Parlamento Europeo
2024-2029

TEXTOS APROBADOS

P10_TA(2025)0335

Movilidad militar

Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de diciembre de 2025, sobre la movilidad militar (2025/2090(INI))

El Parlamento Europeo,

– Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en particular sus títulos VI y XVI,

– Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su título V,

– Visto el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013[1],

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014[2],

– Vistas las Conclusiones del Consejo Europeo, en particular las de los días 26 de junio de 2025, 6 de marzo de 2025, 21 y 22 de marzo de 2024, 14 y 15 de diciembre de 2023, 29 y 30 de junio de 2023, 15 de diciembre de 2022 y 30 y 31 de mayo de 2022,

– Vistas las Conclusiones del Consejo, en particular las de los días 6 de diciembre de 2024, 18 de noviembre de 2024, 13 de junio de 2024, 27 de mayo de 2024, 24 de octubre de 2023, 24 de enero de 2022 y 22 de enero de 2018,

– Vista la Comunicación conjunta de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de

---

1 DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

2 DO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

Seguridad, de 10 de noviembre de 2017, titulada «Mejora de la movilidad militar en la Unión Europea» (JOIN(2017)0041),

– Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión, de 10 de agosto de 2021, por el que se especifican las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo[3],

– Visto el informe conjunto de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 24 de septiembre de 2021, sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de octubre de 2020 a septiembre de 2021 (JOIN(2021)0026),

– Visto el documento titulado «Una Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa – Por una Unión Europea que proteja a sus ciudadanos, defienda sus valores e intereses y contribuya a la paz y la seguridad internacionales», adoptado por el Consejo el 21 de marzo de 2022,

– Vista la Comunicación conjunta de la Comisión y del alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 10 de noviembre de 2022, titulada «Plan de acción sobre movilidad militar 2.0» (JOIN(2022)0048),

– Vista el informe conjunto de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 13 de noviembre de 2023, sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 de noviembre de 2022 a octubre de 2023 (JOIN(2023)0037),

– Vista la comunicación conjunta de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 28 de mayo de 2025, sobre el enfoque estratégico de la Unión Europea para la región del mar Negro (JOIN(2025)0135),

– Visto el estudio de apoyo de la Comisión Europea de 2024 sobre las necesidades de adaptación al clima y de inversión transfronteriza para construir la red RTE-T, publicado en 2024,

– Visto el informe conjunto de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 20 de marzo de 2025, sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar (JOIN(2025)0011),

– Visto el libro blanco conjunto de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de

---

[3] DO L 288 de 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

Seguridad, de 19 de marzo de 2025, titulado «Preparación en materia de defensa europea 2030» (JOIN(2025)0120),

– Visto el anexo II revisado del documento titulado «Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU» (Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la Unión), adoptado por el Consejo el 18 de marzo de 2025 (ST 6728/25 ADD1),

– Vistos los informes anuales de 2022, 2023 y 2024 de la Agencia Europea de Defensa, así como sus informes sobre movilidad militar de marzo de 2018 y 26 de enero de 2024,

– Visto el Informe Especial 04/2025 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 5 de febrero de 2025, titulado «Movilidad militar de la UE: no va a toda velocidad por insuficiencias de diseño y obstáculos en ruta»,

– Visto el informe de Sauli Niinistö, de 30 de octubre de 2024, titulado «Safer Together: Strengthening of Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness» (Más seguros juntos: fortalecimiento de la respuesta y la preparación civil y militar de Europa),

– Vista la declaración en el ámbito de los transportes sobre movilidad militar emitida el 27 de mayo de 2025 por los ministros de Transporte de Bulgaria, Chequia, Eslovaquia, Estonia, Finlandia, Hungría, Islandia, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia y Rumanía,

– Visto el décimo informe de situación, de 10 de junio de 2025, relativo a la aplicación del conjunto común de propuestas aprobadas por los Consejos de la Unión y de la OTAN el 6 de diciembre de 2016 y el 5 de diciembre de 2018,

– Vistos el Comunicado de la Cumbre de Vilna emitido por los jefes de Estado o de Gobierno de la OTAN que participaron en la reunión del Consejo del Atlántico Norte celebrada en Vilna el 11 de julio de 2023, y la Declaración de la Cumbre de Washington emitida por los jefes de Estado o de Gobierno de la OTAN que participaron en la reunión del Consejo del Atlántico Norte de la OTAN celebrada en Washington el 10 de julio de 2024,

– Vistas las tres declaraciones conjuntas sobre la cooperación UE-OTAN firmadas por los presidentes del Consejo Europeo y de la Comisión, así como por el secretario general de la OTAN, el 10 de enero de 2023, el 5 de diciembre de 2018 y el 6 de diciembre de 2016, respectivamente,

– Vista la propuesta de la Comisión, de 19 de marzo de 2025, de Reglamento del Consejo por el que se crea el Instrumento de Acción por la Seguridad de Europa mediante el refuerzo de la industria europea de defensa (SAFE) (COM(2025)0122),

– Vista la propuesta de la Comisión, de 1 de abril de 2025, de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2021/1058 y (UE) 2021/1056 en lo que respecta a medidas específicas para hacer frente a retos estratégicos en el contexto de la revisión intermedia (COM(2025)0123),

– Vista la propuesta de la Comisión, de 22 de abril de 2025, de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 y (UE) 2024/795, en lo que respecta a la incentivación de las inversiones relacionadas con la defensa en el presupuesto de la UE para la ejecución del Plan ReArmar Europa (COM(2025)0188),

– Vista su Resolución, de 2 de abril de 2025, sobre la aplicación de la política común de seguridad y defensa: informe anual 2024[4],

– Vista su Resolución, de 12 de marzo de 2025, sobre el Libro Blanco sobre el futuro de la defensa europea[5],

– Vista su Resolución, de 17 de enero de 2024, sobre la elaboración de una estrategia portuaria europea integral[6],

– Vista su Resolución, de 5 de mayo de 2022, sobre el impacto de la guerra de agresión ilegal rusa a Ucrania en los sectores turístico y del transporte de la UE[7],

– Vista su Resolución, de 7 de julio de 2021, sobre la cooperación UE-OTAN en el contexto de las relaciones transatlánticas[8],

– Vista su Resolución, de 11 de diciembre de 2018, sobre movilidad militar[9],

– Visto el artículo 55 de su Reglamento interno,

– Vistas las deliberaciones conjuntas de la Comisión de Seguridad y Defensa y de la Comisión de Transportes y Turismo de conformidad con el artículo 59 del Reglamento interno,

– Visto el informe de la Comisión de Seguridad y Defensa y de la Comisión de Transportes y Turismo (A10-0242/2025),

---

4 Textos Aprobados, P10_TA(2025)0058.
5 Textos Aprobados, P10_TA(2025)0034.
6 DO C, C/2024/5716, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 DO C 465 de 6.12.2022, p. 164.
8 DO C 99 de 1.3.2022, p. 105.
9 DO C 388 de 13.11.2020, p. 22.

A. Considerando que la guerra de agresión contra Ucrania ha vuelto a poner el foco en la movilidad militar, poniendo de relieve la urgente necesidad de facilitar el rápido desplazamiento de tropas, equipos y activos en toda la Unión para fortalecer la disuasión y la resiliencia;

B. Considerando que las inestabilidades y las crisis geopolíticas en continua evolución en diferentes regiones del mundo requieren que la Unión y sus Estados miembros, en coordinación con la OTAN, estén preparados para responder a posibles actos de agresión o a diferentes tipos de crisis a lo largo de todas sus fronteras exteriores;

C. Considerando que los Estados miembros que comparten fronteras exteriores con Rusia o Bielorrusia, así como aquellos que limitan con Ucrania, y que están sufriendo incursiones rusas en su espacio aéreo se encuentran bajo una amenaza directa para la seguridad, especialmente porque los servicios de seguridad occidentales advierten de que Rusia podría atacar a la Unión a corto plazo;

D. Considerando que la movilidad militar es un factor esencial para la seguridad y la defensa europeas comunes y fue identificada como un factor crítico en las prioridades de desarrollo de capacidades de la Unión para 2023;

E. Considerando que la resiliencia, la disuasión y la rapidez de los movimientos militares en Europa se han convertido en una condición esencial para la credibilidad de la defensa europea; que la movilidad militar en la Unión —si se capacita plenamente para desarrollar todo su potencial— puede reforzar significativamente la seguridad y la resiliencia de los veintisiete Estados miembros, en especial contra actos de sabotaje dirigidos a las infraestructuras críticas y contra el auge de las amenazas híbridas;

F. Considerando que se necesitan esfuerzos significativos para mejorar las conexiones de transporte regional y mejorar la red paneuropea, conectando los países de la Unión desde Finlandia y los países bálticos, al norte, hasta la Península Ibérica, al sur; que sería esencial desarrollar una infraestructura de movilidad militar coherente en los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios de la Unión para desplegar y suministrar tropas y equipos militares rápidamente y a gran escala por ferrocarril, carretera, vías navegables, mar y aire, cuando y donde sea necesario, y garantizando al mismo tiempo su funcionalidad de doble uso para mantener el funcionamiento de las cadenas de suministro civiles esenciales;

G. Considerando que la movilidad militar es una prioridad para la cooperación entre la Unión y la OTAN y que esta ha de permitir, mediante un enfoque alineado, el movimiento de fuerzas aliadas tanto en tiempos de paz como de crisis o guerra; que la mejora de la interoperabilidad dentro de la Unión, con la OTAN y socios como

Ucrania, es vital para la defensa colectiva; que, para alcanzar los objetivos estratégicos de la alianza UE-OTAN, se requieren un liderazgo institucional sólido y una gobernanza coordinada para transformar la cooperación técnica en una visión estratégica compartida, reforzando así la movilidad como herramienta de cohesión y seguridad colectiva;

H. Considerando que la Cooperación Estructurada Permanente (CEP) desempeña una función clave a la hora de mejorar y armonizar las capacidades de defensa de la Unión, lo que reduce la dependencia de elementos de apoyo estratégico como la movilidad militar;

I. Considerando que la Unión está trabajando para promover la conectividad con los socios regionales y los países candidatos;

J. Considerando que la base industrial de defensa de la Unión presenta vulnerabilidades como una dependencia excesiva de importaciones de fuera de la Unión, una producción y un suministro fragmentados, una financiación insuficiente y una capacidad de producción limitada; que la Estrategia Europea de Seguridad Económica hace hincapié en la importancia de reducir las dependencias estratégicas y proteger las tecnologías y activos críticos para salvaguardar la soberanía y la competitividad de la Unión;

K. Considerando que las conclusiones del Consejo Europeo de 6 de marzo de 2025 subrayaron que la Unión deber ser más soberana y más responsable de su propia defensa y estar mejor equipada para actuar y hacer frente de manera autónoma y coordinada a los retos y amenazas inmediatos y futuros, lo que reafirma la necesidad de reducir las dependencias externas y consolidar la base industrial y tecnológica de la defensa europea;

L. Considerando que la iniciativa SAFE, adoptada por el Consejo el 27 de mayo de 2025, aporta hasta 150 000 000 000 EUR en apoyo de la adquisición conjunta, la expansión de la industria y la producción relacionada con la defensa en la Unión, lo que presenta una oportunidad estratégica para aplicar el principio de preferencia europea y garantizar que los fondos de la Unión refuercen la industria europea en lugar de las dependencias externas;

M. Considerando que el instrumento para el refuerzo de la industria europea de defensa mediante las adquisiciones en común[10] (EDIRPA) y el Programa para la Industria de Defensa Europea (EDIP) puede desempeñar un papel importante para apoyar el desarrollo de tecnologías y capacidades innovadoras pertinentes para la movilidad

---

10 Reglamento (UE) 2023/2418 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por el que se establece un instrumento para el refuerzo de la industria europea de defensa mediante las adquisiciones en común (EDIRPA), (DO L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

militar; destaca que deben aprovecharse plenamente las sinergias entre el EDIP, el EDIRPA, el Mecanismo «Conectar Europa» y otros instrumentos de financiación de la Unión con el fin de reforzar la resiliencia de las infraestructuras de transporte y mejorar la capacidad global de la Unión para garantizar un desplazamiento militar rápido y seguro;

N. Considerando que un control sólido de las inversiones contribuye a la seguridad económica de la Unión, protege las infraestructuras críticas y las tecnologías de adquisiciones hostiles y complementa las políticas industriales destinadas a promover la autonomía y el liderazgo tecnológico europeos; que la revisión del Reglamento (UE) 2019/452[11] sobre el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión es un instrumento clave para preservar la seguridad de la Unión, el orden público y los intereses estratégicos;

O. Considerando que el Parlamento adoptó su Posición sobre el Reglamento propuesto[12], haciendo hincapié en que todos los Estados miembros deberían estar obligados a mantener un mecanismo de control de las inversiones extranjeras por el bien de la seguridad y el orden públicos, y que se necesita una mayor armonización en todos los sistemas nacionales para abordar las dependencias estratégicas y las vulnerabilidades tecnológicas y de infraestructura emergentes;

P. Considerando que, a pesar de los importantes progresos realizados en los últimos años para mejorar la movilidad militar mediante la aplicación de las acciones establecidas en el Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0, siguen existiendo considerables cuellos de botella y obstáculos normativos, administrativos, financieros y de infraestructura;

Q. Considerando que existe una necesidad urgente de intensificar los esfuerzos coordinados e integrados a escala de la Unión, la OTAN y los Estados miembros para aumentar los recursos y abordar tales obstáculos físicos, legislativos y normativos;

R. Considerando que las auditorías internas y la experiencia reciente muestran graves deficiencias en la política de movilidad militar de la Unión, con retrasos derivados de la carga burocrática y una infraestructura inadecuada, lo que significa que podría tardarse más de un mes en trasladar equipos militares a través de las fronteras en respuesta a un ataque;

S. Considerando que muchas rutas de transporte europeas todavía no son aptas para vehículos militares pesados; que determinados

---

11 Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79 I de 21.3.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Textos Aprobados, P10_TA(2025)0102.

Estados miembros han prohibido la entrada de tanques por superar los límites nacionales de peso y han detenido a algunos convoyes en puentes no diseñados para tales cargas, lo que pone de relieve la necesidad urgente de modernizar infraestructuras clave como líneas ferroviarias, carreteras, túneles y puentes para que sean conformes a las normas militares;

T. Considerando que las inversiones en mejorar las infraestructuras de doble uso existentes en el transporte aéreo, ferroviario, por carretera y por vías navegables generan beneficios significativos tanto para las comunidades y las empresas en tiempos de paz como para los sistemas de transporte de pasajeros y de mercancías, además de contribuir a la descarbonización del transporte, la finalización de la red transeuropea de transporte (RTE-T), las capacidades de protección civil y el refuerzo del mercado único;

U. Considerando que los operadores de transporte desempeñan un papel importante en la movilidad militar; que los procedimientos no armonizados, sin embargo, son motivo frecuente de retrasos en las operaciones de transporte y en la expedición de permisos transfronterizos;

Responder a las realidades geopolíticas cambiantes

1. Subraya la importancia de la movilidad militar para la seguridad y la defensa europeas; destaca que abordar las deficiencias estratégicas y la necesidad de la Unión de mejorar la movilidad militar se ha vuelto más urgente a la luz de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania;

2. Acoge con satisfacción la ambición de la Unión y de los Estados miembros de aumentar sustancialmente su preparación en el ámbito de la defensa, reducir las dependencias estratégicas, abordar las brechas en materia de capacidades y reforzar la base tecnológica e industrial de la defensa europea en el marco de las políticas de la Unión relevantes y de la política común de seguridad y defensa (PCSD), así como en el contexto de la OTAN; celebra la cooperación entre la Unión y la OTAN en el refuerzo de la movilidad militar; considera, no obstante, que ha llegado el momento de transformar urgentemente los objetivos comunes declarados de la Unión y la OTAN en avances reales;

3. Elogia los esfuerzos colectivos para apoyar a Ucrania; insiste en la necesidad de extraer lecciones de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania sistemáticamente, también en cuanto a movilidad militar y, en particular, atendiendo a la experiencia de las fuerzas armadas ucranianas, así como de los ejercicios nacionales y multinacionales; subraya la importancia de elaborar planes de apoyo y de contingencia logística, así como de identificar los enlaces débiles y pendientes; destaca la importancia de una coordinación

temprana y eficaz con los socios estratégicos, en particular con la OTAN;

4. Subraya que Rusia representa una amenaza considerable para la seguridad de la Unión Europea y que es esencial desarrollar la capacidad de despliegue rápido de tropas y capacidades militares en el flanco oriental de la Unión;

5. Hace hincapié en la necesidad estratégica de invertir en los Estados miembros situados a lo largo de los cuatro corredores prioritarios de movilidad militar de la Unión —los corredores septentrional, oriental, central meridional y central septentrional—, ya que una movilidad militar mejorada y eficaz es esencial para la seguridad de todos los Estados miembros y de todos los ciudadanos europeos;

6. Destaca que una mayor movilidad militar reforzará la PCSD de la Unión y sus misiones y operaciones; pide a la Unión y a los Estados miembros que adopten una visión común sobre cómo hacer avanzar sus acciones en materia de movilidad militar y que formulen resultados concretos que deban integrarse en la Brújula Estratégica de la Unión; exige una preparación concreta en materia de movilidad militar mediante la adopción de un enfoque global de la logística militar que abarque la seguridad de las infraestructuras críticas, los centros de transporte, el mantenimiento, el almacenamiento, el repostaje, la reparación y la munición;

7. Destaca que la movilidad militar no se limita al desplazamiento de tropas, armas y equipos, sino que también afecta a la ayuda humanitaria y a las acciones de solidaridad; subraya que el apoyo a la movilidad militar también puede aportar beneficios significativos a la ciudadanía, ya que la capacidad de desplegar rápidamente fuerzas militares podría contribuir a acelerar la prestación de asistencia humanitaria y apoyo médico, así como la reparación de infraestructuras en caso de catástrofes naturales, pandemias u otras crisis; destaca, además, que las inversiones de la Unión en infraestructuras de movilidad militar pueden generar beneficios tangibles para las comunidades locales y la conectividad, lo que aumentaría la resiliencia local, la integración económica, la creación de empleo y el apoyo público a la agenda europea de seguridad;

Abordar las cuestiones financieras

8. Destaca que en el próximo marco financiero plurianual (MFP) debe mantenerse un instrumento de financiación del transporte de la Unión gestionado de forma centralizada y específico, como el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), como principal fuente de financiación sólida para la movilidad militar, y que su presupuesto general para el transporte debe aumentarse significativamente; acoge con satisfacción, por tanto, la propuesta de acordar un mayor presupuesto para la movilidad militar en el próximo MFP, que prevé

destinar más de 50 000 000 000 EUR al transporte en el marco del MCE para el período 2028-2034, de los cuales 17 000 000 000 EUR a la movilidad militar;

9. Recuerda la decisión sin precedentes del Consejo de recortar un 75 % de la financiación para la movilidad militar en el MFP 2021-2027, en comparación con la posición del Parlamento y de la Comisión, y subraya que esta situación no puede repetirse; subraya que, debido a la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia, el presupuesto de movilidad militar tuvo que adelantarse y se gastó en su totalidad a principios de 2024; insiste en que se aumenten drásticamente los recursos asignados a la movilidad militar en el próximo MFP para satisfacer la necesidad de inversión estimada de al menos 100 000 000 000 EUR para abordar los 500 puntos críticos identificados en la Unión que necesitan una mejora urgente;[13]

10. Insiste, teniendo en cuenta esta necesidad de inversión y las recomendaciones del informe Draghi, en la importancia de preservar al menos el importe indicado de 17 000 000 000 EUR en las negociaciones posteriores sobre el límite global del MFP y proteger, al mismo tiempo, la asignación para la consecución de la RTE-T; subraya que el Consejo no debe presentar ninguna propuesta para recortar el importe de esta financiación y considera que la canalización de estos fondos hacia la movilidad militar deberá ser objeto de un estrecho seguimiento;

11. Destaca la necesidad de fomentar con éxito la cooperación y la armonización de los Estados miembros en proyectos de transporte transfronterizos a gran escala y en el despliegue de infraestructuras de doble uso para permitir una movilización y un desplazamiento rápidos y eficientes a gran escala de tropas, equipos y activos militares en toda la Unión;

12. Reitera que las iniciativas y la financiación de la movilidad militar no deben dificultar que se lleven a cabo las acciones relacionadas con la finalización de una RTE-T inteligente, resiliente, interoperable, descarbonizada y sostenible; recuerda el objetivo de completar la red básica de la RTE-T de aquí a 2030, en especial el despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), y la red básica ampliada de aquí a 2040;

13. Hace hincapié en que la finalización a su debido tiempo de proyectos de infraestructuras de transporte transfronterizos dentro de la RTE-T es un objetivo indispensable para alcanzar los objetivos de doble uso y movilidad militar eficaces en Europa; recuerda que, según el

---

13 Comunicación conjunta de la Comisión y del alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 16 de octubre de 2025, titulada «Preservar la paz: hoja de ruta para la preparación en materia de defensa 2030», (JOIN(2025)0027).

documento de posición de los coordinadores de la RTE-T de abril de 2024, la inversión total necesaria para completar la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T asciende a 845 000 000 000 EUR para los próximos 15 años, y que, solo para los proyectos con el mayor valor añadido de la Unión, el importe restante que debe invertirse se estima en al menos 210 000 000 000 EUR;

14. Recuerda que la ejecución de grandes proyectos de infraestructuras de transporte cruciales para la movilidad militar requiere financiación a largo plazo debido a la naturaleza de las acciones que deben emprenderse;

15. Destaca la necesidad de racionalizar y simplificar los procedimientos para obtener financiación para proyectos de infraestructuras de doble uso en el marco de movilidad militar del MCE en el próximo MFP;

16. Acoge con satisfacción los préstamos iniciales del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para las inversiones en proyectos de infraestructuras de doble uso destinados a mejorar la movilidad militar; pide la implicación sostenida del BEI para contribuir a la financiación de otros proyectos y capacidades de infraestructuras de doble uso;

17. Anima a explorar la posibilidad de desarrollar mecanismos de financiación adicionales, como un banco de defensa, seguridad y resiliencia, para abordar las necesidades de financiación en materia de seguridad, defensa y resiliencia;

18. Reitera que los Estados miembros pueden utilizar la financiación máxima disponible en el marco del actual MFP, incluidas las medidas recientemente introducidas para reasignar recursos en el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y en el Fondo de Cohesión, así como reorientar rápidamente los fondos no utilizados del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia hacia inversiones en defensa, incluidas infraestructuras de doble uso y activos móviles para fomentar la movilidad militar, incluida la contramovilidad militar;

19. Pide garantías de que los presupuestos específicos del EDIP, el Fondo Europeo de Defensa, el programa SAFE y las medidas adoptadas en el marco del paquete ómnibus de preparación en materia de defensa y otras iniciativas de defensa de la Unión puedan utilizarse para apoyar la expansión y la mejora de las infraestructuras de doble uso tanto físicas como digitales y la adquisición colaborativa y predecible de capacidades de defensa, también en materia de movilidad militar, para consolidar una Unión Europea de Defensa genuina;

Eliminar los obstáculos a la movilidad militar y avanzar hacia un «espacio militar Schengen»

20. Reitera su llamamiento en favor de un «espacio militar Schengen» y anima a la Comisión a que facilite una hoja de ruta para alcanzar este objetivo sin más dilación;

21. Reitera su profunda preocupación por la actual falta de capacidad de respuesta y eficiencia en la movilidad militar, que se ve obstaculizada por una complejidad normativa y de procedimiento y una falta de armonización que se traducen en una coordinación lenta y en pérdidas de tiempo;

22. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que integren un enfoque que incluya a toda la sociedad con respecto a la movilidad militar y en el que participen todas las partes interesadas pertinentes, incluidos los sectores público, privado y civil, comunicando y explicando las medidas adoptadas;

23. Pide a los Estados miembros y la Comisión que apliquen plenamente, con carácter de urgencia, los 13 compromisos asumidos en el marco del compromiso de movilidad militar 2024, centrándose en las inversiones en infraestructuras y activos de transporte, la armonización normativa, la aceleración de los permisos de movimientos transfronterizos y la mejora de la PCSD y de la cooperación entre la Unión y la OTAN;

24. Insta a la Comisión a que, a la hora de proponer nuevas medidas, adopte un enfoque horizontal que armonice y simplifique los reglamentos y procedimientos con el objetivo urgente de integrar y coordinar el enfoque de la Unión para eliminar todos los obstáculos administrativos, diplomáticos, logísticos y de infraestructura existentes a la movilidad militar;

25. Aboga por la creación de una ventanilla única digital europea para la expedición de autorizaciones de movimientos transfronterizos de equipos militares que incluya un sistema codificado de prioridades y una base de datos compartida con la OTAN;

26. Destaca la necesidad de racionalizar normas y procedimientos nacionales complejos, largos y divergentes; insiste en que el próximo paquete de movilidad militar proponga procedimientos simplificados, armonizados, uniformes y digitalizados en todos los modos de transporte, incluidos los relativos a las aduanas, el transporte de mercancías peligrosas, el transporte especial, las autorizaciones diplomáticas y el uso de permisos idénticos, como en el caso de las ofertas/créditos de movimiento transfronterizo y la documentación del impreso 302 UE/OTAN, que deberían reconocer y utilizar todos los Estados miembros; pide, además, el desarrollo de un sistema aduanero militar para digitalizar las formalidades aduaneras y reducir la carga administrativa y los costes con respecto a los proyectos existentes de la Unión, como el «Secure Digital Military Mobility System» (Sistema de Movilidad Militar Digital Segura);

27. Subraya la importancia de eliminar las barreras administrativas y los obstáculos de infraestructura a los que se enfrentan las empresas que realizan transportes especiales por carretera de equipos militares y grúas para proyectos de infraestructuras críticas; pide, por tanto, una mayor armonización de las normas sobre el transporte especial por carretera en el marco de la revisión en curso de la Directiva sobre pesos y dimensiones;

28. Subraya que la prestación de cobertura de seguro de riesgo de guerra a los proveedores de logística de alto riesgo puede servir de incentivo para las empresas, ya que contribuye a mitigar los riesgos operativos;

29. Destaca que la armonización de los procedimientos y la interoperabilidad efectiva reforzarán la confianza mutua entre los Estados miembros y reforzará la conectividad transfronteriza;

30. Acoge con satisfacción el objetivo de simplificar los marcos jurídicos y administrativos propuestos en el paquete ómnibus de preparación en materia de defensa, así como la próxima Comunicación conjunta sobre movilidad militar 2025, y pide su rápida entrada en vigor y aplicación;

Marco de crisis

31. Insta a la Comisión a presentar un marco jurídico y operativo que aborde las «situaciones de crisis», distinguiendo claramente entre al menos tres fases, como por ejemplo «tiempos de paz», «crisis» y «tiempos de guerra», y que incluya normas para cada fase, con el fin de garantizar la interoperabilidad y el acceso prioritario de las fuerzas armadas a las instalaciones, redes y activos de transporte, con desplazamientos racionalizados del personal y los equipos militares a lo largo de los corredores militares y entre ellos; pide que este marco proporcione definiciones claras de «situaciones de repliegue» y «soluciones de repliegue» para garantizar la continuidad del transporte militar en caso de perturbación, así como orientaciones a los Estados miembros para que encomienden a diferentes proveedores de seguridad la vigilancia y la protección de las infraestructuras críticas;

32. Espera que el próximo marco legislativo establezca un sistema de comunicación y coordinación eficaz y claro entre las autoridades militares y públicas, incluida la OTAN, para también intercambiar información en función de las necesidades, con administradores de infraestructuras y transportistas cualificados para prestar servicios de logística militar, con vistas a fomentar la resiliencia en todas las redes para cada fase; señala, en particular, la falta de cooperación y la comunicación limitada entre las autoridades portuarias y los agentes militares o de la consolidación de la defensa pertinentes; entiende el carácter sensible de las prácticas de intercambio de

información, especialmente con las autoridades portuarias europeas de propiedad extranjera; subraya, no obstante, que es necesario un canal fiable y seguro para el intercambio de información específica;

33. Destaca la necesidad de establecer un mecanismo de toma de decisiones permanente que permita a los jefes de Estado o de Gobierno tomar medidas inmediatas en las fases de «crisis» y «tiempos de guerra»;

34. Pide a la Comisión que cree un grupo de trabajo sobre movilidad militar con representantes de todos los órganos competentes de la Unión para racionalizar la preparación, la aplicación y el seguimiento de todas las iniciativas relativas a la movilidad militar de manera horizontal y, en paralelo, pide la designación de puntos de contacto nacionales para mejorar la gobernanza y la coordinación generales de la movilidad militar;

35. Insta a la Comisión a que tenga en cuenta todas las recomendaciones formuladas por el Tribunal de Cuentas Europeo en relación con la gobernanza en todas las iniciativas futuras en el ámbito de la movilidad militar;

36. Reconoce el papel crucial de los trabajadores del transporte en la movilidad militar y en la facilitación de cadenas de suministro; pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden la escasez de mano de obra, que inviertan en la mano de obra del sector del transporte, que mejoren las condiciones de trabajo, que ofrezcan oportunidades de formación para dotar a los trabajadores de las capacidades necesarias para la movilidad militar y que refuercen el atractivo del sector;

Mejorar y construir nuevas infraestructuras de doble uso

37. Acoge con satisfacción la adopción por parte del Consejo de los cuatro corredores prioritarios de movilidad militar en la Unión para desplazamientos rápidos y a gran escala, creados en cooperación con la OTAN, y la identificación en curso de 500 puntos críticos que necesitan una mejora urgente; destaca que más del 94 % de estos corredores forman parte de la RTE-T, lo que pone de relieve las fuertes sinergias entre las infraestructuras civiles y militares; pide que se efectúe una evaluación precisa de las necesidades de financiación para finalizar estos corredores de movilidad militar;

38. Subraya la necesidad de acelerar el desarrollo de las infraestructuras de transporte y de mejorar tanto la protección física como la ciberprotección de sus componentes críticos a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios;

39. Hace hincapié en que los enlaces más débiles y los cuellos de botella repercuten en el funcionamiento y la continuidad efectiva de

corredores enteros y de la red en su conjunto; pide, por tanto, a la Comisión y a los Estados miembros que asignen recursos adecuados para garantizar una red de movilidad militar bien conectada, sin olvidar las mejoras en el mantenimiento, la modernización y la interoperabilidad de las infraestructuras existentes;

40. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que evalúen la necesidad de designar un coordinador europeo específico para cada corredor de movilidad militar prioritario para facilitar su aplicación, y que dichos coordinadores formen parte del grupo de trabajo sobre movilidad militar;

41. Recuerda que las infraestructuras de contramovilidad, incluidos los obstáculos de doble uso, las fortificaciones y los sistemas de despliegue rápido para reforzar la defensa fronteriza y territorial, también constituyen una parte importante de la movilidad militar; pide a la Comisión y a los Estados miembros que lleven a cabo una planificación y preparación exhaustivas y coordinadas de las infraestructuras de contramovilidad en los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios, dando prioridad al corredor oriental y al septentrional;

42. Recuerda que el ferrocarril es la columna vertebral del sistema de movilidad terrestre para desplazar grandes cantidades de activos militares de gran tamaño, pesados y peligrosos; insiste en que debe darse prioridad a las soluciones inmediatas y a corto plazo, como la eliminación de las cargas administrativas para el personal militar en los desplazamientos transfronterizos; pide a la Comisión que garantice un mayor desarrollo de las capacidades, especialmente en los centros de transporte y las zonas clave, en consonancia con los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios;

43. Subraya el papel crucial que desempeña la interoperabilidad ferroviaria a la hora de garantizar unas operaciones sin fisuras en todos los Estados miembros; expresa su profunda preocupación por la persistente falta de interoperabilidad ferroviaria causada por las diferencias en el ancho de vía ferroviario dentro de la Unión, por ejemplo en los Estados bálticos, Finlandia y la península ibérica, lo cual afecta a los movimientos transfronterizos de tropas, equipos y activos y hace que el transporte por carretera sea indispensable; pide a la Comisión que siga abordando los diversos obstáculos a la continuidad de las operaciones ferroviarias en toda la Unión, entre otros el lento despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y el acoplamiento automático digital, así como las diferencias en el ancho de vía ferroviario; recuerda el requisito del Reglamento RTE-T de que los Estados miembros afectados presenten sus planes a más tardar en julio de 2026 para la migración de sus redes al ancho de vía nominal estándar europeo; acoge con satisfacción, a este respecto, el proyecto Rail Baltica de conectar los Estados bálticos a la red ferroviaria de la Unión adaptando sus

anchos de vía; considera que este proyecto es estratégico para la movilidad tanto civil como militar, pues proporciona conexiones ferroviarias interoperables, sostenibles y de alta capacidad en todo el flanco oriental de la Unión;

44. Señala que las tecnologías digitales pertinentes para aumentar la capacidad ferroviaria civil, como el ERTMS y el acoplamiento automático digital, también lo son para la movilidad militar y deben mejorarse; advierte de que el ERTMS se desarrolló en un contexto geoestratégico diferente y pide que se evalúe su solidez y resiliencia en materia de ciberseguridad; subraya que, dada su dependencia de la tecnología radioeléctrica, cualquier indisponibilidad de la red provocada por interferencias intencionadas u otros factores daría lugar a la suspensión inmediata del tráfico ferroviario; pide, del mismo modo, una evaluación de carácter similar en el marco del desarrollo del futuro sistema de comunicaciones móviles ferroviarias;

45. Señala que, a menudo, las conexiones por carretera y ferroviarias con los puertos y las terminales de mercancía son a menudo clave para facilitar los desplazamientos de «último kilómetro» y hacer llegar los equipos militares a las zonas pertinentes y, como tales, desempeñan una función vital para el éxito de la movilidad militar; recuerda que todos los puntos estratégicos del transporte por carretera, como los aparcamientos, las estaciones de repostaje y los puntos de lavado de vehículos, deben modernizarse urgentemente para dar cabida a un gran número de unidades de transporte militar y de efectivos en caso de emergencia; insta, por tanto, a invertir en infraestructuras de carreteras clave a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios a fin de facilitar una movilidad militar lo más eficaz posible;

46. Pide un marco europeo armonizado que facilite la circulación de convoyes militares operados por proveedores civiles autorizados, como los que ofrecen servicios de transporte por carretera especiales o de grúas especializadas y equipos pesados, a través de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios, garantizando al mismo tiempo la seguridad civil;

47. Destaca que los puertos desempeñan un papel estratégico como nodos críticos en la red de movilidad militar, que sirven como puntos de entrada y salida para despliegues militares a gran escala y permiten la integración del transporte marítimo en el terrestre, especialmente para la cooperación transatlántica, así como en la resiliencia de los intereses económicos estratégicos de la Unión; observa que la infraestructura marítima adolece de deficiencias estructurales, ya que muchas terminales de la Unión no están diseñadas para gestionar la militar; destaca la necesidad de garantizar una capacidad suficiente para los suministros militares y de establecer planes de emergencia para desviar la carga civil en caso necesario;

48. Subraya que la propiedad y el control de determinadas infraestructuras marítimas críticas requiere una acción inmediata y normas más estrictas, como se destaca en el libro blanco conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030»;

49. Pide inversiones en infraestructuras portuarias y que se modifiquen los requisitos para acceder a los instrumentos financieros tanto para los puertos marítimos como para los puertos de aguas interiores a fin de reforzar su integración en los corredores de la RTE-T y mejorar las políticas de seguridad energética de la Unión; insta a la Comisión a que diseñe y ponga en marcha estrategias para aumentar y reforzar las capacidades de los puertos; subraya las dimensiones tanto superficiales como subsuperficiales del ámbito marítimo y pide que se incluyan transbordadores de carga rodada para el transporte de pasajeros y vehículos como activos móviles de doble uso en el ámbito de aplicación de la estrategia de movilidad militar de la Unión;

50. Señala que las vías navegables interiores también son un elemento importante de la movilidad militar, ya que ofrecen medios de transporte de doble uso ininterrumpidos y sostenibles gracias a su capacidad disponible, su complementariedad intermodal y su menor vulnerabilidad al oportunismo en materia de inteligencia; toma nota de la capacidad actual de la red de vías navegables para transportar activos militares sobredimensionados, mercancías peligrosas y combustibles para suministros regulares, así como para proporcionar soluciones auxiliares como parte de la planificación de contingencia; sugiere evaluar la necesidad de seguir ampliando las esclusas existentes y de aumentar la disponibilidad de grúas y de la flota acuática;

51. Subraya la importancia de crear centros logísticos adicionales y terminales de transbordo a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios; pide que los centros logísticos y las terminales de transbordo comerciales ya existentes pertinentes para el transporte militar a lo largo de los corredores de movilidad militar se designen adecuadamente como infraestructuras de doble uso y estén equipados con equipos adecuados para su finalidad, como plataformas de carga de acceso directo y rampas adecuadas para activos militares;

52. Destaca la importancia de establecer una red de centros logísticos estratégicamente situados a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios, incluidos los puertos interiores, capaces de proporcionar la infraestructura necesaria para el mantenimiento, el almacenamiento y la reparación a fin de garantizar transferencias intermodales rápidas entre las infraestructuras viarias, ferroviarias, marítimas, de vías navegables interiores y aeroportuarias y las instalaciones militares; subraya, a este respecto, que estos centros logísticos deben proporcionar las

infraestructuras energéticas de doble uso necesarias, como las estaciones de repostaje y recarga, para responder a las necesidades de movilidad y contribuir a la seguridad del suministro;

53. Hace hincapié en que los centros logísticos deben proporcionar espacio, capacidad e infraestructura a las tropas en tránsito, en particular en lo que respecta a proporcionar alojamiento, alimentos y combustible;

54. Pide que también se apoye el desarrollo de centros logísticos en el marco de los programas industriales europeos pertinentes para reforzar la resiliencia de la base industrial y tecnológica europea; recuerda la necesidad de adoptar medidas sobre la digitalización de los procesos logísticos para garantizar la resiliencia y la seguridad de las infraestructuras estratégicas;

55. Considera de la máxima importancia ampliar los corredores de transporte, también para la movilidad militar, a Ucrania, la República de Moldavia y los Balcanes Occidentales con el fin de mejorar la interoperabilidad, aumentar la capacidad de respuesta operativa, apoyar a los socios cuando sea necesario en su resistencia frente a la agresión rusa y otras amenazas híbridas en la región, y disuadir de perpetrar nuevas agresiones en el territorio de la Unión en el futuro; toma nota del uso de los corredores de solidaridad para la movilidad militar y considera importante reforzarlos para mejorar la seguridad y la resiliencia de Ucrania;

56. Subraya que la modelización digital, los mapas digitales, los sistemas de información geográfica y los servicios de datos geoespaciales precisos, seguros y actualizados son indispensables para la planificación de rutas e infraestructuras tanto civiles como militares, la coordinación transfronteriza y el rápido despliegue de tropas y equipos; hace hincapié en que la protección de los datos y las comunicaciones durante los desplazamientos de movilidad militar reviste la máxima importancia para la seguridad de los civiles y el personal militar y la preservación de las capacidades; destaca que todos los servicios de información sobre transporte utilizados con fines militares y de defensa deben estar debidamente protegidos, también mediante legislación, para evitar fugas digitales de información sensible relacionada con las operaciones de movilidad militar y los datos económicos; insta a la Comisión a coordinar las medidas de seguridad digital y electrónica a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios;

57. Subraya que toda la Unión Europea es vulnerable a los ciberataques y a la intrusión digital; destaca que los sistemas digitales que controlan las infraestructuras y los activos físicos de transporte constituyen objetivos prioritarios de ciberataques; pide, por tanto, a la Unión y a los Estados miembros que apoyen el desarrollo y la adopción de tecnologías digitales soberanas europeas innovadoras,

incluida Galileo, para reforzar tanto la ciberseguridad como la resiliencia de estas infraestructuras y activos; destaca, a este respecto, el potencial de la inteligencia artificial y anima a proseguir los esfuerzos de investigación y desarrollo para desarrollar capacidades digitales de próxima generación;

58. Expresa su profunda preocupación por el aumento de los ciberataques rusos contra los sistemas de navegación en la región del mar Báltico; pide a la Comisión que incluya y aborde la naturaleza de las amenazas híbridas en su próximo paquete ómnibus, así como las interferencias intencionadas y la suplantación de los sistemas mundiales de navegación por satélite como ataque híbrido al tráfico marítimo y aéreo europeo;

59. Hace hincapié en la necesidad de acelerar la transposición y la aplicación de la Directiva SRI 2[14] y de mejorar la cooperación entre las autoridades sectoriales de transporte, las agencias competentes en materia de ciberseguridad, los equipos de respuesta a incidentes de seguridad informática y la red de organizaciones de enlace nacionales para la gestión de cibercrisis; destaca la importancia de incluir medidas concretas que aborden los aspectos de la movilidad militar en las evaluaciones de riesgos de ciberseguridad nacionales y de la Unión;

60. Subraya la importancia de proteger y mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte críticas, también contra los ciberataques y las amenazas híbridas que ponen en peligro el tráfico civil por tierra, mar y aire; recuerda que las infraestructuras críticas en materia de energía y comunicación (aéreas, de superficie, submarinas o subacuáticas, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite) también afectan directamente al éxito de las actividades de movilidad militar;

61. Pide el establecimiento de un mecanismo europeo de seguimiento y respuesta rápida en caso de ciberataques o ataques híbridos contra infraestructuras críticas de transporte, energía y comunicación, que se desarrollará en estrecha cooperación con la OTAN;

62. Pide a la Comisión que tome medidas urgentes para simplificar y acelerar los procedimientos para ejecutar inversiones destinadas a la movilidad militar, en particular para establecer unas exenciones específicas de las normas vigentes en materia de contratación pública para las infraestructuras y los activos de movilidad militar

---

14 Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80). http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

que tengan un importante componente militar o de doble uso; subraya que los proyectos de interés estratégico europeo deben ejecutarse sin retrasos excesivos, garantizando al mismo tiempo la transparencia, la competencia leal y el derecho de defensa;

63. Señala la importancia de las asociaciones público-privadas para la movilidad militar; anima a la Unión y a los Estados miembros a que faciliten e incentiven la cooperación civil-militar en relación con la movilidad militar; destaca la importancia de la previsibilidad en cuanto a la demanda de capacidades de movilidad militar, junto con una financiación suficiente y unas normas de contratación pública simplificadas, lo que permitiría a las industrias de suministro aumentar y mantener los niveles de producción;

64. Considera que el principio de preferencia europea debe ser una prioridad en los esfuerzos de la Unión por reforzar su autonomía estratégica y su resiliencia, reconociendo al mismo tiempo la libertad de los Estados miembros de desarrollar sus capacidades militares para responder a las amenazas a corto plazo; recuerda que este principio debe aplicarse para garantizar que los fondos de la Unión invertidos en defensa y seguridad a través de programas como SAFE, EDIP y EDIRPA, en particular en tecnologías relacionadas con infraestructuras críticas de doble uso, apoyen a la base industrial y tecnológica de la defensa europea;

65. Reitera que la resiliencia de las infraestructuras críticas requiere un control más armonizado y riguroso de la inversión extranjera directa en la Unión; destaca que la revisión del Reglamento (UE) 2019/452 sobre el control de las inversiones extranjeras directas representa un paso importante hacia un marco europeo más coherente y eficaz para proteger la seguridad y el orden público, preservando al mismo tiempo la apertura y la transparencia; acoge con satisfacción, a este respecto, la propuesta de la Comisión de revisar el Reglamento (UE) 2019/452 sobre el control de las inversiones extranjeras directas, que debe aspirar a equilibrar adecuadamente las necesidades de inversión y la protección de los intereses esenciales en materia de seguridad, así como las capacidades de defensa de la Unión;

66. Subraya que, en la próxima década, junto a los avances en los esfuerzos de descarbonización del transporte, el uso de combustibles fósiles en la movilidad militar seguirá siendo fundamental, por ejemplo para el uso de locomotoras de doble uso y de locomotoras equipadas con motores de combustión interna, que es la única solución operativa en caso de escasez de energía eléctrica a gran escala;

67. Llama la atención sobre la necesidad de ampliar las cadenas de suministro de combustible para las fuerzas armadas a lo largo de los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios; destaca que las infraestructuras energéticas en todo el flanco oriental requieren

desarrollo para apoyar las actividades de movilidad militar y pide a la Comisión que aborde esta «sequía de combustible»; alienta el almacenamiento de reservas estratégicas de energía, que podrían ser especialmente pertinentes para las regiones con infraestructuras de gasoductos y capacidad de almacenamiento de combustible insuficientes; pide, a este respecto, a la Comisión que revise la Directiva sobre reservas de petróleo[15] a la luz de los recientes cambios geopolíticos con el fin de mejorar la seguridad energética y la resiliencia frente a las amenazas emergentes;

68. Recuerda que, dado que el sistema ferroviario depende de la energía eléctrica para permitir la circulación de trenes, las operaciones ferroviarias requieren el aumento de la resiliencia de las redes energéticas y el restablecimiento rápido de la energía en caso de corte o escasez;

69. Observa con preocupación que la Unión depende en gran medida de las importaciones de petróleo crudo y productos petrolíferos; pide a la Comisión que reconozca que una estrategia europea de movilidad militar sólida requiere una capacidad de producción y refinería de combustibles y de combustibles alternativos resiliente y ubicada predominantemente en la Unión; exige el desarrollo inmediato de una red global de distribución y almacenamiento de combustible y la diversificación del suministro de energía para garantizar la seguridad energética; subraya que la aplicación oportuna de las disposiciones y los objetivos del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[16] también puede desempeñar un papel importante en la diversificación de las opciones de suministro energético para la movilidad militar y contribuir a los objetivos de descarbonización del transporte generales de la Unión;

70. Pide, por tanto, a la Comisión que tenga en cuenta las capacidades y necesidades de movilidad militar a la hora de desarrollar el sistema energético de la Unión, teniendo en cuenta los objetivos de descarbonización y la necesidad de autonomía estratégica y resiliencia;

Flanco oriental

---

15 Directiva 2009/119/CE del Consejo, de 14 de septiembre de 2009, por la que se obliga a los Estados miembros a mantener un nivel mínimo de reservas de petróleo crudo o productos petrolíferos (DO L 265 de 9.10.2009, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

16 Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

71. Subraya que, dada la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, el flanco oriental de la Unión ha sido objeto repetidamente de ciberataques, amenazas híbridas y actos de sabotaje, por ejemplo incidentes contra transportistas; pide, por tanto, a la Unión que redoble sus esfuerzos de apoyo a los Estados miembros para garantizar que las infraestructuras críticas de transporte en el flanco oriental estén plenamente protegidas y sean resilientes, también a través de mecanismos rápidos para el refuerzo y la mejora de la ciberdefensa de los nodos de suministro de energía por ferrocarril, carretera y puertos; destaca, a este respecto, la extrema vulnerabilidad de los Estados bálticos, en particular debido al corredor Suwalki, y subraya que se necesitaría un tiempo de respuesta acelerado y movimientos de tropas más rápidos en caso de agresión rusa;

72. Recuerda que los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios desempeñan un papel crucial en la seguridad y la defensa de la Unión; considera que permitir el funcionamiento rápido y eficiente de todos los corredores de movilidad militar identificados permitirá proteger efectivamente a los Estados miembros actualmente más expuestos a las amenazas que Rusia representa; llama la atención sobre el hecho de que los cuatro corredores de movilidad militar prioritarios de la Unión también garantizan la capacidad de la OTAN para reforzar rápidamente y defender con eficacia el flanco oriental, fortaleciendo así la seguridad colectiva, la disuasión y la resiliencia en toda la Alianza;

73. Observa que la movilidad militar en y hacia Polonia es esencial para la seguridad de todo el flanco oriental; subraya el valor añadido de los centros logísticos multimodales situados en Europa occidental para garantizar el rápido desplazamiento de tropas europeas y aliadas y equipos pesados a Europa oriental;

74. Acoge con satisfacción la iniciativa del Pacto para las Regiones Orientales, recientemente anunciada por la Comisión, cuyo objetivo es proporcionar apoyo personalizado a los Estados miembros situados a lo largo de la frontera oriental de la Unión para mejorar las infraestructuras e impulsar la resiliencia en las regiones fronterizas; destaca la importancia fundamental del Escudo Oriental como proyecto estratégico destinado a reforzar la seguridad de Europa, también mediante la protección de los corredores militares pertinentes, para mantener la capacidad de respuesta, y toma nota de su inclusión en el libro blanco sobre la preparación en materia de defensa; pide que se asignen recursos financieros adecuados para garantizar su ejecución;

75. Recuerda que los proyectos de infraestructuras de movilidad militar deben reevaluarse y actualizarse sistemáticamente como parte del Semestre Europeo para la defensa en consonancia con las últimas capacidades y amenazas militares, yendo más allá de la expansión

territorial de los puertos para incluir la formación del personal y la mejora de la gestión del tráfico marítimo, así como las capacidades de resiliencia frente a amenazas en rápida evolución, como la detección de drones submarinos;

76. Apoya la iniciativa europea de defensa antidrones, a la luz de las violaciones recientes y reiteradas en el espacio aéreo europeo por parte de drones no tripulados; pide mejoras y aumentos en las capacidades de drones en todos los Estados miembros en cooperación con la OTAN y sobre la base de las experiencias sobre el terreno de las fuerzas armadas ucranianas; destaca que estas capacidades europeas de drones deben basarse en las lecciones aprendidas de Ucrania sobre la gran importancia de crear ecosistemas innovadores de drones y de defensa contra los drones, vinculando la investigación y el desarrollo a la producción, y apoyarse en una capacidad de producción escalable y un desarrollo tecnológico continuo, tanto de drones submarinos, de reconocimiento y de combate como de capacidades de defensa y lucha contra drones;

77. Recuerda que una red de defensa contra los drones sería adaptable para fines de doble uso y ayudaría a hacer frente a las amenazas no relacionadas con la defensa u otros peligros comunes a todas las fronteras de la Unión, incluida la protección de las fronteras, la instrumentalización de la migración, la protección de las infraestructuras críticas y la delincuencia organizada transnacional;

Mejorar las capacidades

78. Reitera que los sistemas de transporte de superficie son los principales modos de transporte para el movimiento de activos militares, que suelen ser pesados y sobredimensionados y contienen mercancías peligrosas;

79. Toma conocimiento con preocupación de la actual escasez de determinados equipos de movilidad militar, como los vagones plataforma, y de que su producción ha disminuido desde el período de la Guerra Fría; pide que se apoye su desarrollo en el marco de los programas industriales europeos; subraya la necesidad crítica de colaboración entre las partes interesadas públicas y privadas para aprovechar y maximizar el potencial de los recursos ferroviarios disponibles para la movilidad militar y alienta el uso de contratos de reserva;

80. Destaca la necesidad de abordar urgentemente la falta de flota de material rodante en las organizaciones ferroviarias europeas; hace hincapié en la importancia de un procedimiento de autorización armonizado para el material rodante gestionado por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea; recuerda la necesidad de sustituir las normas nacionales por especificaciones técnicas de

interoperabilidad para aumentar la disponibilidad de material rodante transfronterizo con fines militares y civiles;

81. Pide un enfoque coordinado para la adquisición de material rodante ferroviario, con vistas a maximizar el uso eficiente de la capacidad de fabricación disponible; subraya que debe fomentarse la adquisición común de dichos vehículos;

82. Observa que, además del transporte de superficie, el transporte aéreo es la forma más rápida de mover los primeros activos militares y materiales logísticos; destaca la necesidad de desarrollar una reserva de transporte aéreo estratégico y reforzar los elementos de apoyo estratégico para la movilidad militar aérea, como los aviones de transporte pesados;

83. Toma nota del creciente uso de vehículos autónomos en la entrega de suministros militares, lo que proporciona una solución a la escasez de personal en las unidades logísticas militares y minimiza las pérdidas humanas en tiempos de conflicto; insta a que se adapten la legislación y las normativas nacionales y de la Unión para permitir la introducción de una logística semiautónoma en los corredores de movilidad militar;

84. Pide que se reflexione sobre la disponibilidad y adecuación de las capacidades de la Unión para el transporte médico de numerosos pacientes para el personal herido, con el fin de evacuarlos a su debido tiempo y proporcionarles una atención adecuada;

85. Destaca la necesidad de evaluar y agregar las demandas de los Estados miembros para garantizar la disponibilidad y el suministro constantes de activos de doble uso, como locomotoras, buques, camiones, remolques adecuados para cargas anormales, medios de transporte aéreo estratégico, sistemas de repostaje en vuelo y grúas fijas y móviles;

86. Hace hincapié en la importancia de registrar los activos de transporte anteriormente mencionados en un «fondo de solidaridad» civil-militar para que puedan utilizarse siempre y cuando sea necesario de la manera más eficiente, sobre la base de las reservas estratégicas de rescEU de capacidades europeas de respuesta a las crisis; pide a la Comisión que garantice una coordinación a escala de la Unión con los Estados miembros que permita la previsibilidad y la planificación para las industrias de suministro;

87. Destaca la necesidad de garantizar la coherencia entre las prioridades del plan de acción sobre movilidad militar y la programación del EDIP, garantizando que las evaluaciones del déficit de capacidades (PDC y revisión anual coordinada de la defensa) sirvan de guía a la hora de definir las prioridades de financiación; pide a la Comisión que incentive a la base industrial y tecnológica de la defensa europea para abordar estas lagunas; señala la necesidad

de apoyar la inversión en la adquisición, reparación, mantenimiento y puesta en común de activos de transporte a través de instrumentos de financiación a escala de la Unión; destaca la importancia de la previsibilidad en cuanto a la demanda de capacidades de movilidad militar, junto con una financiación suficiente y unas normas de contratación pública simplificadas, lo que permitiría a las industrias de suministro aumentar y mantener los niveles de producción;

88. Pide que se invierta en investigación y desarrollo para desarrollar capacidades de doble uso; destaca la importancia del apoyo de la Unión para estimular la innovación en tecnologías de vehículos de doble uso, incluidas plataformas modulares adaptables para uso tanto civil como militar, así como en las industrias civil naval y del espacio aéreo para fomentar nuevas tecnologías;

Refuerzo de la cooperación UE-OTAN

89. Considera que una mayor movilidad militar refuerza tanto la PCSD como la alianza transatlántica; insiste en que la OTAN depende de la infraestructura de los Estados miembros de la Unión para desplazar tropas y equipos; observa con aprobación que, gracias a los avances en la cooperación UE-OTAN, también a través del diálogo estructurado UE-OTAN sobre movilidad militar, las necesidades militares pertinentes de la Unión son coherentes con los requisitos técnicos y geográficos de la OTAN hasta un nivel cercano al 95 %;

90. Pide a los Estados miembros que refuercen la cooperación ente sí y con la OTAN, en particular en el marco del actual Sistema de Gasoductos de Europa Central y del Programa de Inversión en Seguridad de la OTAN, con el fin de garantizar la interoperabilidad, la ciberseguridad y unas capacidades suficientes de transporte y almacenamiento de combustible para las operaciones militares de la Unión y de la OTAN;

91. Lamenta la persistencia de obstáculos políticos y procedimentales a la hora de compartir información clasificada sobre redes logísticas entre la OTAN y la Unión e insta a un entendimiento compartido a este respecto para lograr sinergias; subraya que estos obstáculos, en particular la falta de un acuerdo con la OTAN para el intercambio de información clasificada, debilitan significativamente la eficiencia de los esfuerzos de defensa de ambas organizaciones; pide que los Estados miembros de la Unión realicen grandes esfuerzos para superar los obstáculos políticos que impiden alcanzar un acuerdo sobre el intercambio de información clasificada; pide que se cree una plataforma permanente de intercambio de información entre la Unión y la OTAN para apoyar la labor del NATO’s Joint Support and Enabling Command (Mando Conjunto de Apoyo y Facilitación de la OTAN);

92. Pide que se organicen periódicamente ejercicios y pruebas de resistencia conjuntos entre la Unión y la OTAN en los que participen las fuerzas armadas, la protección civil, los gestores de infraestructuras y los operadores de transporte para mejorar la comunicación, la coordinación, la racionalización de los procedimientos y la detección y eliminación de los obstáculos a la movilidad militar;

93. Pide a la Comisión y a la OTAN que intensifiquen la coordinación en materia de movilidad marítima, garantizando normas de interoperabilidad para el transporte naval, el acceso a los puertos y la protección de las líneas marítimas de comunicación, prestando especial atención al Atlántico, al Mediterráneo y a las regiones ultraperiféricas; insta a una estrecha cooperación entre la Unión y la OTAN para garantizar la entrega transatlántica de equipos y suministros militares por mar y aire debido a su importancia; reconoce el importante papel de Turquía en la seguridad de las rutas de transporte y la movilidad militar general entre la Unión y la OTAN, en particular su decisión de cerrar el estrecho del mar Negro en febrero de 2022, que impidió a Rusia reforzar su presencia naval en el mar Negro;

94. Observa que el calendario de planificación operativa de la OTAN es de tres días; insiste, por tanto, en el cumplimiento de los compromisos de alcanzar el objetivo máximo de tres a cinco días para completar los procedimientos pertinentes de cruce de fronteras y los procedimientos de autorización de transportes especiales, sobredimensionados o con exceso de peso, sobre la base de unos procedimientos simplificados, armonizados y digitales; pide que el tiempo se reduzca a tres días para las unidades de reacción rápida en «tiempos de paz» y a 24 horas en una situación de crisis; reitera su llamamiento para que se fusionen en uno los dos formularios 302 que utilizan la OTAN y la Unión a fin de reducir las duplicaciones innecesarias y facilitar unos movimientos transfronterizos más rápidos; pide, con el fin de acelerar los procedimientos de concesión de permisos, la introducción de un sistema de reconocimiento automático para los análisis de rutas y puentes dentro de los Estados miembros y más allá de sus fronteras y de un régimen acelerado basado en la notificación para los operadores certificados que realizan transportes militares o relacionados con emergencias como parte del paquete de movilidad militar;

95. Pide a los Estados miembros que desarrollen urgentemente las capacidades de defensa necesarias para el transporte militar, incluida la expansión de las redes de gasoductos de la OTAN y las capacidades de transporte aéreo estratégico, sobre la base de la revisión anual coordinada de los resultados en materia de defensa y las prioridades de desarrollo de capacidades de la Unión para 2023; estima importante satisfacer, en consulta con la OTAN, según

proceda, las necesidades militares y mitigar las lagunas técnicas y geográficas;

96. Destaca el valor añadido de la participación excepcional de los Estados Unidos, Canadá, el Reino Unido, Noruega y Suiza, así como de otros socios afines, en el proyecto de movilidad militar de la CEP; pide la aplicación de los objetivos de capacidades y la ampliación de la participación a países socios estratégicos como Ucrania y la República de Moldavia, en consonancia con las normas de la CEP;

97. Subraya la necesidad de interoperabilidad, también con socios regionales clave, y países candidatos como Ucrania, la República de Moldavia y los Balcanes Occidentales; pide asistencia específica para la República de Moldavia, a fin de que sea más resiliente frente a las amenazas híbridas y esté mejor conectada con los sistemas de transporte y seguridad de la Unión; subraya la importancia de reforzar la coordinación con los socios regionales en materia de normas técnicas, la seguridad de las infraestructuras críticas y la protección de las redes frente a amenazas y ataques híbridos; considera que la interoperabilidad con terceros países debe ir acompañada de evaluaciones periódicas;

98. Destaca la importancia del Parlamento no solo como colegislador en la política de movilidad militar, como parte de la ambición de la Unión de lograr la preparación en materia de defensa de aquí a 2030, sino también en su papel en el control democrático de la acción de la Unión; pide, por tanto, a la Comisión que garantice un seguimiento más sistemático y una presentación de informes más estricta, también en relación con la cooperación de la Unión con la OTAN y la CEP, sobre las medidas, la aplicación y la financiación de la movilidad militar;

°

° °

99. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, a la OTAN, a la Asamblea Parlamentaria de la OTAN, a las agencias de seguridad y defensa de la Unión y a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.