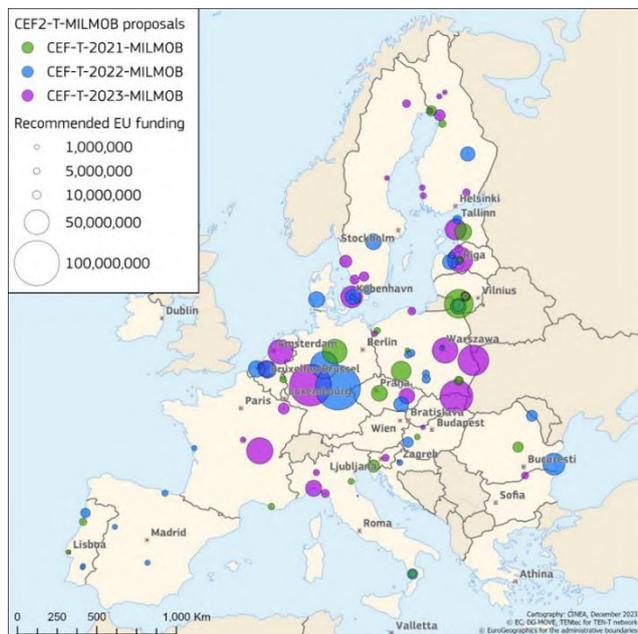


Figura 2: distribuzione geografica dei progetti di mobilità militare in ambito MCE



9. Nell'attuale periodo del QFP, i progetti di infrastrutture di trasporto possono ricevere finanziamenti attraverso la dotazione "generale e per la coesione" dell'MCE. Negli inviti pubblicati il 24 settembre 2024, i progetti a duplice uso saranno considerati prioritari nella fase di valutazione. In linea con il rinnovato impegno per la mobilità militare 2024, la Commissione incoraggia pertanto attivamente gli Stati membri e i promotori di progetti a presentare proposte di progetti che vadano a beneficio non solo dell'uso civile, ma anche della mobilità militare.
10. Nell'ambito del progetto di mobilità militare, i promotori possono ancora beneficiare di prestiti nell'ambito del fondo "Iniziativa strategica per la sicurezza europea PLUS" della Banca europea per gli investimenti. Nel 2024 la Banca ha ampliato i propri requisiti di "duplice uso" per i prestiti, in modo che un maggior numero di investimenti nel settore della sicurezza e della difesa sia ammissibile al finanziamento, anche nel settore della mobilità militare. La Banca ha mostrato interesse a utilizzare i corridoi prioritari di mobilità militare della Commissione (cfr. punto 16) come solida base per selezionare e dare priorità agli investimenti nelle infrastrutture di trasporto per la mobilità militare.

B. Revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti

11. Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha presentato la propria proposta di revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)⁶. Il 27 luglio 2022, la Commissione ha presentato una proposta modificata che riflette i cambiamenti avvenuti nella situazione geopolitica⁷. A seguito dei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento

⁶ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM(2021) 812 final).

⁷ Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

europeo nel quadro della procedura legislativa ordinaria, la proposta modificata è stata infine adottata il 13 giugno 2024 e il regolamento è entrato in vigore il 18 luglio 2024⁸.

12. Il regolamento contiene quattro elementi chiave per sostenere la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE. In primo luogo, ancora al diritto dell'UE la nozione di rete di trasporto per la mobilità militare; in secondo luogo, attraverso il suo nuovo articolo 48 sulla mobilità militare, incarica la Commissione di individuare corridoi prioritari di mobilità militare; in terzo luogo, riorienta la TEN-T in modo tale che possa diventare in gran parte una rete di infrastrutture di trasporto a duplice uso, in particolare imponendo agli Stati membri di prendere in considerazione le esigenze di mobilità militare nella costruzione o nell'ammodernamento delle infrastrutture della TEN-T; e, in quarto luogo, rafforza e allinea diversi requisiti delle infrastrutture di trasporto ai requisiti militari, in particolare per quanto riguarda il trasporto ferroviario; e in alcuni casi le mappe aggiornate rispecchiano anche le esigenze militari, in particolare prevedendo il prolungamento dei corridoi in Ucraina e Moldova.

C. Programmazione delle infrastrutture a lungo termine per movimenti ingenti di forze militari con breve preavviso

13. Conformemente al piano d'azione sulla mobilità militare 2.0, i servizi competenti della Commissione e il SEAE, insieme agli Stati membri e previa consultazione con la NATO, hanno condotto uno "studio per individuare le possibilità di ingenti movimenti con breve preavviso allo scopo di migliorare la resilienza dei carburanti, la programmazione delle infrastrutture a lungo termine e l'uso ottimale di queste infrastrutture" ("studio"). Tale invito ad agire si basava sugli insegnamenti tratti dai primi inviti a presentare progetti infrastrutturali nell'ambito della dotazione per la mobilità militare dell'MCE. Sebbene il finanziamento di progetti attraverso il meccanismo per collegare l'Europa (cfr. paragrafi 6 e seguenti) abbia permesso di realizzare importanti miglioramenti, un approccio più strategico contribuirebbe a creare una rete di mobilità militare più strutturata e più coerente.
14. In un documento informale del giugno 2023, inizialmente presentato sia al comitato militare dell'Unione europea sia al gruppo politico-militare nel 2023 e al comitato politico e di sicurezza nel febbraio 2024, i servizi della Commissione e il SEAE hanno definito un approccio in tre fasi per completare lo studio: i) la prima fase consisteva nell'individuare i principali corridoi per ingenti movimenti con breve preavviso di personale e materiale militare in caso di crisi o conflitto o per esercitazioni militari; ii) la seconda fase consisteva nell'individuare le lacune a livello infrastrutturale nei principali corridoi definiti prioritari per i movimenti militari; e iii) la terza fase consisteva nell'individuare le azioni volte a ridurre le lacune e a garantire che il personale militare e il materiale potessero muoversi agevolmente a fini militari.
15. La Commissione, insieme allo Stato maggiore dell'UE in rappresentanza del SEAE, ha tenuto due riunioni con gli Stati membri, nell'ottobre 2023 e nel luglio 2024, seguite ogni volta da consultazioni con la NATO, in particolare con il comando interforze di supporto e preparazione (*Joint Support and Enabling Command*) di Ulm (Germania). Su tale base, i servizi della Commissione e il SEAE hanno completato l'individuazione dei corridoi

⁸ Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (testo rilevante ai fini del SEE), GU L 1679 del 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

prioritari di mobilità militare (prima fase dello studio) e hanno iniziato a lavorare all'individuazione delle lacune infrastrutturali (seconda fase dello studio) e al calcolo del fabbisogno di investimenti per attenuare tali lacune (terza fase dello studio).

16. I quattro corridoi prioritari di mobilità militare⁹ individuati sono stati presentati e successivamente approvati dal comitato militare dell'UE nell'ottobre 2024. Questi nuovi corridoi prioritari sono stati inclusi nell'allegato II riveduto dei requisiti militari, adottato dal Consiglio il 17 marzo. I corridoi possono migliorare l'orientamento e le priorità degli investimenti futuri nella rete di mobilità militare sia a livello dell'UE sia a livello nazionale. Inoltre, lo studio servirà come base per la Banca europea per gli investimenti affinché possa individuare, in stretta collaborazione con la Commissione, progetti a duplice uso con un elevato valore aggiunto per la difesa. La valutazione in corso del fabbisogno di investimenti fungerà da riferimento fondamentale per le discussioni sul prossimo QFP.

D. Requisiti militari

17. Al fine di allineare ulteriormente le norme della TEN-T e quelle della rete di trasporto militare dell'UE, il 23 ottobre 2023 il Consiglio ha adottato i requisiti militari riveduti, compreso l'allegato II "Corridoi multimodali di trasporto". Il processo di revisione ha previsto consultazioni con la NATO. L'ampliamento dell'ambito di applicazione dei requisiti militari comprende: i) poli logistici; ii) l'infrastruttura della catena di approvvigionamento per i carburanti; iii) gli insegnamenti tratti dalla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina; e iv) i criteri militari per la valutazione delle proposte di progetti infrastrutturali a duplice uso.

18. Lo studio sui corridoi prioritari di mobilità militare di cui al paragrafo 13 ha reso necessario aggiornare ulteriormente l'allegato II dei requisiti militari per la mobilità militare per due motivi: includere i corridoi prioritari di mobilità militare individuati dallo studio e garantire che le infrastrutture di trasporto lungo tali corridoi individuati abbiano lo status di duplice uso (TEN-T e militare), ove necessario. La nuova revisione dell'allegato II è stata avviata nell'ottobre 2024 e adottata dal Consiglio il 17 marzo 2025.

19. Riuniti in sede di gruppo di coordinamento per il petrolio, i servizi della Commissione, lo Stato maggiore dell'UE e gli Stati membri hanno discusso su come le infrastrutture petrolifere possano sostenere la mobilità militare. Gli Stati membri si sono scambiati prassi nazionali e hanno individuato possibili strozzature nella logistica militare del carburante lungo i corridoi militari. I servizi della Commissione hanno fornito agli Stati membri un questionario sull'argomento. L'analisi delle risposte da parte della Commissione sarà utilizzata come base per ulteriori discussioni su come le infrastrutture petrolifere esistenti (ad esempio le scorte petrolifere strategiche) possano sostenere la mobilità militare.

20. Le specifiche per l'infrastruttura della catena di approvvigionamento del carburante stabilite nei requisiti militari per la mobilità militare, all'interno e all'esterno dell'UE, contengono anche ipotesi relative a carburanti alternativi adeguati alle esigenze future. Nel contesto della transizione energetica globale, i carburanti alternativi ridurrebbero la dipendenza esterna delle forze armate dell'UE dai fornitori di combustibili fossili. Tali concetti sono stati discussi nelle riunioni con il personale della mobilità militare che la Commissione e lo Stato maggiore dell'UE hanno tenuto con la NATO. Il tema è stato discusso anche in un

⁹ Corridoi settentrionale, centro-settentrionale, centro-meridionale e orientale.

seminario UE-NATO sul clima e la sicurezza sulla transizione energetica. Tali discussioni hanno evidenziato l'importanza di sviluppare catene di approvvigionamento sicure di carburanti alternativi all'interno dell'Europa e la corrispondente base tecnologica e industriale richiesta per la produzione e l'utilizzo dei carburanti alternativi.

E. Accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea e altre modalità di trasporto

21. L'impegno n. 5 dell'impegno per la mobilità militare 2024 consiste nel "[g]arantire un accesso prioritario delle forze armate ai modi di trasporto, alle reti e alle risorse pertinenti, compreso lo spazio aereo necessario, anche tramite il quadro normativo dell'UE, a sostegno degli sforzi nazionali, in particolare in periodi di crisi e conflitto e, ove possibile, già in tempo di pace, nel pieno rispetto della sovranità degli Stati membri dell'UE sul loro territorio nazionale e dei processi decisionali nazionali in materia di movimenti militari". Le istituzioni dell'UE si sono adoperate per facilitare l'attuazione di tale impegno.
22. Innanzitutto, l'Agenzia europea per la difesa (AED) e i servizi competenti della Commissione hanno continuato a cooperare per garantire l'accesso dell'aviazione civile e militare allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea nel contesto del cielo unico europeo (SES) e del connesso progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo (SESAR), in coordinamento con l'impresa comune SESAR e il gestore della realizzazione di SESAR. Qualunque carenza di interoperabilità tra sistemi militari e civili potrebbe compromettere l'accesso allo spazio aereo e l'utilizzo dei servizi di navigazione da parte delle forze armate. Ciò potrebbe rappresentare un problema, in situazioni in cui soggetti militari forniscono servizi a utenti civili. I crescenti problemi di *jamming* e *spoofing* hanno inoltre evidenziato la necessità di una rete operativa minima resiliente di sistemi terrestri di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) come sistemi di riserva in caso di eventi destabilizzanti, al fine di garantire la mobilità militare per via aerea 24/7. L'aviazione e la gestione del traffico aereo sono state incluse nell'iniziativa sulla mobilità militare (come indicato nel precedente aggiornamento dei requisiti militari¹⁰) riconoscendone l'importanza al fine di colmare le lacune di interoperabilità e garantire la resilienza dei servizi di gestione del traffico aereo/CNS. Il regolamento di esecuzione sui requisiti a duplice uso¹¹ ha consentito alla comunità dell'aviazione militare di rispondere agli inviti a presentare proposte relative alla mobilità militare dell'MCE (nel 2024 sono stati assegnati finanziamenti a due progetti aeroportuali).
23. L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA) ha inoltre proseguito i lavori per migliorare l'intercambiabilità dei pezzi di ricambio tra l'industria dell'aviazione civile e militare. L'elaborazione di un memorandum sulla certificazione chiarirà le condizioni e faciliterà la futura certificazione a duplice uso della manutenzione di parti e apparecchiature di aeromobili. Tuttavia, l'autorità di certificazione in materia di difesa è una prerogativa degli Stati membri e sono le autorità nazionali degli Stati membri che controllano i rispettivi requisiti di certificazione. La cooperazione civile-militare si concentra sull'integrazione della gestione del traffico aereo. Dal punto di vista della certificazione, l'AED presiede il

¹⁰ Allegato II riveduto relativo ai requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE (ST 11373/19) del 27 marzo 2023.

¹¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1328 della Commissione, del 10 agosto 2021, che specifica i requisiti concernenti le infrastrutture applicabili a determinate categorie di azioni relative alle infrastrutture a duplice uso a norma del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, C/2021/5859 (GU L 288 dell'11.8.2021, pag. 37).

Forum delle autorità di aeronavigabilità militare, che elabora i requisiti europei di aeronavigabilità militare (EMAR). Le autorità nazionali di aeronavigabilità militare degli Stati membri utilizzano i requisiti europei di aeronavigabilità militare per le proprie normative. Lo sviluppo di EMAR su misura per l'aeronavigabilità militare, sulla base dell'accordo di cooperazione e del successivo programma di lavoro continuo tra l'AED e l'AESA, è in linea con i regolamenti più recenti dell'AESA. Lo stesso principio si applicherà, se del caso, all'aeronavigabilità militare e alla certificazione dei sistemi aeromobili senza equipaggio, al fine di ridurre al minimo le differenze normative nazionali tra gli Stati membri e le differenze tra i programmi europei.

24. Infine, nel luglio 2023 la DG MOVE ha presentato una proposta di revisione del regolamento sulla capacità ferroviaria¹², che armonizza le norme dell'UE in materia di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e gestione del traffico, tenendo conto delle esigenze dei ministeri della Difesa ricevute tramite l'AED. La revisione proposta contiene una nuova disposizione che consente l'annullamento dei diritti di accesso alle linee ferroviarie senza compensazione, in caso di richiesta urgente delle forze armate in una situazione di crisi. Eccezioni analoghe sono previste per le esercitazioni che simulano situazioni di crisi. A seguito dell'adozione della relazione da parte del Parlamento europeo il 12 marzo 2024 e dell'adozione da parte del Consiglio del suo orientamento generale il 18 giugno 2024, la prima riunione di trilatero si è tenuta il 19 novembre 2024.

III – MISURE DI SOSTEGNO NORMATIVE

A. Autorizzazione dei movimenti transfrontalieri

25. Il programma di categoria A dell'AED sul tema "Ottimizzazione delle procedure di autorizzazione dei movimenti transfrontalieri in Europa" procede bene nella semplificazione e armonizzazione delle procedure di mobilità militare in tutta Europa. Ad oggi, 27 Stati membri contributori, compresa la Norvegia, hanno firmato l'accordo programmatico per le autorizzazioni dei movimenti transfrontalieri. Le intese tecniche (IT) per il settore terrestre e il settore aereo sono state sottoscritte rispettivamente da 26 e 25 Stati membri contributori (compresa la Norvegia). I recenti aggiornamenti dei moduli delle intese tecniche per il settore terrestre hanno ulteriormente razionalizzato il processo di ottenimento dei nulla osta diplomatici annuali. Le "IT per il settore marittimo" sono in fase avanzata di negoziazione. Ciò comporterà anche una modifica dell'accordo programmatico.
26. Per sostenere l'attuazione delle intese tecniche sottoscritte, l'AED ha predisposto una matrice di monitoraggio dell'attuazione che consente di monitorare i progressi compiuti nell'attuazione delle varie attività previste dalle intese. Inoltre la rete di punti di contatto nazionali per la mobilità militare fornirà un prezioso riscontro da parte degli Stati membri in vista di future modifiche. L'AED collaborerà con gli Stati membri per facilitare la piena attuazione delle IT e per testare il modello di IT per il settore terrestre elaborato per le autorizzazioni annuali.
27. Per quanto riguarda l'utilizzo delle IT per le autorizzazioni transfrontaliere, gli Stati membri stanno coordinando i propri sforzi nazionali a livello strategico attraverso il progetto

¹² COM(2023) 443/2; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010; disponibile [qui](#).

PESCO sulla mobilità militare. Ciò ha portato all'istituzione di una rete di punti di contatto nazionali che dovrebbe essere il principale utente delle IT sulle autorizzazioni dei movimenti transfrontalieri dell'AED.

28. Sulla base delle prime consultazioni con gli Stati membri che coordinano i due progetti PESCO, "Mobilità militare" e "Rete di poli logistici", alla fine del 2023 l'AED, insieme alla Commissione, ha sviluppato un sistema in grado di creare sinergie tra i due progetti basato sul visualizzatore TENtec per evidenziare le lacune e le esigenze dei poli logistici lungo i corridoi militari in Europa. Sulla base di tali risultati, il progetto PESCO "Rete di poli logistici" dovrebbe fornire ulteriori poli logistici - anche solo temporanei - per sostenere i movimenti militari lungo tali corridoi. Entrambi i progetti PESCO stanno prendendo in considerazione il suggerimento dell'AED.
29. Nel gennaio 2024 tre¹³ Stati membri hanno firmato, in stretta cooperazione con la NATO, una lettera di intenti per un corridoio comune per la preparazione e il supporto (ESN, *Enablement and Sustainment*). L'obiettivo è facilitare un movimento più efficace del personale e delle attrezzature militari dai porti del Mare del Nord al versante orientale della NATO. L'Ufficio tedesco-olandese sta individuando, anche attraverso esercitazioni dal vivo, gli ostacoli alla rapida circolazione delle truppe e del materiale militare attraverso questo corridoio ESN e propone soluzioni per porre rimedio a tali ostacoli, tra cui la semplificazione e l'armonizzazione delle norme e il riconoscimento reciproco delle procedure transfrontaliere. Questa "zona di mobilità militare" fungerà da modello per soluzioni analoghe su altri corridoi ESN. Altri due accordi sulle zone di mobilità militare sono stati firmati¹⁴ in occasione del vertice NATO tenutosi a Washington nel luglio 2024, mentre altri tre sono stati firmati ora¹⁵. Tutte queste iniziative, idee e progressi sono scaturiti dai diversi incontri ed eventi organizzati tra i portatori di interessi nel settore della mobilità militare dell'UE e degli Stati membri.

B. Digitalizzazione dei processi logistici

30. Proseguono i lavori sul progetto del Fondo europeo per la difesa (FED) per un sistema digitale sicuro di mobilità militare (SDMMS) per lo scambio di informazioni relative alla mobilità militare. Il progetto beneficia di un finanziamento del FED di 9 milioni di EUR. I Paesi Bassi hanno aderito al progetto guidato dall'Estonia nel 2024, che era già composto da imprese di nove Stati membri¹⁶ più la Norvegia. La Slovacchia sta valutando la propria adesione, mentre l'Estonia è pronta a coinvolgere nel progetto un maggior numero di paesi, il che sarebbe molto vantaggioso per l'SDMMS.
31. La durata complessiva del progetto era inizialmente di 30 mesi, dal 1° gennaio 2023 al 31 maggio 2025. A causa di un ritardo nella firma del memorandum d'intesa, il sistema non sarà disponibile entro la metà del 2025 come inizialmente previsto. Il progetto dovrebbe concludersi entro la fine del 2025 e faciliterà lo scambio diretto e sicuro di informazioni tra i governi partecipanti che richiedono e approvano movimenti militari.

C. Dogane

¹³ Polonia - Paesi Bassi - Germania.

¹⁴ Italia - Albania - Macedonia del Nord - Bulgaria - Romania e Grecia - Bulgaria - Romania.

¹⁵ Islanda - Norvegia - Svezia - Finlandia - Danimarca e Italia - Slovenia - Croazia - Ungheria e Romania - Bulgaria - Turchia

¹⁶ Lituania, Germania, Estonia, Bulgaria, Polonia, Lussemburgo, Romania, Repubblica ceca, Lettonia.

32. Nel marzo 2024 l'AED e gli Stati membri contributori hanno elaborato, con il contributo consultivo della Commissione, una "Valutazione dei bisogni, dei vantaggi e dei rischi connessi allo sviluppo di un sistema doganale militare". Come seconda fase del pertinente accordo programmatico dell'AED sull'armonizzazione dei requisiti militari relativi alle dogane, l'AED ha avviato uno studio volto a determinare le specifiche e le condizioni tecniche per la digitalizzazione delle procedure doganali militari. Lo studio comprende una discussione sull'uso del trattamento elettronico dei dati per facilitare un efficiente scambio di informazioni tra le forze militari e le autorità doganali. I risultati di questo studio, unitamente ai risultati del progetto SDMMS, saranno valutati dall'AED e dagli Stati membri contributori. L'AED sta inoltre collaborando con la NATO per valutare la possibilità di digitalizzare il formulario NATO 302 e di integrarlo nel sistema doganale militare. La Commissione è in attesa dei primi risultati tangibili in relazione a tale sistema. La Commissione valuterà quindi la necessità di preparare modifiche giuridiche alla legislazione doganale dell'UE che definiscano un quadro giuridico che permetta l'uso da parte degli Stati membri di un formulario UE 302 digitalizzato.

D. Potenziamiento della logistica

33. Nel settembre 2024, è stato presentato il secondo studio, che propone le modalità di collegamento delle varie applicazioni informatiche degli Stati membri per la logistica militare a una rete federata di comunicazione logistica, al fine di consentire lo scambio e la condivisione dei dati logistici tra i partecipanti. Uno studio successivo, il cui inizio è previsto per il 2025, stilerà un elenco completo delle applicazioni informatiche utilizzate dagli operatori logistici commerciali e individuerà come integrare le loro applicazioni informatiche in una più ampia rete comune sicura. Il progetto sui sistemi informatici logistici non mira a sostituire le varie applicazioni informatiche in uso. Il suo obiettivo strategico è fornire un'architettura per collegare le diverse applicazioni e consentire di integrare le applicazioni future in tale architettura.

34. Per quanto riguarda l'uso della produzione additiva, comunemente nota come stampa 3D nell'ambito della logistica militare, il progetto dell'AED di categoria B "Produzione additiva per il supporto logistico", istituito nel novembre 2023, mira a elaborare e stabilire norme comuni per migliorare l'intercambiabilità di parti prodotte tramite produzione additiva. A sostegno di tali attività, l'AED ha condotto vari studi su questioni giuridiche relative alla produzione additiva e alla gestione dei dati della produzione additiva, che sono stati presentati nel corso del 2024. Nel 2025 l'AED condurrà un altro studio che fornirà un concetto armonizzato di formazione in materia di produzione additiva per garantire l'interoperabilità nella fornitura di servizi e sostegno logistico.

IV – RESILIENZA E PREPARAZIONE

A. Capacità di trasporto strategico

35. L'AED ha proseguito il lavoro per sviluppare le necessarie capacità di trasporto marittimo e aereo, in linea con la relazione sulla revisione coordinata annuale sulla difesa del 2020 e in collegamento con i pertinenti progetti PESCO. Il progetto PESCO su un futuro aeromobile da carico tattico di medie dimensioni ha prodotto due documenti volti ad orientare lo sviluppo industriale e uno studio finanziato nell'ambito del programma di

lavoro del FED per il 2022. Il progetto PESCO sul trasporto aereo strategico per carichi fuori misura ha sviluppato i requisiti comuni di alto livello, mentre l'invito a presentare proposte di progetto per uno studio in tale settore nell'ambito del programma di lavoro del FED per il 2023 sarà avviato nel dicembre 2024. Il progetto PESCO per un elicottero medio di prossima generazione è stato avviato nel giugno 2023 e in questo momento vengono analizzati i contributi degli Stati membri sui loro futuri piani in materia di elicotteri, sia in termini di potenziamento delle flotte esistenti che di sviluppo di nuove piattaforme.

36. Nel 2025 l'AED avvierà due studi: i) uno studio per valutare l'attuale disponibilità di risorse ferroviarie nazionali e commerciali utilizzate dalle forze armate e individuare le potenziali esigenze in materia di trasporto speciale e infrastrutture ferroviarie specializzate, valutando nel contempo la legislazione nazionale e dell'UE rispetto alle esigenze militari; e ii) uno studio per valutare le infrastrutture chiave di trasporto per vie navigabili interne e la capacità di movimento militare.

B. Protezione dai rischi per la sicurezza

37. Su richiesta del Consiglio¹⁷, i servizi della Commissione, il gruppo di cooperazione per le reti e i sistemi informativi e il SEAE stanno elaborando scenari di rischio per la cibersecurity. Nel luglio 2024, il gruppo ha pubblicato una relazione di valutazione dei rischi sulla ciberresilienza dei settori delle telecomunicazioni e dell'energia elettrica dell'UE¹⁸. Tuttavia altri settori critici, come i trasporti, saranno valutati nelle edizioni successive. È necessaria una rete di condivisione dei dati resiliente e solida, con un livello elevato di cibersecurity, per sostenere un'efficace condivisione dei dati digitali tra i portatori di interessi e gli operatori civili e militari coinvolti. Tale rete potrebbe massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture dell'UE, come il programma dell'Unione per una connettività sicura (IRIS²).
38. Nel gennaio 2024, la Commissione ha presentato una proposta di revisione del regolamento sugli investimenti esteri diretti (IED)¹⁹ al fine di proteggere meglio la sicurezza e l'ordine pubblico dell'UE grazie ad un migliore controllo degli investimenti esteri nell'UE. In un contesto geopolitico in evoluzione, è nell'interesse comune di tutti gli Stati membri promuovere il controllo efficace degli investimenti esteri nelle imprese dell'UE che forniscono tecnologie, infrastrutture o fattori produttivi critici o sono in possesso di informazioni sensibili e le cui attività sono essenziali per la sicurezza o l'ordine pubblico a livello dell'UE. Dal punto di vista della mobilità militare è importante che la proposta di revisione del regolamento IED includa un chiaro riferimento alla TEN-T come "progetto o programma di interesse per l'UE" che imponga agli Stati membri o alla Commissione di valutare se gli investimenti esteri diretti associati possano incidere negativamente sulla TEN-T in termini di sicurezza o di ordine pubblico. Ciò consentirà alla Commissione e agli Stati membri di individuare, valutare e attenuare meglio i potenziali rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico derivanti da proposte di investimento estero diretto nelle principali infrastrutture di trasporto dell'UE.

¹⁷ Conclusioni del Consiglio sullo sviluppo della posizione dell'Unione europea in materia di deterrenza informatica; ST09364/22, 23 maggio 2022.

¹⁸ Gruppo di cooperazione NIS: "EU cybersecurity risk evaluation and scenarios for the telecommunications and electricity sectors", <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

¹⁹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al controllo degli investimenti esteri nell'Unione, che abroga il regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2024) 23 final); disponibile [qui](#).

39. Nel contesto del forum consultivo per l'energia sostenibile nel settore della difesa e della sicurezza (CF SEDSS), sono proseguiti i lavori sulle possibilità di aumento dell'uso delle fonti energetiche rinnovabili nei trasporti. Tali lavori affrontano anche gli obiettivi della comunicazione congiunta su una nuova prospettiva sul nesso tra clima e sicurezza, adottata nel giugno 2023²⁰, che ha incaricato il SEAE, i servizi della Commissione e l'AED di analizzare le modalità per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili nel trasporto militare, promuovendo l'adozione di fonti energetiche rinnovabili e delle relative tecnologie. Quattro esempi di questo lavoro di analisi sono illustrati nei punti seguenti:

- diversi documenti prodotti nel quadro della fase III del CF SEDSS (studi di ricerca, idee di progetti collegati all'energia nel settore della difesa e documento di orientamento sulla promozione dell'energia sostenibile) pubblicati nel 2024 hanno esaminato una serie di argomenti, tra i quali le alternative ai combustibili fossili e le pratiche di decarbonizzazione efficaci per i trasporti, i requisiti militari relativi alle soluzioni basate sull'idrogeno per i veicoli logistici militari pesanti e l'impatto dei cambiamenti climatici e della transizione verso l'energia verde sulla resilienza e la sicurezza energetica delle infrastrutture energetiche critiche connesse alla difesa, comprese le infrastrutture di trasporto militare;
- lo studio della fase III del CF SEDSS dal titolo *Decarbonising the Defence Sector — Challenges and Opportunities* (Decarbonizzare il settore della difesa — Sfide e opportunità) ha esaminato le alternative ai combustibili fossili sviluppate per il trasporto stradale a corto e medio raggio. Lo studio ha inoltre esaminato la raccolta e il monitoraggio dei dati per tutti gli usi dell'energia, compresi i trasporti (ad esempio, per calcolare il tasso di consumo di energia rinnovabile), le fonti di finanziamento per il miglioramento della mobilità e le relative sfide;
- lo *Study on Defining the Key Requirements for an Energy Storage Selection Decision Support Tool for Homeland Defence Installations* (Studio sulla definizione dei requisiti fondamentali per uno strumento di sostegno alla selezione dello stoccaggio dell'energia per gli impianti di difesa interna) ha offerto soluzioni su come abbinare tecnologie adeguate di stoccaggio dell'energia a varie applicazioni, tra cui il trasporto (sia veicoli leggeri - veicoli di peso inferiore a 3 tonnellate - sia veicoli pesanti - veicoli di peso superiore a 3 tonnellate);
- la fase III del CF SEDSS si è conclusa il 30 settembre 2024, ma gli stessi aspetti continueranno ad essere esaminati nella fase IV (dal 1° ottobre 2024 al 30 settembre 2028).

V – PARTENARIATI

A. UE-NATO

40. Il dialogo strutturato UE-NATO sulla mobilità militare, convocato nel novembre 2023 e nel giugno 2024, ha riunito il personale competente di entrambe le organizzazioni. Si tratta di un quadro efficace per presentare e aggiornare gli ultimi sviluppi, che offre l'opportunità

²⁰ Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio: una prospettiva nuova sul nesso tra clima e sicurezza: parare l'impatto dei cambiamenti climatici e del degrado ambientale sulla pace, la sicurezza e la difesa (JOIN(2023) 19 final).

di esplorare settori di ulteriore cooperazione, al fine di garantire la coerenza e il rafforzamento reciproco. La NATO ha partecipato al simposio sulla mobilità militare dell'AED nel gennaio 2024 e il personale della NATO ha partecipato a una riunione dell'AED sulla digitalizzazione delle procedure doganali militari relative al formulario doganale UE/NATO 302. Inoltre, nel giugno 2024 rappresentanti della NATO hanno partecipato al secondo evento annuale sulla mobilità militare, mentre il comando NATO interforze di supporto e abilitazione partecipa in modo informale alle pertinenti riunioni previste dal progetto PESCO sulla mobilità militare.

41. La partecipazione ai pertinenti progetti PESCO degli alleati della NATO non appartenenti all'UE continua a fornire un valore aggiunto, anche da una prospettiva transatlantica e UE-NATO. Oltre agli Stati Uniti, al Canada, alla Norvegia e al Regno Unito, il Consiglio sta valutando la possibilità di adottare una decisione che autorizzi la Svizzera a partecipare al progetto PESCO sulla mobilità militare. Sebbene l'accordo amministrativo con il Regno Unito sia in attesa di conclusione, il Regno Unito partecipa a tutte le pertinenti riunioni di progetto in qualità di *"incoming third state partner"*. L'accordo amministrativo per la partecipazione del Canada al progetto PESCO "Rete di poli logistici" si è concluso nel maggio 2024.

B. Collegamenti con altri partner

42. A seguito della sua revisione, il regolamento TEN-T estende ora i corridoi di trasporto europei all'Ucraina e alla Moldavia. L'estensione dei corridoi fa parte degli sforzi dell'UE volti a rafforzare la connettività dei trasporti tra tali paesi e l'UE, come l'iniziativa relativa ai corridoi di solidarietà avviata nel maggio 2022 dalla Commissione per aiutare l'Ucraina a mantenere aperte le proprie rotte commerciali a seguito del blocco dei porti ucraini da parte della Russia.
43. Il 30 gennaio 2024, l'AED, in cooperazione con la presidenza belga del Consiglio dell'UE, ha tenuto a Bruxelles un simposio ad alto livello sulla mobilità militare. L'evento ha riunito alti funzionari, tra cui l'Alto rappresentante dell'UE per la politica estera e di sicurezza comune e diversi ministri della Difesa dell'UE. Vi hanno partecipato anche rappresentanti della NATO e degli Stati Uniti, a conferma dell'importanza della cooperazione transatlantica per migliorare la mobilità militare. Le discussioni si sono incentrate sulle sfide poste dall'evoluzione del contesto della sicurezza, sottolineando la necessità di una maggiore collaborazione tra gli Stati membri dell'UE e i partner internazionali.

VI – CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

44. La relazione Draghi²¹ del settembre 2024 sul futuro della competitività dell'UE ribadisce le argomentazioni precedentemente illustrate nel piano d'azione sulla mobilità militare 2.0 e gli impegni assunti dagli Stati membri nell'ambito dell'impegno per la mobilità militare 2024. L'argomentazione più rilevante è che le infrastrutture di trasporto rappresentano un settore strategico che consente alle forze armate degli Stati membri di rispondere rapidamente e su vasta scala alle crisi, all'interno e all'esterno dei confini dell'UE. La relazione Niinistö²² dell'ottobre 2024 sul rafforzamento della preparazione civile e militare

²¹ https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en.

²² https://commission.europa.eu/document/download/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en?filename=2024_Niinisto-report_Book_VF.pdf.

e della capacità di risposta alle crisi (*Safer together: Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness*) individua nella mobilità militare un modello per migliorare la politica dell'UE sul duplice uso e raccomanda di sviluppare ulteriormente tale capacità.

45. A due anni dall'attuazione del piano d'azione militare 2.0 sono state avviate azioni specifiche nei quattro principali settori prioritari, che hanno fatto registrare progressi costanti e rispecchiato il comune senso di urgenza alla luce delle crisi e delle sfide per la sicurezza a livello regionale e mondiale. Per conseguire l'obiettivo comune di una rete di mobilità militare operativa, tutti i portatori di interessi devono proseguire le azioni intraprese nel quadro di un approccio coordinato e comune a tutta l'amministrazione. L'impegno aggiornato per la mobilità militare 2024 da parte degli Stati membri contribuirà ulteriormente a tale obiettivo, sulla base dei risultati dei pertinenti progetti PESCO nell'ambito generale del piano d'azione.
46. L'Alto rappresentante e la Commissione presenteranno la prossima relazione sullo stato di avanzamento entro la fine del 2025.