COMMISSIONE
EUROPEA

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

Bruxelles, 10.11.2022
JOIN(2022) 48 final

COMUNICAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Piano d'azione sulla mobilità militare 2.0

1. INTRODUZIONE

La bussola strategica per la sicurezza e la difesa[1], che il Consiglio europeo ha approvato nel marzo 2022, sottolinea che: "l'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina ha confermato l'urgente necessità di migliorare in modo sostanziale la mobilità militare delle nostre forze armate all'interno e all'esterno dell'Unione". Alla luce dei "nuovi impegni con l'obiettivo di rafforzare in modo sostanziale la mobilità militare, anche in termini di investimenti nella stessa", il Consiglio ha chiesto un "piano d'azione ambizioso e riveduto entro la fine del 2022". Il presente piano d'azione sulla mobilità militare 2.0 risponde a tale richiesta.

La mobilità militare è essenziale per la sicurezza e la difesa dell'Europa. Le forze degli Stati membri dell'UE devono essere in grado di rispondere rapidamente e su scala adeguata alle crisi che divampano alle frontiere esterne dell'UE e all'esterno dell'Unione. Nel contesto dell'aggressione russa nei confronti dell'Ucraina abbiamo inoltre appreso quanto sia importante trasferire aiuti militari nel modo più rapido e fluido possibile.

L'esperienza maturata dagli Stati membri nel contesto ucraino dimostra che l'Unione ha compiuto progressi in materia di mobilità militare. Grazie alle disposizioni organizzative adottate in materia dall'Agenzia europea per la difesa, ad esempio, gli Stati membri sono riusciti a ridurre i tempi per i movimenti transfrontalieri. Date le circostanze eccezionali, spesso gli Stati membri non hanno esitato ad accordare esenzioni per risolvere i singoli problemi caso per caso, superando le restrizioni nazionali. È giunto il momento di passare da un approccio caso per caso a soluzioni strutturali. Allo stesso tempo abbiamo dovuto constatare alcune limitazioni: ad esempio i differenti sistemi ferroviari in uso in Ucraina e negli Stati membri dell'UE, nonché all'interno dell'Unione europea, hanno impedito il ricorso a soluzioni di mobilità ottimali. È emersa con chiarezza anche la forte dipendenza dall'appalto a civili delle soluzioni di trasporto.

Sulla base dei progressi compiuti dopo il varo dell'iniziativa per la mobilità militare nel 2017[2], il presente piano d'azione **apre un nuovo capitolo nel campo della mobilità militare per il periodo 2022-2026**. Grazie all'ampliamento della sua portata e alle **misure supplementari** proposte, il piano contribuirà alla formazione 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**.

Il piano d'azione risponde all'esigenza di migliorare ulteriormente la capacità delle infrastrutture di trasporto di gestire il peso, le dimensioni e la scala dei movimenti militari con nuove misure volte a definire le priorità del nostro operato, integrandovi i requisiti della catena di approvvigionamento dei carburanti per i trasporti militari. Esso porta avanti gli sforzi di razionalizzazione e armonizzazione di norme e procedure nazionali complesse, farraginose e divergenti, anche avviando nuove azioni a sostegno dell'ulteriore digitalizzazione dei processi amministrativi. Aggiunge un nuovo pilastro per la preparazione e la resilienza, che abbraccia lo sviluppo di capacità di trasporto strategico in linea con la relazione del novembre 2020 sulla revisione coordinata annuale sulla difesa (CARD). Il piano propone misure per rafforzare la protezione del settore dei trasporti contro gli attacchi informatici e altre minacce ibride e per promuoverne la resilienza climatica e la sicurezza energetica. Il nuovo pilastro del partenariato delinea alcune proposte per consolidare il dialogo, la cooperazione e la connettività con una serie di partner esterni.

[1] Una bussola strategica per la sicurezza e la difesa – Per un'Unione europea che protegge i suoi cittadini, i suoi valori e i suoi interessi e contribuisce alla pace e alla sicurezza internazionali (7348/1/22).
[2] Sulla base della comunicazione congiunta "Miglioramento della mobilità militare nell'Unione europea" (JOIN(2017) 41 final) e della comunicazione congiunta "relativa al piano d'azione sulla mobilità militare" (JOIN(2018) 5 final.

Gli **elementi fondamentali introdotti a partire dal 2018 offrono una solida base** al nuovo piano d'azione:

- il Consiglio ha approvato i requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE, comprendenti le specifiche tecniche e le principali rotte militari[3];
- il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) destina un bilancio di 1,69 miliardi di EUR ai progetti per infrastrutture di trasporto a duplice uso nel periodo 2021 - 2027[4];
- il primo programma di lavoro dell'MCE per il periodo 2021-2023 e il regolamento di esecuzione sui requisiti in materia di duplice uso per tali progetti sono stati adottati nell'agosto 2021[5]. In tal modo è stata aperta la strada all'adozione della prima ondata di progetti per un valore di 339 milioni di EUR il 24 maggio 2022; il secondo bando era stato pubblicato in precedenza nello stesso mese. Rispetto al calendario previsto in origine, queste date sono state anticipate alla luce della guerra scoppiata in Ucraina, allo scopo di affrettare l'attuazione dei progetti infrastrutturali che miglioreranno la mobilità militare;
- la Commissione ha presentato una proposta di revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti[6] tenendo conto per la prima volta anche della mobilità militare nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti. La coerenza tra la rete militare dell'UE e le reti TEN-T è stata migliorata e per tutte le modalità di trasporto sono state proposte nuove norme infrastrutturali, che miglioreranno direttamente la mobilità militare;
- sono stati affrontati anche gli aspetti normativi e procedurali: sono state semplificate le formalità doganali per i movimenti militari transfrontalieri. È stato armonizzato il trasporto di merci pericolose nel settore militare. Una nuova direttiva (2019/2235) prevede l'esenzione dall'IVA e dall'accisa per beni e servizi utilizzati o acquistati nel contesto di uno sforzo di difesa svolto ai fini della realizzazione di un'attività dell'Unione nell'ambito della politica di sicurezza e di difesa comune. 24 Stati membri dell'UE e la Norvegia hanno aderito al programma dell'Agenzia europea per la difesa "Ottimizzazione delle procedure di autorizzazione dei movimenti transfrontalieri in Europa";
- nel quadro della cooperazione strutturata permanente (PESCO) gli Stati membri hanno varato diversi progetti di collaborazione. Il progetto sulla mobilità militare riunisce 25 Stati membri e paesi terzi[7] al fine di coordinare le misure nazionali pertinenti, comprese quelle concordate dagli Stati membri nel cosiddetto "impegno per la mobilità militare" del 25 giugno 2018[8]. Al progetto sui poli logistici partecipano 17 Stati membri che collaborano per connettere capacità e depositi logistici, ridurre i tempi di reazione e ottimizzare l'utilizzo delle capacità.

2. APPROCCIO STRATEGICO

Proseguendo nella direzione indicata dalla bussola strategica e tenendo conto sia dei principi guida enunciati nel piano d'azione del 2018[9], sia del mutato contesto strategico, il presente piano d'azione

[3] Requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE, aggiornamento (ST 10921/19), 4 luglio 2019, approvato dal Consiglio il 15 luglio e consolidato con la parte restante il 19 luglio (ST 11373/19).

[4] Riunione straordinaria del Consiglio europeo (17, 18, 19, 20 e 21 luglio 2020) – Conclusioni,https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf, pag. 53.

[5] 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*).

[6] Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (*GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1*).

[7] Canada, Norvegia e Stati Uniti.

[8] Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza e la difesa nel contesto della strategia globale dell'UE, 25 giugno 2018, paragrafo 18, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/it/pdf

[9] Comunicazione congiunta "relativa al piano d'azione sulla mobilità militare" (JOIN(2018) 5 final.

offre un quadro generale per potenziare la mobilità militare. Propone ulteriori azioni per consentire il **movimento rapido, efficiente e fluido di forze potenzialmente ingenti**, tra cui il personale militare e il relativo equipaggiamento, sia nel contesto della politica di sicurezza e di difesa comune dell'UE, sia per le attività nazionali e multinazionali, soprattutto nel quadro della NATO.

Per garantire la coerenza di tali azioni, rispecchiare l'ampliamento della portata della "mobilità militare 2.0" e agevolare l'efficace partecipazione di una vasta gamma di portatori di interessi, si rende necessario un approccio strategico. L'approccio strategico del presente piano d'azione si impernia sulla necessità di sviluppare una ***rete della mobilità militare adeguatamente connessa***, articolata nei seguenti elementi:

- **corridoi multimodali di trasporto**, comprendenti strade, ferrovie, rotte aeree e vie navigabili interne con infrastrutture di trasporto a duplice uso capaci di gestire i trasporti militari;

- **nodi di trasporto e centri logistici** che forniscano nelle nazioni ospiti e di transito il supporto e il sostegno necessari per agevolare il dispiegamento di truppe e materiali;

- **norme, regolamenti e procedure armonizzati**, nonché **disposizioni amministrative digitalizzate**;

- rafforzamento di **sostenibilità, resilienza e preparazione** delle capacità logistiche e di trasporto civili e militari.

In linea con quest'approccio e tenendo conto del ruolo essenziale svolto dagli Stati membri, il piano d'azione indica **azioni raccomandate che gli Stati membri dovranno cercare di attuare** in uno spirito di coerente complementarità e nel pieno rispetto della sovranità degli Stati membri dell'UE sul proprio territorio nazionale, nonché dei processi decisionali nazionali concernenti i movimenti militari. Ciò comprende le attività degli Stati membri realizzate tramite progetti che rientrano nel quadro della PESCO.

Un approccio coordinato e coerente alla mobilità militare rappresenta un interesse condiviso con la NATO. La mobilità militare continua a essere una **"iniziativa faro" per quanto riguarda il potenziamento e l'intensificarsi della cooperazione tra le due organizzazioni**, conformemente ai principi guida UE-NATO, sulla base di interazioni e scambi di informazioni efficienti nell'ambito di un dialogo strutturato tra i rispettivi membri del personale, ormai saldamente consolidato.

3. AZIONI INDIVIDUATE

Sulla base dell'approccio strategico, le azioni individuate si articolano su **quattro pilastri principali: i corridoi multimodali e i poli logistici, le misure di sostegno normativo, la resilienza e la preparazione e i partenariati.**

3.1 Corridoi multimodali e poli logistici: investire in infrastrutture di trasporto a duplice uso

L'elemento centrale della mobilità militare è la necessità di ammodernare le infrastrutture di trasporto a duplice uso lungo la rete della mobilità militare - anche per quanto riguarda le rotte di trasporto multimodali collegate da poli logistici - per consentire la gestione di trasporti militari potenzialmente ingenti e pesanti con un breve preavviso. Gli Stati membri dell'UE utilizzano in larga misura le stesse infrastrutture di trasporto sia per i movimenti e i trasporti civili, sia per quelli militari. Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto a duplice uso lungo la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) comporta pertanto lo sviluppo di corridoi multimodali di trasporto e nodi di trasporto. Di conseguenza lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto a duplice uso tramite il cofinanziamento da parte dello strumento

finanziario "meccanismo per collegare l'Europa (MCE)" rappresenta ancora un pilastro essenziale del presente piano d'azione.

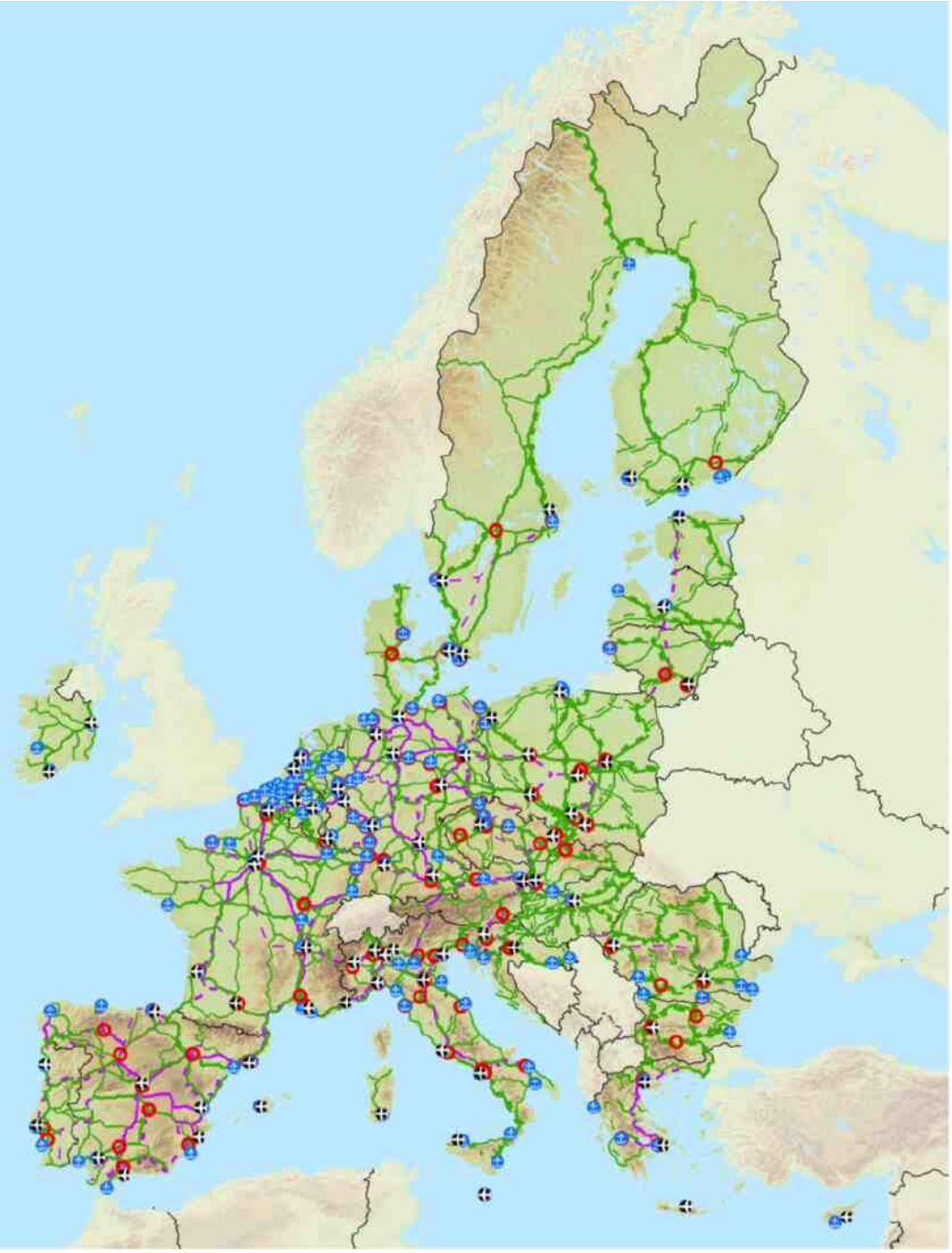
Conformemente alla bussola strategica, l'UE continuerà a rafforzare le infrastrutture di trasporto a duplice uso lungo la rete transeuropea dei trasporti al fine di promuovere il movimento rapido e fluido di personale, materiali e attrezzature militari per il dispiegamento operativo e le esercitazioni, operando in stretta collaborazione con la NATO e altri partner.

Una delle azioni attuate nel quadro del primo piano d'azione per la mobilità militare è stata il cofinanziamento dei progetti di infrastrutture di trasporto a duplice uso ubicate sia lungo la rete militare dell'UE, sia lungo la rete TEN-T. L'attuale TEN-T, adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo nel 2013, comprende in particolare strade, ferrovie, porti e aeroporti nell'Unione europea. Nel 2019 i servizi della Commissione e il servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) hanno effettuato un'analisi delle lacune per mettere a confronto la rete TEN-T e la rete militare dell'UE. L'analisi delle lacune effettuata nel 2019 confronta inoltre i requisiti militari delle infrastrutture di trasporto con i requisiti tecnici delle infrastrutture di trasporto della TEN-T. Per quanto riguarda il confronto tra la rete militare degli Stati membri e la TEN-T si è riscontrata una sovrapposizione del 93 % tra le due reti. Ciò significa che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto facenti parte della rete transeuropea dei trasporti migliorano direttamente la mobilità militare. L'obiettivo consiste nel realizzare la rete centrale della rete transeuropea dei trasporti entro il 2030.

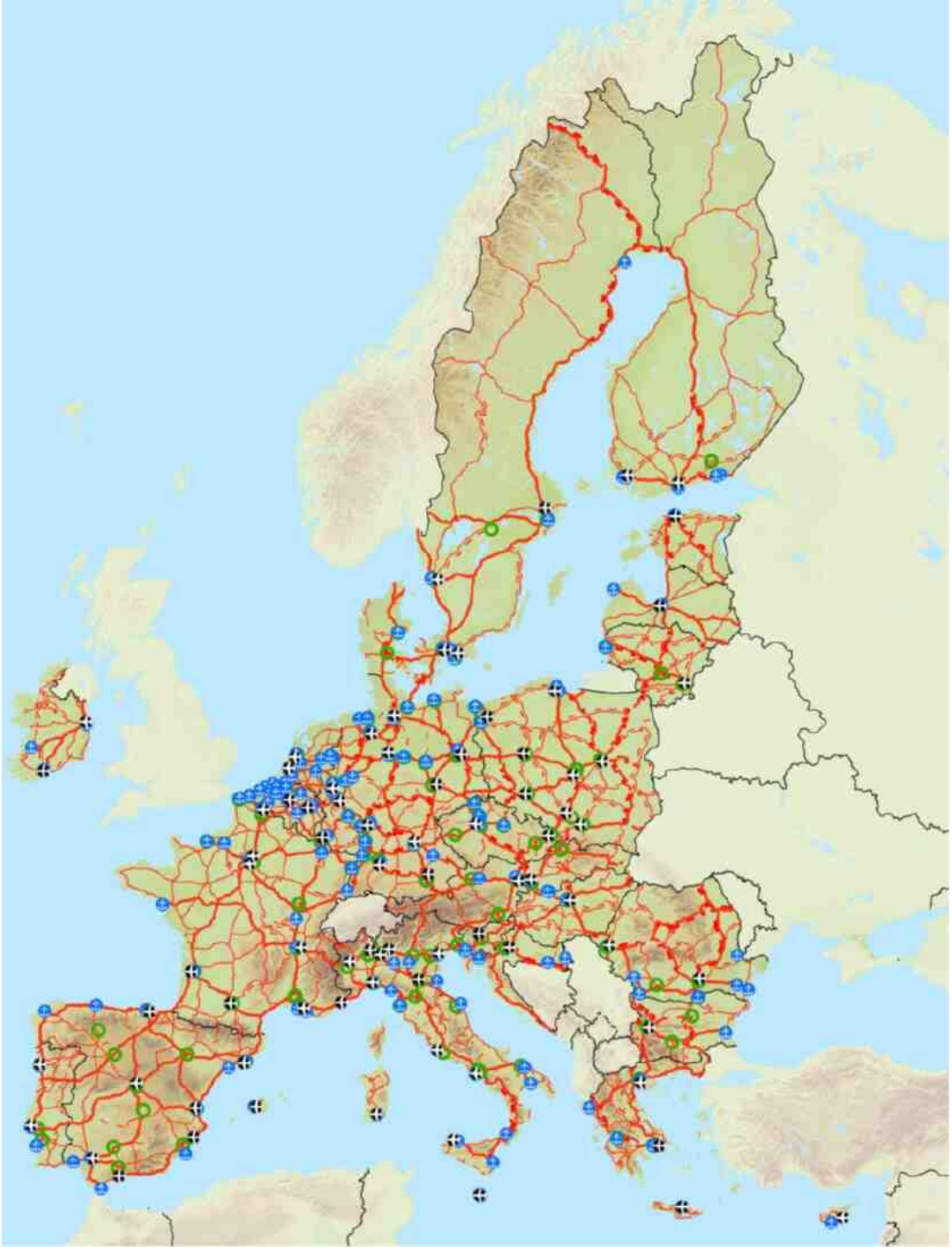
Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha proposto di rivedere il regolamento TEN-T del 2013. In particolare ha proposto di estendere i corridoi della rete centrale ai partner dei Balcani occidentali. In sede di revisione del regolamento TEN-T la Commissione ha inserito nella rete geografica esistente tratte stradali e ferroviarie supplementari per ridurre i divari rispetto alla rete militare. Si intendeva in tal modo potenziare le sinergie tra l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto esistenti da parte del settore civile e di quello militare. Inoltre la Commissione ha proposto di rendere più rigorose varie norme tecniche per le infrastrutture TEN-T. Ne beneficeranno direttamente i movimenti di truppe e materiali militari e sarà in tal modo favorita la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE. Il 27 luglio 2022 la Commissione ha adottato una proposta modificata sulla TEN-T per rispecchiare il nuovo contesto geopolitico, scaturito dalla guerra di aggressione scatenata dalla Russia contro l'Ucraina. Si propone di estendere quattro corridoi di trasporto europei fino all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova per migliorare i collegamenti tra l'Unione e i paesi partner vicini. La proposta della Commissione affronta anche il problema dei diversi scartamenti ferroviari in uso in Ucraina, Moldova e in alcuni Stati membri (Stati baltici, Finlandia, penisola iberica), che ostacolano l'interoperabilità delle ferrovie e pertanto la resilienza della rete. La Commissione ha proposto misure per una graduale migrazione delle linee ferroviarie allo scartamento standard europeo[10].

Le mappe seguenti illustrano le attuali reti TEN-T per strade, ferrovie, porti e aeroporti nell'Unione europea (regolamento (UE) n. 1315/2013).

[10] Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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, COM(2022) 384 final



Linee ferroviarie centrali	*Linee ferroviarie globali*	*Centrale*
Convenzionale / Completata	Convenzionale / Completata	Porto
Convenzionale / Da adeguare	Convenzionale / Da adeguare	TFS
Convenzionale Nuova costruzione	Convenzionale / Nuova costruzione	Aeroporto
Linea ferroviaria ad alta velocità / Completata	Linea ferroviaria ad alta velocità / Completata	
Da adeguare ad alta velocità	Da adeguare ad alta velocità	
Linea ferroviaria ad alta velocità / Pianificata	Linea ferroviaria ad alta velocità / Pianificata	



Strade centrali	*Strade globali*	*Centrale*
Strada	Strada	Porto
Strada / Da adeguare	Strada / Da adeguare	TFS
Strada / Nuova costruzione	Strada / Nuova costruzione	Aeroporto
	Pianificata	

TENtec

Occorrono ulteriori sforzi anche per individuare le lacune e le strozzature nelle infrastrutture fisiche di trasporto negli Stati membri. Finora i servizi della Commissione e il SEAE, compreso lo Stato maggiore dell'UE (EUMS), hanno operato per ridurre il divario fra la TEN-T e le reti militari dell'UE nella revisione della TEN-T; hanno inoltre garantito la disponibilità di fondi MCE per la mobilità militare a sostegno dei progetti a duplice uso. Gli sforzi dovrebbero ora concentrarsi sulla possibilità di usare le infrastrutture con la massima efficacia quando sia necessario spostare forze militari. L'obiettivo è quello di incrementare la capacità delle infrastrutture e di ottimizzarne l'uso, a scopi sia civili che militari. Ciò richiede un'elevata resilienza delle infrastrutture, delle tecnologie di sostegno e dell'accesso all'energia, per consentire alle forze militari di spostare notevoli capacità con un preavviso brevissimo.

Di conseguenza è necessario aggiornare i requisiti militari all'interno e all'esterno dell'UE, in modo da consentire un ulteriore allineamento delle norme per la rete transeuropea dei trasporti e la rete dei trasporti militari dell'UE. Nell'ambito di tale aggiornamento è opportuno ampliare la portata dei requisiti militari fino a comprendervi un'infrastruttura della catena di approvvigionamento dei carburanti. Quando occorre spostare forze ingenti su lunghe distanze in tempi di crisi, è essenziale disporre di approvvigionamenti sicuri di carburante lungo il percorso. Con il progredire della transizione verso l'energia pulita vi è inoltre un interesse geostrategico a far sì che forze ingenti siano meno dipendenti dai combustibili fossili. In aggiunta, i requisiti militari dovrebbero riguardare anche le infrastrutture e i sistemi per un effettivo accesso allo spazio aereo e per l'uso dei sistemi di navigazione aerea. Per sviluppare ulteriormente la capacità della TEN-T è necessario altresì esaminare i nessi con lo sviluppo dei poli logistici.

Occorre pertanto verificare in che misura la rete dei trasporti militari dell'UE soddisfi, dal punto di vista pratico, i requisiti militari per le infrastrutture. In base all'analisi delle lacune concernente i requisiti civili e militari (presentata dapprima nel 2019 e poi aggiornata nel 2020), occorre valutare in che misura le *infrastrutture* fisiche soddisfino i *requisiti militari*. Tale valutazione consentirebbe di individuare in quali regioni si lamentino lacune e di quale tipo, in consultazione con la NATO a seconda dei casi. Sarebbe più semplice definire le priorità dello sviluppo e del finanziamento delle infrastrutture a livello di Unione europea per accelerare lo sviluppo delle infrastrutture a duplice uso e garantire la resilienza della rete dei trasporti. Tali misure contribuiranno a realizzare una connessione senza interruzioni delle infrastrutture e dei depositi logistici militari con la rete dei trasporti a livello di Unione europea. Infrastrutture che garantiscano il rapido dispiegamento delle forze militari andranno anche a diretto beneficio degli usi civili: ad esempio con una nuova capacità infrastrutturale che gli Stati membri potrebbero utilizzare per prestarsi assistenza reciproca negli interventi urgenti di lotta contro gli incendi boschivi.

Per favorire 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 logistici - e i filoni di lavoro a livello di Unione europea nell'intero ventaglio di argomenti, **si potrebbe stabilire un evento annuale** per riunire i diversi portatori di interessi delle istituzioni dell'UE, dei progetti PESCO e dei partner come la NATO. Un primo evento potrebbe svolgersi nella seconda metà del 2023.

Azioni chiave a livello dell'UE:

- entro la fine del 2022 il SEAE (compreso l'EUMS) in coordinamento con gli Stati membri, i servizi della Commissione e l'Agenzia europea per la difesa (AED) aggiornerà i requisiti militari all'interno e all'esterno dell'UE. I requisiti militari saranno ampliati fino a comprendere un'infrastruttura della catena di approvvigionamento dei carburanti nonché il duplice uso di infrastrutture e sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza per la gestione del traffico aereo, in modo da consentire un effettivo accesso allo spazio aereo e

all'uso dei servizi di navigazione aerea[11]. A seconda dei casi si continuerà a garantire la coerenza con la NATO;

- l'AED e i servizi della Commissione continueranno 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 della connessa ricerca sulla gestione del traffico aereo (SESAR);
- entro la metà del 2023 i servizi della Commissione, insieme al SEAE, svolgeranno 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. Lo studio comprenderà un'analisi della misura in cui la rete fisica dei trasporti militari dell'UE soddisfa i requisiti infrastrutturali individuati nei requisiti militari, se del caso in consultazione con la NATO. Sulla base dei contributi offerti dalle autorità nazionali, i servizi della Commissione e il SEAE analizzeranno le possibili lacune e suggeriranno azioni atte a porvi rimedio;
- entro l'estate del 2023 il SEAE, in consultazione con i servizi della Commissione e l'AED, si metterà in contatto con uno Stato membro disponibile per organizzare il primo evento annuale sulla mobilità militare con i portatori di interessi, nello spirito di un approccio pangovernativo;
- come è già stato indicato nella comunicazione congiunta sull'analisi delle carenze di investimenti nel settore della difesa e sulle prospettive di percorso, la Commissione, nell'ambito della revisione generale delle priorità durante la revisione intermedia del quadro finanziario pluriennale (QFP), prenderà in considerazione il potenziamento del bilancio per la mobilità militare tramite il meccanismo per collegare l'Europa, al fine di attuare i progetti di infrastrutture a duplice uso nei limiti posti dall'MCE.

Gli Stati membri dell'UE sono invitati a:

- mantenere e sviluppare la rete di punti di contatto nazionali per la mobilità militare;
- elaborare e presentare proposte di progetti di infrastrutture a duplice uso in tutti i settori dei trasporti che migliorano la mobilità militare, in linea con l'MCE e le sue priorità dichiarate, con particolare attenzione per le azioni in materia di trasporti che contemporaneamente costituiscono azioni per il clima, tra cui i progetti per migliorare la sicurezza energetica;
- contribuire all'aggiornamento dei requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE e presentare proposte su nuovi settori da includere;
- entro la metà del 2023 presentare ai servizi della Commissione e al SEAE le proprie valutazioni nazionali sulla capacità delle reti fisiche di soddisfare i requisiti infrastrutturali individuati nei requisiti militari, per integrarle nello studio menzionato;
- individuare sinergie in materia di efficienza energetica nelle proprie strategie nazionali per preparare le forze armate ai cambiamenti climatici prima della fine del 2023, come richiede la bussola strategica.

3.2 Misure di sostegno normative

[11] Nell'Unione la gestione del traffico aereo (ATM) (gestione della rete, interoperabilità, prestazione di servizi di navigazione aerea, uso dello spazio aereo da parte di utenti civili e militari) rientra nell'ambito dell'iniziativa del cielo unico europeo e del progetto SESAR. Il quadro normativo sottostante influisce sul duplice uso delle infrastrutture e dei sistemi ATM.

L'armonizzazione delle procedure e l'eliminazione delle barriere procedurali favoriranno la rapidità dei movimenti militari. Tali misure dovrebbero rispettare la sovranità degli Stati membri dell'UE sul proprio territorio nazionale e sui rispettivi processi decisionali. Il lavoro futuro dovrebbe concentrarsi sull'attuazione e sull'integrazione dei vari filoni di lavoro avviati sin dal 2018 con l'obiettivo di aiutare gli Stati membri a rispettare l'"impegno per la mobilità militare" che hanno sottoscritto nel 2018[12].

3.2.1 Autorizzazioni dei movimenti transfrontalieri

Per coadiuvare gli spostamenti del personale e delle risorse militari, l'UE ha agevolato l'attraversamento delle frontiere utilizzando diverse modalità di trasporto. Il programma dell'AED sul tema "Ottimizzazione delle procedure di autorizzazione dei movimenti transfrontalieri in Europa" è stato istituito per armonizzare e semplificare le procedure dei movimenti transfrontalieri, sia dal punto di vista normativo che da quello procedurale. Nel novembre 2021 sono state firmate due intese tecniche, una per il settore terrestre[13] e l'altra per il settore aereo[14]. Tali intese specificano le procedure da seguire per i movimenti durante i periodi di crisi, la preparazione alle crisi, la formazione e le attività quotidiane.

In alcuni casi gli Stati membri devono ancora integrare queste intese nei processi nazionali. L'AED ne sta attualmente agevolando l'attuazione, anche tramite la rete di punti di contatto nazionali istituita dal progetto PESCO sulla mobilità militare. Ciò abbrevierà le procedure di autorizzazione dei movimenti, aiutando gli Stati membri partecipanti a conseguire l'obiettivo concordato di rispondere entro cinque giorni lavorativi. L'AED ha inoltre iniziato a elaborare una terza intesa per l'autorizzazione dei movimenti transfrontalieri nel settore marittimo.

3.2.2 Dogane

---

[12] Conclusioni del Consiglio "Affari esteri", 25 giugno 2018, paragrafo 18: "invita gli Stati membri ad adottare misure a livello nazionale per migliorare l'efficienza della mobilità militare e semplificare e standardizzare le pertinenti norme e procedure in linea con il piano d'azione e con i requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE, conformemente alla legislazione nazionale degli Stati membri, quanto prima ma entro il 2024, puntando a realizzare, entro la fine del 2019, le prime tappe riportate qui di seguito:
a) elaborare piani nazionali per la mobilità militare e conferire alta priorità alla loro attuazione;
b) in conformità delle pertinenti procedure standardizzate e nel rispetto dei processi decisionali e dei criteri nazionali, accelerare le procedure di attraversamento delle frontiere e, a tale scopo, collaborare con le autorità nazionali competenti per concedere autorizzazioni di movimenti transfrontalieri, comprese le richieste di autorizzazione di ingresso e di movimento per tutti i modi (terrestre, aereo e marittimo) e gli aspetti dei movimenti e trasporti militari, in relazione alle attività di routine entro 1 giorno lavorativo, e prendere in considerazione la possibilità di ridurre ulteriormente tale termine per le unità di reazione rapida;
c) facilitare e velocizzare la comunicazione e le procedure creando, a tal fine, una forte rete interconnessa di punti di contatto nazionali per tutti gli aspetti relativi alla mobilità militare per essere in grado, tra l'altro, di gestire rapidamente le richieste di movimenti transfrontalieri;
d) utilizzare le adeguate esercitazioni nazionali e multinazionali esistenti per mettere più regolarmente in pratica la mobilità militare, anche nel corso di esercitazioni reali, e i movimenti con breve preavviso".

[13] L'intesa tecnica per i movimenti a terra è volta a migliorare la mobilità militare su strada, tramite ferrovia e lungo le vie navigabili interne attraverso l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure amministrative e la promozione delle autorizzazioni dei movimenti. È stata firmata da 23 Stati membri contributori e dalla Norvegia.

[14] L'intesa tecnica per il trasporto aereo mira ad abbracciare una gamma più ampia di missioni, complementari all'attuale intesa tecnica sui nullaosta diplomatici, comprendente il rifornimento in volo, le piattaforme dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, le missioni di addestramento, gli aerei da combattimento e gli aeromobili ad ala rotante. È stata firmata da 22 Stati membri contributori e dalla Norvegia.

Nel luglio 2020 sono entrate in vigore modifiche giuridiche[15] volte a semplificare le formalità doganali per i materiali militari e a istituire un quadro giuridico per il formulario UE 302[16].

L'accordo programmatico dell'AED di categoria A sull'armonizzazione dei requisiti militari relativi alle dogane è stato firmato nel maggio 2021 da 23 Stati membri contributori e dalla Norvegia. L'accordo si propone di digitalizzare le attività doganali relative al settore militare e di rendere disponibili per scambi con le autorità doganali civili le serie di dati così ottenute. Fino a oggi il lavoro si è concentrato sul primo obiettivo del programma, che consiste in una valutazione dei bisogni, dei vantaggi e dei rischi connessi allo sviluppo di un sistema doganale militare usato dagli Stati membri contributori. Questi ultimi, con l'ausilio dell'AED, operano in stretto coordinamento con i servizi della Commissione per garantire il rispetto delle procedure doganali descritte dal codice doganale dell'Unione. I risultati di tale valutazione costituiranno la base delle fasi successive, in particolare per definire le specifiche e i requisiti della digitalizzazione delle dogane militari, tra cui in particolare le tecniche di elaborazione elettronica dei dati per lo scambio di informazioni tra dogane e forze militari.

Se necessario la Commissione parteciperà alle modifiche giuridiche e al monitoraggio dell'elaborazione del sistema digitale per lo scambio rapido e sicuro di informazioni relative alla mobilità militare, allo scopo di istituire un quadro giuridico concernente l'uso del sistema da parte degli Stati membri e l'allineamento di tale sistema alle procedure doganali stabilite nella legislazione doganale dell'UE.

3.2.3 Digitalizzazione delle procedure amministrative

Come illustrato in precedenza, nel quadro del programma di lavoro annuale 2021 il Fondo europeo per la difesa (FED) comprendeva una proposta relativa allo sviluppo di un sistema digitale per lo scambio rapido e sicuro di informazioni sulla mobilità militare. Un consorzio formato da imprese di nove Stati membri più un paese partner[17] è stato preselezionato per ricevere finanziamenti destinati allo sviluppo di questo sistema digitale, che potrebbe essere disponibile a metà del 2025.

La Commissione intende offrire assistenza al contraente che svilupperà il sistema e assicurarne l'uso da parte di tutti gli Stati membri.

3.2.4 Potenziamento della logistica

Il potenziamento della logistica è un fattore determinante in tutti i settori operativi delle forze armate degli Stati membri. L'eterogeneità di processi e sistemi logistici nazionali, concepiti a misura delle esigenze individuali, ostacola gravemente la coerenza del panorama delle capacità europee. L'AED pertanto sostiene lo sviluppo di norme comuni su una rete informatica per la logistica su scala dell'UE[18], in linea con la rispettiva priorità di sviluppo delle capacità dell'UE e con lo specifico filone di lavoro del settore prioritario della CARD sulla mobilità militare rafforzata. Questa rete informatica consentirebbe di gestire efficacemente le scorte, anche grazie a una gestione di magazzino collaborativa e alla capacità di monitoraggio e tracciamento per migliorare la conoscenza della catena di approvvigionamento logistica.

Sarebbe inoltre opportuno elaborare norme comuni per soluzioni di produzione additiva (AM) militare, per sfruttare la tecnologia, che può garantire la rapidità dei movimenti militari accelerando la fornitura

[15] In seguito a due anni di lavoro svolto dalla Commissione in collaborazione con l'AED e gli Stati membri dell'UE, nella Gazzetta Ufficiale sono state pubblicate varie modifiche del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione e del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, ossia gli atti delegati e di esecuzione riguardanti il codice doganale dell'Unione.

[16] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20220101&from=EN

[17] Estonia, Lituania, Germania, Bulgaria, Polonia, Lussemburgo, Romania, Repubblica ceca e Lettonia, oltre alla Norvegia

[18] La logistica è un sistema chiuso e resiliente, in cui tutti i fornitori, i consumatori e i terzi contribuiscono reciprocamente alla catena di approvvigionamento. La logistica è composta da acquisti, movimenti e trasporto, formazione, distribuzione e gestione delle scorte. L'obiettivo della logistica consiste nel fornire i beni, nella quantità e nella qualità richieste, nel momento e nel luogo richiesti.

di parti di ricambio nell'ambito della catena di approvvigionamento logistica. In quanto tecnologia fondamentale la AM contribuisce alla sostenibilità e alla competitività industriale. Infine riducendo l'impronta logistica - come il fabbisogno di riapprovvigionamento, manutenzione e altri fattori logistici necessari per spostare materiali e/o unità militari - si libererebbero capacità e risorse, e si renderebbero quindi più efficienti e veloci i movimenti militari. Ad esempio l'ispezione e la manutenzione di equipaggiamenti condivisi e la certificazione di materiali militari, come le munizioni, potrebbero avvenire con criteri di collaborazione, in loco o presso poli logistici avvalendosi delle norme esistenti. A tal proposito il sostegno potenziato della nazione ospite o altre forme di collaborazione multinazionale potrebbero contribuire a ridurre l'impronta logistica.

Azioni chiave a livello dell'UE:

- entro il 2024 l'AED coadiuverà gli Stati membri partecipanti nella completa attuazione delle intese tecniche sulle procedure di autorizzazione dei movimenti transfrontalieri per i settori terrestre e aereo, monitorandone l'uso e individuando e superando strozzature e ostacoli; individuerà i settori non trattati nelle intese tecniche firmate e ne migliorerà il contenuto; e svilupperà un'intesa tecnica per il settore marittimo;
- entro la fine del 2024 l'AED valuterà i possibili metodi per incrementare le sinergie tra il lavoro svolto dal progetto PESCO "Mobilità militare" e il progetto PESCO "Rete dei poli logistici in Europa e sostegno alle operazioni";
- la Commissione definirà i temi compresi nel Fondo europeo per la difesa nei futuri programmi di lavoro annuali che rafforzeranno la mobilità militare se in linea con gli obiettivi e i criteri del FED;
- la Commissione monitorerà lo sviluppo del sistema digitale per lo scambio rapido e sicuro di informazioni sulla mobilità militare e, se necessario, preparerà modifiche giuridiche alla legislazione doganale dell'UE, per garantire un quadro giuridico per l'uso del sistema da parte degli Stati membri e l'allineamento del sistema alle procedure doganali stabilite nella legislazione doganale dell'UE;
- entro il 2024 l'AED elaborerà la concezione di una rete informatica per la logistica su scala dell'UE, in modo da consentire lo scambio di dati logistici tra i vari partecipanti. Entro il 2023 l'AED presenterà i risultati di uno studio sulla mappatura dei sistemi informatici per la logistica nazionale e commerciale, tra cui il software di monitoraggio e tracciamento e pianificazione delle risorse aziendali, che fungerà da base per l'avvio di ulteriori azioni;
- entro il 2024 l'AED definirà un primo pacchetto di norme comuni per promuovere l'utilizzo militare di soluzioni di produzione additiva in maniera interoperabile.

Gli Stati membri dell'UE sono invitati a:

- realizzare, entro la fine del 2023, l'obiettivo di un massimo di cinque giorni lavorativi per le procedure di attraversamento delle frontiere nel quadro dell'"impegno" per la mobilità militare approvato dal Consiglio nel giugno 2018, e ad esplorare la possibilità di ridurre questo termine a tre giorni lavorativi per le unità di reazione rapida, nella prospettiva di un possibile aggiornamento dell'"impegno";
- partecipare agli studi pertinenti intrapresi a livello di Unione europea e fornire i dati necessari;
- sostenere attivamente lo sviluppo di un'intesa tecnica per le autorizzazioni dei movimenti transfrontalieri nel settore marittimo.

3.3 Resilienza e preparazione

Una rete della mobilità militare ben funzionante dev'essere resiliente anche in presenza di minacce informatiche e relative ai cambiamenti climatici, nonché di altre minacce ibride, che possono prendere di mira nodi critici del sistema di trasporti utilizzato dall'apparato militare. Ad esempio un attacco informatico ai sistemi usati in aeroporti, porti o ferrovie, oppure un attacco informatico alle risorse militari potrebbe avere conseguenze molto gravi. Pertanto la digitalizzazione dei processi e delle procedure, anche per quanto riguarda la necessaria cooperazione tra il settore civile e quello militare, dovrà irrobustire i sistemi di informazione doganale/sistemi informatici nei confronti delle minacce informatiche. Gli Stati membri dovranno agire in proposito, facendo tesoro dell'operato dell'AED. Oltre a garantire i prerequisiti della mobilità militare, gli Stati membri dovrebbero potenziare la mobilità e la schierabilità delle proprie forze armate, in modo che esse, in periodi di crisi, possano sfruttare capacità e infrastrutture di trasporto sia civili che militari.

3.3.1 Capacità di trasporto strategico

Le capacità di trasporto strategico sono cruciali per consentire agli Stati membri di dispiegare rapidamente le proprie forze e attrezzature all'interno e all'esterno dell'UE. La prima relazione sulla revisione coordinata annuale sulla difesa, approvata dai ministri della Difesa dell'UE nel novembre 2020[19], annovera tra i suoi settori prioritari la mobilità militare rafforzata. Questa relazione sottolinea la necessità di migliorare la resilienza, le capacità di trasporto strategico e la logistica, tenendo conto delle minacce ibride ai movimenti militari, e avanza suggerimenti per rispondere a queste minacce con un approccio olistico.

In linea con il settore prioritario della mobilità militare rafforzata, l'UE deve individuare e contrastare lacune e carenze della nostra capacità logistica, comprese le capacità di trasporto terrestre (anche lungo le vie navigabili interne), marittimo e aereo, necessarie per un movimento efficace ed efficiente di forze ingenti. A tal proposito occorre migliorare le capacità europee di trasporto aereo strategico nel cruciale settore dei carichi fuori misura o specializzati (per esempio il trasporto di munizioni). Il quadro dell'AED potrebbe essere utile per adattare i carichi civili fuori misura a fini militari, ottimizzando le sinergie tra il settore civile e quello militare, e tenendo conto delle attività del progetto PESCO "Trasporto aereo strategico per carichi fuori misura (SATOC)"[20]. Inoltre sarebbe necessario identificare possibili requisiti per trasporti marittimi e trasporti ferroviari specializzati.

Per utilizzare in maniera ottimale le capacità di trasporto aereo, l'UE dovrebbe potenziare il coordinamento della capacità di movimento, anche instaurando collegamenti con le differenti strutture multinazionali di coordinamento dei movimenti esistenti in Europa[21]. A tale scopo è necessario allacciare collegamenti tra il SEAE e l'AED e tali strutture, per venire incontro a richieste concrete e coordinare le più ampie sfide logistiche.

Infine, gli insegnamenti tratti dalla guerra scatenata dalla Russia in Ucraina dimostrano la limitata capacità del settore civile di soddisfare le richieste urgenti e forse ingenti che l'apparato militare può avanzare in momenti di crisi. Per superare il principio "primo arrivato, primo servito" occorre mettere in atto misure di emergenza affinché, quando una crisi in materia di sicurezza viene riconosciuta a livello di Unione europea, l'apparato militare possa fruire di un accesso prioritario a infrastrutture,

---

[19] Approvazione e attuazione della revisione del piano di sviluppo delle capacità, documento del comitato direttivo dell'AED 2018/15, 28 giugno 2018.

[20] L'obiettivo generale del progetto "Trasporto aereo strategico per carichi fuori misura" è di sopperire alle carenze critiche del trasporto aereo strategico per carichi fuori misura, elaborando una soluzione europea per il trasporto di carichi pesanti e fuori misura.

[21] Ad esempio: Comando europeo di trasporto aereo (CETA), Centro coordinamento movimenti per l'Europa (MCCE; tutte le modalità), e Centro multinazionale di coordinamento del trasporto strategico marittimo di Atene (AMSCC). Il collegamento tra l'UE e queste strutture avverrà nel totale rispetto dei principi di inclusività di tutti gli Stati membri nelle strutture multinazionali riaffermati dalle conclusioni del Consiglio sulla sicurezza e la difesa del 17 giugno 2020 (paragrafo 21).

capacità o rotte di trasporto: ad esempio sulla base di contratti quadro e di altre misure pratiche di preparazione a tali situazioni, e nel pieno rispetto della sovranità degli Stati membri dell'UE sul proprio territorio nazionale e sui rispettivi processi decisionali per quanto riguarda i movimenti militari. Sempre in tale contesto occorre ridurre, ove possibile, la dipendenza dai combustibili fossili. Seguendo tale logica l'UE potrebbe valutare le possibilità di garantire l'accesso a capacità di trasporto strategico, ad esempio tramite contratti quadro con fornitori civili, anche per il duplice uso nel soccorso in caso di calamità (ad esempio per l'invio di infrastrutture mediche e di decontaminazione CBRN). Per garantire capacità di trasporto sufficienti l'allineamento con i partner civili è essenziale, a partire da una mappatura di tutti i pertinenti attori civili per ciascuna modalità di trasporto.

3.3.2 Esercitazioni

Le esercitazioni in diversi formati sono indispensabili per mettere alla prova i nostri miglioramenti infrastrutturali e procedurali, individuando gli ostacoli e le strozzature rimanenti. Nel gennaio 2021 si è tenuta una discussione basata su scenari in materia di mobilità militare quale evento collaterale dell'esercitazione di gestione delle crisi Integrated Resolve 2020 dell'UE[22]. Dovremmo proseguire con queste esercitazioni di simulazione e inserire obiettivi di mobilità militare nelle "esercitazioni reali", comprese quelle proposte nel contesto della capacità di dispiegamento rapido delineata nella bussola strategica, oppure partecipando ad altre esercitazioni multinazionali, eventualmente anche nel contesto della NATO.

3.3.3 Protezione contro i rischi di sicurezza nel settore dei trasporti

Le crescenti vulnerabilità del nostro sistema di trasporti militari possono essere sfruttate per destabilizzare la mobilità militare. È quindi urgentemente necessario affrontare il problema della resilienza della rete che stiamo mettendo a punto, per proteggerla contro minacce ibride e di altro tipo, anche per quanto riguarda il settore dei trasporti civili e commerciali. L'ulteriore operato in questo campo beneficerà delle azioni in corso per contrastare le minacce ibride[23] e in materia di protezione delle infrastrutture critiche, anche alla luce della recente proposta di raccomandazione del Consiglio su un approccio coordinato dell'Unione per rafforzare la resilienza delle infrastrutture critiche (2022/0338 (NLE))[24].

In particolare l'UE dovrebbe rafforzare la collaborazione per affrontare le seguenti questioni:

- potenziare la resilienza fisica, rispetto a minacce naturali e causate dall'uomo, di quei soggetti che forniscono servizi essenziali nel settore dei trasporti. Si tratta a questo proposito di attuare la direttiva sulla resilienza dei soggetti critici[25] (direttiva CER) nel settore dei trasporti, nonché di favorire la rapida adozione e la successiva attuazione della proposta di raccomandazione del Consiglio su un approccio

[22] L'evento ha riunito partecipanti degli Stati membri dell'UE, del servizio europeo per l'azione esterna, compreso lo Stato maggiore dell'UE, dei servizi della Commissione, dell'Agenzia europea per la difesa nonché dei principali partner dell'UE, vale a dire personale NATO e tre alleati NATO (Stati Uniti d'America, Canada e Norvegia).
[23] Documento di lavoro congiunto dei servizi – Quinta relazione sui progressi compiuti nell'attuazione del quadro congiunto per contrastare le minacce ibride del 2016 e della comunicazione congiunta del 2018 intitolata "Rafforzamento della resilienza e potenziamento delle capacità di affrontare minacce ibride" {SWD (2021) 729 final}.
[24] Documento di lavoro congiunto dei servizi – Quinta relazione sui progressi compiuti nell'attuazione del quadro congiunto per contrastare le minacce ibride del 2016 e della comunicazione congiunta del 2018 intitolata "Rafforzamento della resilienza e potenziamento delle capacità di affrontare minacce ibride" {SWD (2021) 729 final}.
[25] COM (2020) 829 final. Nel giugno 2022 è stato raggiunto un accordo politico sulla direttiva CER, la cui entrata in vigore è prevista per l'inizio del 2023. La direttiva CER sostituirà la direttiva 2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione.

coordinato dell'Unione per rafforzare la resilienza delle infrastrutture critiche, nel cui ambito i trasporti rappresentano uno dei settori fondamentali[26.;]

- la sicurezza informatica nel settore dei trasporti civili e i relativi sistemi di supporto, compresi i sistemi di controllo del traffico (aereo, ferroviario, marittimo), i sistemi di gestione dei terminali di container, i sistemi di controllo di chiuse, ponti, gallerie, ecc. Ciò comporta tempi più rapidi nel recepimento e nell'attuazione della direttiva riveduta, recentemente adottata, concernente misure di esecuzione della direttiva sulla sicurezza delle reti e dell'informazione (direttiva NIS2)[27] nel settore dei trasporti, nonché nel lavoro svolto sulle basi di riferimento in materia di resilienza contro le minacce ibride. Nel caso di una crisi di sicurezza informatica, è essenziale garantire l'adeguato scambio delle informazioni necessarie per assicurare il massimo grado possibile di conoscenza situazionale nei settori dei trasporti militare e civile. In tale quadro dovrebbe rientrare anche la cooperazione tra le autorità settoriali competenti responsabili dei trasporti, le autorità competenti per la sicurezza informatica e lo CSIRT nonché, conformemente ai rispettivi compiti previsti dalla direttiva NIS2, tramite la rete europea delle organizzazioni di collegamento per le crisi informatiche (EU - CyCLONe) È opportuno esaminare le sinergie con TEN-T[28]. Si invitano inoltre gli Stati membri a ricorrere al programma di sostegno a breve termine della Commissione attuato con ENISA per intensificare la preparazione dei soggetti essenziali nel settore dei trasporti, ad esempio tramite test di penetrazione;

- gli investimenti esteri diretti da parte di soggetti non unionali in infrastrutture e operazioni di trasporto all'interno dell'UE, che siano a loro volta critiche per i trasporti militari, possono rappresentare un rischio di sicurezza per l'Unione europea e gli Stati membri. Gli investimenti esteri diretti da parte di paesi terzi nelle infrastrutture a duplice uso all'interno dell'UE potrebbero costituire un rischio per la sicurezza dell'Unione nonché per l'ordine pubblico. Ciò vale soprattutto nel caso in cui paesi terzi adottino misure finanziarie per incidere negativamente sulla connettività, oppure quando dati di intelligence sensibili divengono disponibili a investitori di paesi terzi. Una vasta sovrapposizione tra infrastrutture civili e militari comporta una vulnerabilità supplementare nel contesto degli investimenti esteri diretti. Tali investimenti saranno attentamente esaminati nell'ambito del regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti[29] e della TEN-T[30];

- l'impatto dei cambiamenti climatici e della transizione verso l'energia verde sulla resilienza e la sicurezza energetica delle capacità e delle infrastrutture di trasporto militari degli Stati membri dell'UE. L'innalzamento del livello del mare e gli eventi meteorologici estremi impongono nuovi requisiti alle installazioni militari; d'altra parte anche la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili nei trasporti militari ha implicazioni per la sicurezza e la disponibilità di fonti di energia rinnovabile e per le relative tecnologie[31]. Questo lavoro attingerà ai pertinenti risultati del forum consultivo sull'energia sostenibile nel settore della difesa e della sicurezza (CF SEDSS), tra cui ricerche sull'adattabilità ai

[26] La proposta di raccomandazione del Consiglio è stata adottata il 18 ottobre 2022. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_22_6238

[27] Questa direttiva sarà abrogata e sostituita da una direttiva relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione (direttiva NIS2)

[28] COM (2020) 829 final. Nel giugno 2022 è stato raggiunto un accordo politico sulla direttiva CER, la cui entrata in vigore è prevista per l'inizio del 2023. La direttiva CER sostituirà la direttiva 2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione.

[29] Regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2019 che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione.

[30] Cfr. articolo 47 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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, COM(2021) 812 final.

[31] Tramite CF SEDSS III, l'AED sta svolgendo, in collaborazione con la DG JRC e la DG ENER, ricerche relative all'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture energetiche critiche connesse alla difesa e sulle modalità per accrescerne la resilienza di fronte alle minacce ibride. In tale contesto nel 2023 si terrà un'esercitazione di simulazione al fine di individuare le vulnerabilità e promuovere sinergie per rafforzare la resilienza della difesa.

cambiamenti climatici e l'impatto delle minacce ibride sulla difesa; individuerà inoltre opportunità per l'utilizzo delle energie rinnovabili nei trasporti militari (per esempio l'idrogeno).

La resilienza si può rafforzare anche esplorando le possibilità che configurazioni civili e militari di modelli di aeromobili riconoscano reciprocamente le proprie parti di ricambio. Attualmente l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) certifica gli aeromobili civili e i loro componenti usati per la manutenzione e le riparazioni, mentre gli aeromobili militari e i loro componenti sono certificati dagli Stati membri per ragioni di sicurezza nazionale. Quest'approccio è fonte di duplicazioni: per gli aeromobili militari dovrebbe essere possibile scambiare le parti di ricambio con quelle certificate per uso civile, se queste sono identiche. Senza modificare le competenze dell'AESA o degli Stati membri, si potrebbe prevedere un nuovo meccanismo volto a semplificare le procedure della certificazione e della manutenzione degli aeromobili, mettendo in comune componenti e parti certificate dall'AESA per l'uso congiunto da parte di operatori militari e civili, con una riduzione significativa dei costi della manutenzione degli aeromobili militari e un parallelo miglioramento della sicurezza dei voli. Sarebbe opportuno avviare uno studio pilota per individuare sinergie fra i due meccanismi di certificazione. Le operazioni nel settore aereo dipendono inoltre in larga misura dall'efficacia dello scambio e della condivisione di dati digitali tra i portatori di interessi e gli operatori civili e militari.

Questa situazione richiede uno sforzo congiunto dei settori civile e militare per creare una robusta e resiliente rete di condivisione dei dati con un elevato livello di sicurezza informatica.

3.3.4. Soluzioni per la mobilità militare basate sulla tecnologia spaziale

La navigazione attuale e futura basata sulla tecnologia spaziale (Galileo/EGNOS), la comunicazione sicura e l'osservazione della terra (Copernicus) sono in grado di recare notevoli benefici alla mobilità militare. Dovremmo valutare il modo in cui sfruttare questo potenziale.

Il servizio pubblico regolamentato (PRS) è il servizio di navigazione più sicuro offerto dal sistema Galileo idoneo ad applicazioni governative che devono essere affidabili anche in situazioni di crisi, equivalente al codice M del GPS. Il PRS di Galileo potrebbe recare benefici diretti alla mobilità militare fornendo ininterrottamente informazioni sicure e accurate di posizionamento, navigazione e misura del tempo in contesti di conflitto, soddisfacendo esigenze operative critiche nel teatro delle operazioni e contribuendo a informare il processo decisionale e le attività di comando e controllo.

Il servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS), benché non sia concepito per operare in zone di conflitti, può offrire importanti benefici operativi alla logistica e alle operazioni di trasporto. In condizioni meteorologiche avverse può garantire l'accesso sicuro alle basi aeree e agli aeroporti regionali in mancanza di altri mezzi.

Il nuovo programma dell'Unione per una connettività sicura, per il quale la Commissione ha proposto un regolamento il 15 febbraio 2022, si propone di garantire in tutto il mondo l'accesso a servizi governativi di comunicazioni satellitari sicure. In tale contesto è stata analizzata una varietà di casi d'uso comprendenti la gestione del traffico e le missioni militari. Da tale analisi emerge chiaramente che la connettività sicura costituisce un fattore sempre più strategico per l'utilizzo di veicoli e aeromobili autonomi. Nella definizione del portafoglio di servizi del sistema di connettività sicura occorre tenere in debito conto le esigenze della mobilità militare.

Il programma dell'UE di osservazione della terra Copernicus offre servizi di informazione che attingono a dati satellitari di osservazione della terra (tratti dai satelliti Sentinel del programma Copernicus o da satelliti commerciali) e a dati in situ (non spaziali), in tre settori principali: 1) monitoraggio ambientale (terrestre: dati di riferimento su copertura e uso del suolo, modello digitale di elevazione, rete fluviale e corpi idrici dell'UE; marittimo; atmosferico; cambiamenti climatici), 2) gestione delle emergenze (in caso di calamità naturali o provocate dall'uomo, ad esempio inondazioni, terremoti, incendi boschivi),

e 3) sicurezza (sorveglianza marittima e delle frontiere, e sostegno all'azione esterna dell'UE). Si potrebbero esaminare ulteriori collegamenti con la mobilità militare.

CASSINI - l'iniziativa della Commissione per favorire l'imprenditoria spaziale nell'UE - stimolerà lo sviluppo di tecnologie, servizi e processi industriali fortemente innovativi. L'ingresso di nuovi attori commerciali amplierà la gamma di soluzioni basate sulla tecnologia spaziale, anche per la mobilità militare.

Azioni chiave a livello dell'UE:

- l'AED, in stretta consultazione con gli Stati membri, il SEAE e i servizi della Commissione, darà seguito al settore d'interesse della CARD sulla mobilità militare rafforzata, per contrastare lacune e carenze relative alla resilienza e alla capacità logistica e di trasporto necessarie per i movimenti di forze ingenti, tra cui in particolare carichi fuori misura o specializzati (ad esempio merci pericolose che richiedono misure specifiche);
- entro il 2023 il SEAE valuterà l'impronta logistica di operazioni e missioni della PSDC, con particolare riguardo per certificazioni e ispezioni, e individuerà possibili lacune della capacità di trasporto, formulando raccomandazioni sulle opportunità di collaborazione;
- entro il 2023 l'AED esaminerà la possibilità di adattare i carichi civili fuori misura a fini militari, tenendo conto delle attività del progetto PESCO "Trasporto aereo strategico per carichi fuori misura (SATOC)";
- entro il 2024 l'AED individuerà i possibili requisiti per i trasporti ferroviari specializzati e le capacità di trasporto marittimo strategico;
- il SEAE, l'AED e i servizi della Commissione esploreranno le modalità per rafforzare il coordinamento delle capacità di movimento, anche cercando sinergie con i centri multinazionali di coordinamento dei movimenti;
- entro la fine del 2024 i servizi della Commissione forniranno un panorama, suddiviso per modalità di trasporto, di tutti i principali attori del settore civile, a fini di emergenza e coordinamento e pianificazione delle crisi;
- entro il 2024 l'AED, assieme ai servizi della Commissione e al SEAE (compreso l'EUMS) valuterà il vantaggio rappresentato dalle capacità di trasporto strategico a duplice uso, come per esempio il soccorso in caso di calamità;
- il SEAE, i servizi della Commissione e l'AED sfrutteranno le esercitazioni multinazionali per razionalizzare le attività di mobilità militare (dispiegamento, supporto e ridispiegamento delle forze), comprese le esercitazioni reali dell'UE e le esercitazioni parallele e coordinate con la NATO, nonché se del caso tramite la partecipazione dell'UE alle esercitazioni della NATO;
- il SEAE, assieme ai servizi della Commissione e all'AED, organizzerà esercitazioni basate su scenari con la partecipazione di esperti degli Stati membri;
- l'AED e i servizi della Commissione proseguiranno gli sforzi per assicurare la condivisione e gli scambi affidabili ed efficaci di dati digitali tra i pertinenti portatori di interessi dell'aviazione civile e militare;
- i servizi della Commissione, il SEAE e il gruppo di cooperazione NIS, in coordinamento con i pertinenti organismi e agenzie civili e militari e con le reti esistenti, svolgeranno periodicamente valutazioni dei rischi e delineeranno scenari di rischio dal punto di vista della sicurezza informatica, con particolare attenzione ai settori critici prioritari. Quest'attività servirà a garantire la complementarità con le prove di stress delle infrastrutture critiche, come

indicano il piano presidenziale in cinque punti e la successiva proposta di raccomandazione del Consiglio sulla resilienza delle infrastrutture critiche;

- l'AED, insieme al SEAE e ai servizi della Commissione, si baserà sulle iniziative in corso per potenziare la resilienza climatica e la sicurezza energetica delle installazioni militari e delle capacità di trasporto necessarie per la mobilità militare, nonché per formulare raccomandazioni agli Stati membri nel quadro del lavoro in materia di clima e difesa. È opportuno esaminare le sinergie con TEN-T;
- entro la fine del 2023 i servizi della Commissione, insieme all'AESA e in collaborazione con le autorità dell'aviazione militare e l'industria, avvieranno un progetto pilota per istituire un meccanismo di reciproco riconoscimento delle parti usate dalle configurazioni civili e militari dei modelli di aeromobili. Il progetto dovrebbe comprendere l'elaborazione di un accordo di interfaccia tra settore civile e militare, volto a definire le responsabilità delle diverse parti. Il progetto pilota dovrebbe essere completato non oltre due anni dopo l'adozione del piano d'azione;
- i servizi della Commissione, l'AED e il SEAE esamineranno una serie di misure di emergenza volte a offrire all'apparato militare accesso prioritario a infrastrutture, capacità e rotte di trasporto in caso di necessità, nei momenti di crisi riconosciuti a livello di Unione europea. Per potenziare le sinergie tra il settore civile e quello militare, valuteranno le possibilità di garantire l'accesso a capacità di trasporto strategico, ad esempio tramite contratti quadro con fornitori civili.

Gli Stati membri dell'UE sono invitati a:

- garantire la resilienza informatica di futuri processi e procedure digitali sulla base del lavoro dell'AED, ed esplorando la possibilità di elaborare requisiti funzionali relativi alla sicurezza.

4. DIMENSIONE DEL PARTENARIATO

L'UE e la NATO hanno un interesse condiviso a garantire il rapido movimento del personale militare e delle relative attrezzature, sia nelle consuete attività in tempo di pace, sia in tempi di crisi. La coerenza e il reciproco rafforzamento tra i rispettivi filoni di lavoro costituiscono perciò parte integrante dell'iniziativa per la mobilità militare sin dal suo avvio. Alla luce della guerra in Ucraina sono sorti nuovi problemi concernenti la necessità di connettere le rotte di trasporto verso regioni e paesi vicini, tra cui l'Ucraina.

4.1 UE-NATO

Il partenariato con la NATO è parte integrante del presente piano d'azione. Il dialogo strutturato sulla mobilità militare, che è il formato principale per la promozione del dialogo e della cooperazione a livello del personale tramite riunioni periodiche, continuerà a basarsi sul reciproco scambio di informazioni tra le due organizzazioni. Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto a duplice uso per i movimenti militari vanno a beneficio sia dell'UE, sia della NATO. I requisiti tecnici e geografici si sovrappongono, e le norme tecniche sono state sviluppate in un contesto di collaborazione, grazie al quale i requisiti militari dell'UE per la mobilità militare sono coerenti per il 95 % circa con i requisiti della NATO.

L'intento è di garantire sinergie e un approccio coerente tra l'UE e la NATO, e di affrontare efficacemente gli attuali ostacoli, compresi quelli giuridici, infrastrutturali e procedurali e facilitare e accelerare i movimenti e l'attraversamento delle frontiere del personale e del materiale militare, nel pieno rispetto delle decisioni nazionali sovrane. Ciò vale in particolar modo per gli sforzi volti a migliorare le infrastrutture e i relativi requisiti, a ridurre le barriere procedurali e normative, a rafforzare la resilienza e a favorire la partecipazione incrociata alle esercitazioni di mobilità militare.

Le interazioni nel settore della mobilità militare proseguiranno in linea con i principi guida della cooperazione rafforzata e intensificata, e in particolare della piena apertura e trasparenza, del rispetto dell'autonomia decisionale e delle procedure di entrambe le organizzazioni, dell'inclusività e della reciprocità, fatto salvo il carattere specifico della politica di sicurezza e difesa di ciascuno Stato membro dell'UE.

4.2 Collegamenti con altri partner

Il SEAE, insieme con i servizi della Commissione e l'AED, esplorerà la collaborazione con altri partner in diversi formati sui temi relativi alla mobilità militare.

Ciò comprende la discussione degli sviluppi connessi alla mobilità militare nei dialoghi sulla sicurezza e la difesa con i principali partner dell'UE, come quelli che partecipano al progetto PESCO sulla mobilità militare: in particolare gli Stati Uniti, il Canada e la Norvegia. Si prevede che anche il Regno Unito, dopo aver completato le procedure pertinenti, aderisca prossimamente a questo progetto PESCO. Ne scaturirà un importante contributo alla collaborazione transatlantica in questo campo, nonché al partenariato UE-NATO.

Vi è inoltre spazio per esplorare le possibilità di un duplice uso del lavoro in corso per migliorare i collegamenti delle principali rotte di trasporto degli Stati membri verso fondamentali paesi partner quali l'Ucraina, come prevedono la comunicazione sui "corridoi di solidarietà" UE-Ucraina e la proposta della Commissione del 27 luglio 2022, volta a estendere quattro corridoi di trasporto europei fino all'Ucraina e alla Moldova[32]. Inoltre la proposta modificata di revisione del regolamento TEN-T del luglio 2022 contiene una disposizione tesa a standardizzare gli scartamenti ferroviari europei per migliorare l'interoperabilità tra Ucraina, Moldova e UE.

Infine l'UE è pronta a condividere le migliori pratiche, derivanti dai progressi che ha compiuto nel rafforzamento della mobilità militare, con i partner regionali e i paesi dell'allargamento, come quelli dei Balcani occidentali, per quanto riguarda ad esempio l'approccio pangovernativo, l'approccio del duplice uso e le misure pratiche per ridurre gli oneri amministrativi e i ritardi.

Azioni chiave a livello dell'UE:

- insieme ai servizi della Commissione e all'AED il SEAE proseguirà il dialogo strutturato UE-NATO sulla mobilità militare, nella prospettiva della condivisione di informazioni e della coerenza tra i rispetti filoni di lavoro;
- insieme ai servizi della Commissione e all'AED il SEAE integrerà, se necessario, la mobilità militare nei dialoghi sulla sicurezza e la difesa con i partner pertinenti, in particolare il Canada, la Norvegia e gli Stati Uniti;
- i servizi della Commissione e il SEAE esamineranno le possibilità di duplice uso del lavoro in corso per migliorare i collegamenti delle principali rotte di trasporto degli Stati membri, con particolare attenzione all'Ucraina e alla Moldova;
- il SEAE e i servizi della Commissione prenderanno in considerazione la possibilità di promuovere il dialogo sulle migliori pratiche con i partner regionali, in particolare i paesi dell'allargamento.

5. PROSPETTIVE PER IL FUTURO

[32] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE, COM(2022) 217 final

Il piano d'azione sulla mobilità militare è presentato dall'Alto rappresentante e dalla Commissione per esame e approvazione degli Stati membri dell'UE, al fine di attuarlo in maniera rapida e coordinata.

Agli Stati membri dell'UE saranno presentate periodiche relazioni comuni sui progressi compiuti in merito all'attuazione del presente piano d'azione, a partire dal novembre 2023.