Parlamento Europeu
2024-2029

TEXTOS APROVADOS

P10_TA(2025)0335

A mobilidade militar

Resolução do Parlamento Europeu, de 17 de dezembro de 2025, sobre a mobilidade militar (2025/2090(INI))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, em particular, os seus títulos VI e XVI,

– Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o título V,

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013[1],

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014[2],

– Tendo em conta as Conclusões do Conselho Europeu, designadamente de 26 de junho de 2025, de 6 de março de 2025, 21 e 22 de março de 2024, 14 e 15 de dezembro de 2023, 29 e 30 de junho de 2023, 15 de dezembro de 2022 e 30 e 31 de maio de 2022,

– Tendo em conta as conclusões do Conselho, designadamente de 6 de dezembro de 2024, 18 de novembro de 2024, 13 de junho de 2024, 27 de maio de 2024, 24 de outubro de 2023, 24 de janeiro de 2022 e 22 de janeiro de 2018,

---

1 JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
2 JO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

– Tendo em conta a Comunicação Conjunta da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 10 de novembro de 2017, intitulada «Melhorar a mobilidade militar na União Europeia» (JOIN(2017)0041),

– Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2021/1328 da Comissão, de 10 de agosto de 2021, que especifica os requisitos de infraestrutura aplicáveis a determinadas categorias de ações relativas a infraestruturas de dupla utilização nos termos do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho[3],

– Tendo em conta a comunicação conjunta da Comissão e do alto representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 24 de setembro de 2021, sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar de outubro de 2020 a setembro de 2021 (JOIN(2021)0026),

– Tendo em conta a «Bússola Estratégica para a Segurança e a Defesa – Por uma União Europeia que protege os seus cidadãos, os seus valores e os seus interesses e contribui para a paz e a segurança internacionais», aprovada pelo Conselho Europeu em 21 de março de 2022,

– Tendo em conta a Comunicação conjunta da Comissão e do alto representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 10 de novembro de 2022, intitulada «Plano de Ação para a Mobilidade Militar 2.0» (JOIN(2022)0048),

– Tendo em conta o relatório conjunto da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 13 de novembro de 2023, sobre a execução do Plano de Ação para a Mobilidade Militar 2.0 de novembro de 2022 a outubro de 2023 (JOIN(2023)0037),

– Tendo em conta a Comunicação conjunta da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 28 de maio de 2025, intitulada «A abordagem estratégica da União Europeia para a região do mar Negro» (JOIN(2025)0135),

– Tendo em conta o estudo de apoio da Comissão sobre a adaptação às alterações climáticas e as necessidades de investimento transfronteiriço para realizar a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) publicado em 2024,

– Tendo em conta o relatório conjunto da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política

---

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

de Segurança, de 20 de março de 2025, sobre a execução do Plano de Ação para a Mobilidade Militar 2.0 (JOIN(2025)0011),

– Tendo em conta o «Livro Branco Conjunto — Preparação da defesa europeia 2030» (JOIN(2025)0120), da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 19 de março de 2025,

– Tendo em conta o anexo II revisto do documento «Requisitos militares para a mobilidade militar dentro e para além da UE», adotado pelo Conselho em 18 de março de 2025 (ST 6728/25 ADD1),

– Tendo em conta os relatórios anuais de 2022, 2023 e 2024 da Agência Europeia de Defesa, bem como os seus relatórios sobre a mobilidade militar de março de 2018 e 26 de janeiro de 2024,

– Tendo em conta o Relatório Especial 04/2025 do Tribunal de Contas Europeu, de 5 de fevereiro de 2025, intitulado «Mobilidade militar na UE: Insuficiências de conceção e obstáculos no percurso não permitem atingir velocidade máxima»,

– Tendo em conta o relatório de Sauli Niinistö, de 30 de outubro de 2024, intitulado «Safer Together: Strengthening Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness» [Mais seguros juntos: reforçar a prontidão e a preparação civil e militar da Europa],

– Tendo em conta a Declaração sobre mobilidade militar emitida pelos ministros dos Transportes da Bulgária, da Chéquia, da Estónia, da Finlândia, da Hungria, da Islândia, da Letónia, da Lituânia, da Noruega, da Polónia, da Roménia e da Eslováquia, de 27 de maio de 2025,

– Tendo em conta o 10.º relatório intercalar, de 10 de junho de 2025, sobre a aplicação do conjunto comum de propostas aprovado pelos Conselhos da UE e da NATO em 6 de dezembro de 2016 e 5 de dezembro de 2018,

– Tendo em conta o comunicado da Cimeira de Vílnius emitido pelos Chefes de Estado e de Governo da NATO que participaram na reunião do Conselho do Atlântico Norte em Vílnius, em 11 de julho de 2023, e a Declaração da Cimeira de Washington emitida pelos Chefes de Estado e de Governo da NATO que participaram na reunião do Conselho do Atlântico Norte da NATO, em Washington, em 10 de julho de 2024,

– Tendo em conta as três declarações conjuntas sobre a cooperação UE-NATO, assinadas pelos presidentes do Conselho Europeu e da Comissão e pelo secretário-geral da NATO, em 10 de janeiro de 2023, 5 de dezembro de 2018 e 6 de dezembro de 2016, respetivamente,

– Tendo em conta a proposta da Comissão, de 19 de março de 2025, relativa a um regulamento do Conselho que estabelece a Ação pela Segurança da Europa (SAFE) através do instrumento para reforçar a indústria europeia da defesa (COM(2025)0122),

– Tendo em conta a proposta da Comissão, de 1 de abril de 2025, relativa a um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (UE) 2021/1058 e (UE) 2021/1056 no respeitante a medidas específicas para fazer face a desafios estratégicos no contexto da revisão intercalar (COM(2025)0123),

– Tendo em conta a proposta da Comissão, de 22 de abril de 2025, relativa a um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 e (UE) 2024/795, relativo ao incentivo, no âmbito do orçamento da UE, aos investimentos relacionados com o setor da defesa, a fim de implementar o Plano ReArm Europe (COM(2025)0188),

– Tendo em conta a sua Resolução, de 2 de abril de 2025, sobre a execução da Política Comum de Segurança e Defesa – Relatório anual de 2024[4],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 12 de março de 2025, sobre o Livro Branco sobre o futuro da defesa europeia[5],

– Tendo em conta a sua Resolução de 17 de janeiro de 2024 sobre a criação de uma estratégia europeia dos portos abrangente[6],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 5 de maio de 2022, sobre o impacto da guerra ilegal russa de agressão à Ucrânia nos setores dos transportes e do turismo da UE[7],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 7 de julho de 2021, sobre a cooperação entre a UE e a NATO no contexto das relações transatlânticas[8],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 11 de dezembro de 2018, sobre a mobilidade militar[9],

– Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,

---

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

– Tendo em conta as deliberações conjuntas da Comissão da Segurança e da Defesa e da Comissão dos Transportes e do Turismo, nos termos do artigo 59.º do Regimento,

– Tendo em conta o relatório da Comissão da Segurança e da Defesa e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A10-0242/2025),

A. Considerando que a guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia chamou novamente a atenção para a mobilidade militar, salientando a necessidade urgente de facilitar a rápida circulação transfronteiriça de tropas, equipamentos e recursos em toda a UE, a fim de reforçar a dissuasão e a defesa;

B. Considerando que as instabilidades e a evolução das crises geopolíticas em diferentes regiões do mundo exigem que a UE e os seus Estados-Membros, em cooperação com a NATO, estejam preparados para responder a potenciais atos de agressão ou a diferentes tipos de crises junto de todas as suas fronteiras externas;

C. Considerando que os Estados-Membros que partilham fronteiras externas com a Rússia, a Bielorrússia e a Ucrânia e aqueles que sofreram incursões no seu espaço aéreo estão sob uma ameaça direta à segurança, especialmente porque os serviços de segurança ocidentais alertaram que a Rússia pode atacar a UE a curto prazo;

D. Considerando que a mobilidade militar é um fator essencial para a segurança e a defesa europeias comuns e foi identificada como um fator crítico nas prioridades de desenvolvimento de capacidades (PDC) da UE de 2023;

E. Considerando que a resiliência, a dissuasão e a rapidez dos movimentos militares na Europa se tornaram agora uma condição essencial para a credibilidade da defesa europeia; considerando que a mobilidade militar na UE reforça significativamente a segurança e a resiliência dos 27 Estados-Membros, nomeadamente contra o número crescente de atos de sabotagem contra infraestruturas críticas e o aumento das ameaças híbridas, desde que esteja plenamente capacitada para realizar o seu potencial;

F. Considerando que são necessários esforços significativos para melhorar as ligações de transporte regionais e reforçar a rede pan-europeia, ligando os países da UE desde a Finlândia e os Estados Bálticos, a norte, à Península Ibérica, a sul; considerando que o desenvolvimento de infraestruturas de mobilidade militar coerentes nos quatro corredores de mobilidade militar prioritários da UE seria essencial para destacar e fornecer tropas e equipamento militar a curto prazo e em grande escala por via ferroviária, rodoviária, navegável, marítima e aérea, quando e onde necessário, assegurando simultaneamente a sua funcionalidade de dupla utilização para manter operacionais as cadeias de abastecimento civis essenciais;

G. Considerando que a mobilidade militar é uma prioridade para a cooperação UE-NATO e deve imperativamente permitir — através duma abordagem alinhada — a circulação de forças aliadas em tempos de paz, de crise ou de guerra; considerando que o reforço da interoperabilidade, no âmbito da UE, com a NATO e com parceiros como a Ucrânia é vital para a defesa coletiva; considerando que, de forma a alcançar os objetivos estratégicos da parceria UE-NATO, são necessárias uma forte liderança e uma governação coordenada para transformar a cooperação técnica numa visão estratégica partilhada, reforçando assim a mobilidade enquanto instrumento de coesão e segurança coletiva;

H. Considerando que a CEP desempenha um papel fundamental no reforço e no alinhamento das capacidades de defesa da UE, reduzindo as dependências em relação a fatores estratégicos, como a mobilidade militar;

I. Considerando que a UE está a trabalhar no sentido de promover a conectividade com os parceiros regionais e os países candidatos;

J. Considerando que a base industrial de defesa da UE apresenta vulnerabilidades, incluindo uma dependência excessiva das importações de países terceiros, uma produção e um aprovisionamento fragmentados, um subinvestimento e uma capacidade de produção limitada; considerando que a estratégia europeia em matéria de segurança económica salienta a importância de reduzir as dependências estratégicas e de proteger as tecnologias e os ativos críticos, a fim de salvaguardar a soberania e a competitividade da UE;

K. Considerando que as conclusões do Conselho Europeu de 6 de março de 2025 sublinharam que a União tem de «se tornar mais soberana, mais responsável pela sua própria defesa e mais bem preparada para agir e enfrentar autonomamente as ameaças e desafios imediatos e futuros», reafirmando assim a necessidade de reduzir as dependências externas e consolidar a base tecnológica e industrial de defesa europeia (BTIDE);

L. Considerando que a iniciativa SAFE, adotada pelo Conselho em 27 de maio de 2025, prevê até 150 mil milhões de EUR para apoiar a aquisição conjunta, intensificar a produção industrial e a relacionada com a defesa na UE, criando assim uma oportunidade estratégica para tornar operacional o princípio da preferência europeia e assegurar que os fundos da UE reforcem a indústria europeia em vez das dependências externas;

M. Considerando que o instrumento para reforçar a indústria europeia da defesa através da contratação conjunta[10] (EDIRPA) e o Programa da Indústria de Defesa Europeia (PIDEUR) podem desempenhar um papel importante no apoio ao desenvolvimento de tecnologias e capacidades inovadoras pertinentes para a mobilidade militar; salienta que as sinergias entre o PIDEUR, o EDIRPA, o Mecanismo Interligar a Europa (MIE) e outros instrumentos de financiamento da UE devem ser plenamente exploradas, a fim de reforçar a resiliência das infraestruturas de transportes e reforçar a capacidade global da UE para um movimento militar rápido e seguro;

N. Considerando que uma análise sólida do investimento contribui para a segurança económica da UE, protege as infraestruturas e tecnologias críticas de aquisições hostis e complementa as políticas industriais destinadas a promover a autonomia e a liderança tecnológica europeias; considerando que a revisão do Regulamento (UE) 2019/452[11] relativo à análise dos investimentos diretos estrangeiros na União é um instrumento fundamental para salvaguardar a segurança, a ordem pública e os interesses estratégicos da UE;

O. Considerando que o Parlamento aprovou a sua posição sobre a proposta de regulamento[12], salientando que todos os Estados-Membros devem ser obrigados a manter um mecanismo de análise dos investimentos estrangeiros por razões de segurança ou de ordem pública e que é necessária uma maior harmonização entre os sistemas nacionais para enfrentar as dependências estratégicas e as vulnerabilidades tecnológicas e de infraestruturas emergentes;

P. Considerando que, apesar dos progressos significativos realizados nos últimos anos para reforçar a mobilidade militar através da execução das ações previstas no Plano de Ação para a Mobilidade Militar 2.0, subsistem consideráveis obstáculos regulamentares, administrativos, financeiros e infraestruturais e ainda estrangulamentos;

Q. Considerando que é urgente intensificar os esforços coordenados e integrados a nível da UE, da NATO e dos Estados-Membros para aumentar os recursos e resolver os obstáculos físicos, jurídicos e

---

10 Regulamento (UE) 2023/2418 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à criação de um instrumento para reforçar a indústria europeia da defesa através da contratação conjunta (EDIRPA) (JO L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

11 Regulamento (UE) 2019/452 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, que estabelece um regime de análise dos investimentos diretos estrangeiros na União (JO L 79 I de 21.3.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Textos Aprovados, P10_TA(2025)0102.

regulamentares;

R. Considerando que as auditorias internas e a experiência recente revelam graves deficiências na política de mobilidade militar da UE, com atrasos decorrentes da burocracia e infraestruturas inadequadas, o que significa que pode demorar mais de um mês a transportar equipamento militar além-fronteiras em resposta a um ataque;

S. Considerando que muitas rotas de transporte europeias ainda não estão aptas para veículos militares pesados; considerando que tanques foram impedidos de entrar em determinados Estados-Membros por excederem o limite de peso nacional e comboios foram imobilizados em pontes não concebidas para suportar essas cargas, salientando a necessidade urgente de modernizar as infraestruturas principais — a saber, linhas ferroviárias, estradas, túneis e pontes — para cumprir as normas militares;

T. Considerando que os investimentos na melhoria das infraestruturas aéreas, ferroviárias, rodoviárias e fluviais de dupla utilização existentes trazem benefícios consideráveis às comunidades e às empresas em tempos de paz, além de beneficiarem os sistemas de transporte de passageiros e de mercadorias e contribuírem para a descarbonização dos transportes, a conclusão da RTE-T, as capacidades de proteção civil e o reforço do mercado único;

U. Considerando que os operadores de transportes desempenham um papel importante na mobilidade militar; considerando que os procedimentos não harmonizados, contudo, causam frequentemente atrasos graves nas operações de transporte e na emissão de autorizações transfronteiras;

Responder à evolução das realidades geopolíticas

1. Sublinha a importância da mobilidade militar para a segurança e a defesa europeias; salienta que resolver as deficiências estratégicas da UE e a necessidade duma maior mobilidade militar se tornou mais urgente à luz da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia;

2. Acolhe favoravelmente a ambição da UE e dos Estados-Membros de aumentarem substancialmente a sua prontidão em matéria de defesa, reduzirem as dependências estratégicas, colmatarem as lacunas em termos de capacidades e reforçarem a base tecnológica e industrial de defesa europeia no quadro das políticas pertinentes da UE e da política comum de segurança e defesa (PCSD) e no contexto da NATO; acolhe favoravelmente a cooperação entre a UE e a NATO no reforço da mobilidade militar; considera, no entanto, que chegou o momento de transformar urgentemente os objetivos comuns declarados da UE e da NATO em progressos reais;

3. Louva os esforços coletivos para apoiar a Ucrânia; insiste na necessidade de retirar sistematicamente ilações da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, nomeadamente em matéria de mobilidade militar, em particular com base na experiência das forças armadas ucranianas e também dos exercícios nacionais e multinacionais; sublinha a importância de assegurar contingências logísticas e um planeamento de salvaguarda, bem como de identificar ligações fracas e em falta; salienta a importância duma coordenação precoce e eficaz com os parceiros estratégicos, em particular a NATO;

4. Salienta que a Rússia representa uma ameaça considerável para a segurança da União Europeia e que o desenvolvimento da capacidade de mobilização rápida de tropas e capacidades militares para o flanco oriental da UE é essencial;

5. Sublinha a necessidade estratégica de investimentos em todos os Estados-Membros ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários da UE — os Corredores Setentrional, Setentrional-Central, Meridional-Central e Oriental — uma vez que uma mobilidade militar reforçada e eficaz é essencial para a segurança de todos os Estados-Membros e de todos os cidadãos europeus;

6. Salienta que o reforço da mobilidade militar irá reforçar a PCSD da UE e as suas missões e operações; insta a UE e os Estados-Membros a adotarem uma visão comum sobre como fazer avançar as suas ações em matéria de mobilidade militar e a formularem resultados específicos que devem ser integrados na Bússola Estratégica da UE; insta a uma preparação concreta em matéria de mobilidade militar, avançando para uma abordagem abrangente da logística militar, incluindo a segurança das infraestruturas críticas, as plataformas de transporte, a manutenção, o armazenamento, o reabastecimento, a reparação e as munições;

7. Salienta que a mobilidade militar não se limita à circulação de tropas, armas e equipamento, dizendo igualmente respeito à ajuda humanitária e às medidas de solidariedade; sublinha que o apoio à mobilidade militar pode também trazer benefícios significativos para os cidadãos, uma vez que a capacidade de mobilizar rapidamente forças militares pode facilitar a prestação mais rápida de ajuda humanitária e apoio médico, bem como a reparação de infraestruturas em caso de catástrofes naturais, pandemias ou outras crises; sublinha, além disso, que os investimentos da UE em infraestruturas de mobilidade militar podem gerar benefícios tangíveis para as comunidades locais e a conectividade, reforçando assim a resiliência local, a integração económica, a criação de emprego e o apoio público à Agenda Europeia para a Segurança;

Abordar as questões financeiras

8. Salienta que no próximo quadro financeiro plurianual (QFP) é imperativo prosseguir um instrumento de financiamento dos transportes específico e gerido a nível central da UE, como o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), enquanto principal fonte de financiamento robusto da mobilidade militar, e que é imperativo aumentar significativamente o orçamento global para os transportes; congratula-se, portanto, com a proposta de aumento do orçamento para a mobilidade militar no próximo QFP, que afeta mais de 50 mil milhões de EUR aos transportes no âmbito do MIE para 2028-2034, incluindo mais de 17 mil milhões de EUR para a mobilidade militar;

9. Recorda a decisão sem precedentes do Conselho de cortar 75 % no financiamento da mobilidade militar ao abrigo do QFP 2021-2027, em comparação com a posição do Parlamento e da Comissão, e salienta que tal situação não pode repetir-se; sublinha que, devido à invasão em grande escala da Ucrânia pela Rússia, o orçamento para a mobilidade militar teve de ser antecipado e foi inteiramente utilizado até ao início de 2024; insiste em que sejam drasticamente aumentados os recursos afetados à mobilidade militar no âmbito do próximo QFP, a fim de os alinhar com as necessidades de investimento estimadas em, pelo menos, 100 mil milhões de EUR para corrigir os 500 pontos críticos identificados na UE como necessitando duma atualização urgente[13];

10. Insiste — tendo em conta esta necessidade de investimento, bem como as recomendações do relatório Draghi — na importância de preservar, pelo menos, o montante indicado de 17 mil milhões de EUR nas negociações subsequentes sobre o limite máximo global do QFP, protegendo simultaneamente a dotação para a realização da RTE-T; salienta que é imperativo que o Conselho não apresente qualquer proposta para reduzir o montante deste financiamento e entende que a canalização destes fundos para a mobilidade militar terá de ser acompanhada de perto;

11. Salienta a necessidade de promover com sucesso a cooperação e o alinhamento entre os Estados-Membros em projetos de transportes transfronteiriços e de grande escala e na implantação de infraestruturas de dupla utilização, a fim de permitir a mobilização e a circulação rápidas e eficientes em grande escala de tropas, equipamentos e recursos militares em toda a UE;

12. Reitera que o financiamento e as iniciativas da mobilidade militar não devem dificultar a execução global de ações relacionadas com a conclusão duma RTE-T inteligente, resiliente, interoperável, descarbonizada e sustentável; recorda o objetivo de concluir a rede

---

13 Comunicação Conjunta da Comissão e da alta representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, de 16 de outubro de 2025, intitulada «Preservar a Paz — Roteiro sobre a Prontidão no domínio da Defesa 2030» (JOIN(2025)0027).

principal da RTE-T até 2030, incluindo a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), e a rede principal alargada até 2040;

13. Realça que a conclusão atempada de projetos de infraestruturas de transportes transfronteiriços no âmbito da RTE-T é um objetivo indispensável para alcançar objetivos eficazes de dupla utilização e de mobilidade militar na Europa; recorda que — segundo o documento de posição dos coordenadores da RTE-T, de abril de 2024 — o investimento total necessário para concluir a rede principal e a rede principal alargada da RTE-T é de 845 mil milhões de EUR nos próximos 15 anos e que se estima que — só para projetos com o maior valor acrescentado da UE — o montante remanescente a investir seja de, pelo menos, 210 mil milhões de EUR;

14. Recorda que a execução de grandes projetos de infraestruturas de transportes cruciais para a mobilidade militar exige financiamento a longo prazo devido à natureza das ações a empreender;

15. Salienta a necessidade de racionalizar e simplificar os procedimentos de obtenção de financiamento para projetos de infraestruturas de dupla utilização no âmbito do financiamento da mobilidade militar no âmbito do MIE no próximo QFP;

16. Congratula-se com os empréstimos iniciais do Banco Europeu de Investimento (BEI) para projetos de infraestruturas de dupla utilização destinados a reforçar a mobilidade militar; solicita que o BEI contribua de forma permanente para o financiamento de outras capacidades e projetos de infraestruturas de dupla utilização;

17. Incentiva a explorar a conceção de mecanismos de financiamento adicionais, como um banco de defesa, segurança e resiliência, para dar resposta às necessidades de financiamento em matéria de segurança, de defesa e de resiliência;

18. Recorda que os Estados-Membros podem utilizar o financiamento máximo disponível ao abrigo do atual QFP, incluindo as medidas recentemente introduzidas para reafetar recursos no Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e no Fundo de Coesão, bem como redirecionar rapidamente os fundos não utilizados do Mecanismo de Recuperação e Resiliência para investimentos na defesa, designadamente infraestruturas de dupla utilização e recursos móveis para promover a mobilidade militar, incluindo a contramobilidade militar;

19. Reclama garantias de que os orçamentos específicos ao abrigo do PIDEUR, do Fundo Europeu de Defesa, do programa SAFE e das medidas aprovadas ao abrigo do Pacote Omnibus Prontidão da Defesa e de outras iniciativas no domínio da defesa possam ser utilizados para apoiar a expansão e a modernização das infraestruturas físicas e digitais de dupla utilização e a aquisição

colaborativa e previsível de capacidades habilitantes para a defesa, incluindo a mobilidade militar, a fim de reforçar uma verdadeira União Europeia da Defesa;

Eliminar os obstáculos à mobilidade militar e avançar para um «espaço Schengen militar»

20. Reitera os apelos à criação dum «espaço Schengen militar» e incentiva a Comissão a apresentar um roteiro para este objetivo sem mais demora;

21. Reitera a sua profunda preocupação com a atual falta de capacidade de resposta e eficiência na mobilidade militar, que é dificultada pela complexidade regulamentar e processual e a falta de harmonização, resultando na coordenação lenta e na perda de tempo;

22. Insta a Comissão e os Estados-Membros a integrarem uma abordagem global da sociedade na mobilidade militar, envolvendo todas as partes interessadas pertinentes — incluindo os setores público, privado e civil — e comunicando e explicando as medidas tomadas;

23. Exige que a Comissão e os Estados-Membros apliquem plenamente, com caráter de urgência, os 13 compromissos assumidos no âmbito do Compromisso de Mobilidade Militar de 2024, concentrando-se nos investimentos em infraestruturas de transportes e recursos de transporte e na harmonização regulamentar, acelerando as autorizações de circulação transfronteiras e reforçando a cooperação UE-NATO e na PCSD;

24. Insta a Comissão a adotar uma abordagem horizontal ao propor novas ações, harmonizando e simplificando a regulamentação e os procedimentos, com o objetivo urgente de integrar e coordenar a abordagem da UE para eliminar todos os obstáculos administrativos, diplomáticos, logísticos e infraestruturais existentes à mobilidade militar;

25. Apela à criação de um balcão único digital europeu para a emissão de autorizações de circulação transfronteiras de equipamento militar, incluindo um sistema de prioridades codificado e uma base de dados partilhada com a NATO;

26. Salienta a necessidade de racionalizar as regras e os procedimentos nacionais complexos, morosos e divergentes; insiste em que o próximo pacote da mobilidade militar proponha procedimentos simplificados, harmonizados, uniformes e digitalizados em todos os modos de transporte, nomeadamente em matéria aduaneira, de transporte de mercadorias perigosas, de transportes anormais, de autorizações diplomáticas e de utilização de licenças idênticas, como as propostas/créditos de circulação transfronteiras e a

documentação relativa ao formulário 302 da UE/NATO, que devem ser reconhecidas e utilizadas por todos os Estados-Membros; insta ainda ao desenvolvimento dum sistema aduaneiro militar para digitalizar as formalidades aduaneiras e reduzir os custos e encargos administrativos, no que diz respeito aos projetos existentes na UE, como o sistema digital seguro de mobilidade militar;

27. Sublinha a importância de eliminar os obstáculos administrativos e infraestruturais com que se deparam as empresas que operam transportes rodoviários anormais de equipamento militar e gruas para projetos de infraestruturas críticas; preconiza, por isso, uma maior harmonização das regras relativas aos transportes rodoviários anormais no âmbito da revisão em curso da Diretiva Pesos e Dimensões;

28. Sublinha que a prestação de uma cobertura de seguro de risco de guerra para os prestadores de serviços logísticos de alto risco pode servir de incentivo para as empresas, uma vez que contribui para atenuar os riscos operacionais;

29. Salienta que a harmonização dos procedimentos e a interoperabilidade efetiva irá reforçar a confiança mútua entre os Estados-Membros e impulsionar a conectividade transfronteiras;

30. Acolhe favoravelmente o objetivo de simplificar os quadros jurídico e administrativo, tal como proposto no Pacote Omnibus Prontidão da Defesa e na próxima comunicação conjunta sobre a mobilidade militar de 2025, e apela à sua rápida execução e entrada em vigor;

Quadro de crise

31. Insta a Comissão a apresentar um quadro jurídico e operacional que aborde as «situações de crise» — distinguindo claramente, pelo menos, três fases: «tempo de paz», «crise» e «tempo de guerra» — e que inclua regras para cada fase, a fim de assegurar a interoperabilidade e o acesso prioritário das forças armadas às instalações, redes e recursos de transporte, com uma circulação simplificada do pessoal e equipamento militar em todos os corredores militares e entre estes; solicita que este quadro forneça definições claras para «situações de contingência» e «soluções de contingência», a fim de garantir a continuidade do transporte militar em caso de perturbação, bem como orientações para os Estados-Membros no sentido de mandatarem diferentes prestadores de serviços de segurança para a vigilância e proteção de infraestruturas críticas;

32. Espera que o futuro quadro jurídico estabeleça um sistema de comunicação e coordenação eficiente e claro entre as autoridades militares e públicas, incluindo a NATO, também para trocar as informações necessárias — com base na necessidade de conhecer —

com os gestores de infraestruturas e os operadores de transportes qualificados para prestar serviços de logística militar, a fim de promover a resiliência em todas as redes para cada fase; constata, em particular, a falta de cooperação e a comunicação limitada entre as autoridades portuárias e os intervenientes militares ou de defesa pertinentes; compreende a sensibilidade das práticas de partilha de informações, em especial com as autoridades portuárias europeias detidas por estrangeiros; salienta, no entanto, que é necessário um canal fiável e seguro para o intercâmbio de informações específicas;

33. Realça a necessidade de criar um mecanismo permanente de tomada de decisão que permita aos chefes de Estado e de Governo tomar medidas imediatas nas fases de «crise» e de «tempo de guerra»;

34. Exorta a Comissão a criar um grupo de missão para a mobilidade militar com representantes de todos os organismos competentes da UE, a fim de racionalizar a preparação, a execução e o acompanhamento de todas as iniciativas relativas à mobilidade militar de forma horizontal e solicita, paralelamente, a designação de pontos de contacto nacionais para melhorar a governação global e a coordenação da mobilidade militar;

35. Insta a Comissão a ter em conta todas as recomendações formuladas pelo Tribunal de Contas Europeu relativamente à governação em todas as iniciativas futuras no domínio da mobilidade militar;

36. Reconhece o papel crucial dos trabalhadores dos transportes na mobilidade militar e para facilitar as cadeias de abastecimento; insta a Comissão e os Estados-Membros a combaterem a escassez de mão de obra e investirem na mão de obra no setor dos transportes, bem como a melhorarem as condições de trabalho, as oportunidades de formação para dotar os trabalhadores das competências necessárias para a mobilidade militar e a atratividade do setor;

Melhorar e construir novas infraestruturas de dupla utilização

37. Acolhe favoravelmente a adoção pelo Conselho dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários na UE para a circulação de larga escala a curto prazo, criados em cooperação com a NATO, bem como a identificação em curso de 500 pontos críticos que necessitam duma atualização urgente; frisa que mais de 94 % destes corredores fazem parte da rede RTE-T, realçando as fortes sinergias entre as infraestruturas civis e militares; apela a uma avaliação precisa das necessidades financeiras para concluir estes corredores de mobilidade militar;

38. Sublinha a necessidade de acelerar o desenvolvimento das infraestruturas de transportes e de reforçar a proteção física e cibernética dos seus componentes críticos ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários;

39. Realça que as ligações e os estrangulamentos mais fracos têm repercussões no funcionamento e na continuidade efetiva de corredores inteiros e da rede de transportes no seu conjunto; insta, portanto, a Comissão e os Estados-Membros a afetarem recursos adequados para assegurar uma rede de mobilidade militar bem conectada, incluindo melhorias na manutenção, modernização e interoperabilidade das infraestruturas existentes;

40. Insta a Comissão e os Estados-Membros a avaliarem a necessidade de nomear um coordenador europeu específico para cada corredor de mobilidade militar prioritário, a fim de facilitar a sua execução, enquanto membros do grupo de missão para a mobilidade militar;

41. Recorda que as infraestruturas de contramobilidade, incluindo os obstáculos à dupla utilização, as fortificações e os sistemas de mobilização rápida para reforçar a defesa das fronteiras e do território, também constituem uma parte importante da mobilidade militar; insta a Comissão e os Estados-Membros a realizarem um planeamento e uma preparação exaustivos e coordenados para as infraestruturas de contramobilidade nos quatro corredores de mobilidade militar prioritários, dando prioridade aos Corredores Oriental e Setentrional;

42. Recorda que os caminhos-de-ferro são a espinha dorsal do sistema de mobilidade terrestre para transportar grandes quantidades de recursos militares sobredimensionados, pesados e perigosos; insiste em que deve ser dada prioridade a soluções imediatas e a curto prazo, como a eliminação dos encargos administrativos do pessoal militar para a circulação transfronteiras; insta a Comissão a assegurar um reforço das capacidades, especialmente em plataformas de transportes e em domínios fundamentais, em consonância com os quatro corredores prioritários de mobilidade militar;

43. Sublinha o papel crucial desempenhado pela interoperabilidade ferroviária para garantir operações sem descontinuidades em todos os Estados-Membros; manifesta a sua profunda preocupação com a persistente falta de interoperabilidade ferroviária causada pelas diferenças nas bitolas das vias no interior da UE — como é o caso dos Estados bálticos, da Finlândia e da Península Ibérica — que afeta os movimentos transfronteiriços de tropas, equipamentos e recursos, tornando indispensável o transporte rodoviário; solicita à Comissão que continue a abordar os vários obstáculos às operações ferroviárias sem descontinuidades em toda a UE, nomeadamente a lenta implantação do ERTMS e do acoplamento automático digital (DAC), bem como as diferenças na bitola das vias; recorda o requisito do Regulamento RTE-T de os Estados-Membros em causa apresentarem os seus planos até julho de 2026 para a migração das suas redes para a bitola nominal europeia normal; congratula-se, a este respeito, com o projeto Rail Baltica que liga os Estados bálticos

à rede ferroviária da UE, adaptando as bitolas das vias; considera que este projeto é estratégico para a mobilidade civil e militar, uma vez que proporciona ligações ferroviárias interoperáveis, sustentáveis e de elevada capacidade em todo o flanco oriental da UE;

44. Observa que as tecnologias digitais pertinentes para aumentar a capacidade ferroviária civil, como o ERTMS e o DAC, são igualmente pertinentes para a mobilidade militar e devem ser melhoradas; alerta para o facto de o ERTMS ter sido desenvolvido num contexto geoestratégico diferente e solicita uma avaliação da sua solidez e resiliência em matéria de cibersegurança; sublinha que, dada a sua dependência da tecnologia de rádio, qualquer indisponibilidade da rede devido ao empastelamento ou a outros fatores conduziria à suspensão imediata do tráfego ferroviário; solicita uma avaliação de natureza semelhante no âmbito do desenvolvimento do futuro sistema de comunicações móveis ferroviárias (FRMCS);

45. Observa que as ligações rodoviárias e ferroviárias aos portos e terminais de mercadorias frequentemente são fundamentais para facilitar os movimentos do «último quilómetro» de equipamento militar para as zonas necessárias e, como tal, desempenham um papel fundamental para o êxito da mobilidade militar; recorda que todos os pontos estratégicos do transporte rodoviário, como parques de estacionamento, estações de abastecimento e estações de lavagem de automóveis, devem ser urgentemente modernizados para acomodar um grande número de unidades de transporte militar e de pessoal de serviço em tempo de emergência; preconiza, por isso, que os investimentos em infraestruturas rodoviárias essenciais ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários figurem entre as prioridades, a fim de facilitar a mobilidade militar da forma mais eficaz possível;

46. Preconiza um quadro europeu harmonizado que facilite a circulação de comboios militares operados por prestadores civis autorizados, como os que operam serviços de transporte rodoviário anormais, gruas especializadas e equipamento pesado, através dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários, garantindo simultaneamente a segurança civil;

47. Salienta que os portos desempenham um papel estratégico enquanto nós críticos na rede de mobilidade militar, servindo de pontos de entrada e de saída para destacamentos militares em grande escala e permitindo a integração do transporte marítimo-terrestre, especialmente para a cooperação transatlântica, bem como para a resiliência dos interesses económicos estratégicos da União; observa que as infraestruturas marítimas padecem de deficiências estruturais, uma vez que muitos terminais da UE não foram concebidos para movimentar carga militar; salienta a necessidade de assegurar uma capacidade suficiente para o aprovisionamento

militar e de estabelecer planos de contingência para o desvio de carga civil, se necessário;

48. Sublinha que a propriedade e o controlo de determinadas infraestruturas marítimas críticas exigem medidas imediatas e regras mais rigorosas, tal como salientado no Livro Branco — Preparação da defesa europeia 2030;

49. Solicita investimentos prioritários nas infraestruturas portuárias e a alteração dos requisitos de acesso aos instrumentos financeiros, tanto nos portos marítimos como nos portos de águas interiores, a fim de reforçar a sua integração nos corredores da RTE-T e reforçar as políticas de segurança energética da UE; insta a Comissão a criar e aplicar estratégias que aumentem as capacidades e reforcem a capacidade dos portos; sublinha as dimensões de superfície e subsuperfície do domínio marítimo e insta à inclusão dos navios ro-ro (Roll-On/Roll-Off) e ro-pax (Roll-On/Roll-Off Passenger) como recursos móveis de dupla utilização no âmbito da estratégia de mobilidade militar da UE;

50. Observa que as vias navegáveis interiores constituem igualmente um elemento importante da mobilidade militar, uma vez que permitem meios de transporte de dupla utilização contínuos e sustentáveis, devido à sua capacidade disponível, à complementaridade intermodal e à reduzida vulnerabilidade a informações oportunistas; regista a capacidade existente da rede aquática para transportar recursos militares sobredimensionados, mercadorias perigosas e combustíveis para abastecimento regular, bem como para fornecer soluções de reserva como parte dos planos de contingência; sugere que se avalie a necessidade duma maior expansão das eclusas existentes e de aumentar a disponibilidade de gruas e da frota marítima;

51. Salienta a importância de criar centros logísticos adicionais e terminais de transbordo ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários; preconiza que os centros logísticos já existentes e os terminais de transbordo comercial pertinentes para os transportes militares ao longo dos corredores de mobilidade militar sejam adequadamente adaptados e designados como infraestruturas de dupla utilização e equipados com equipamento adequado à sua finalidade, como plataformas de carga de acesso direto e rampas adequadas para recursos militares;

52. Salienta a importância de criar uma rede de centros logísticos estrategicamente localizados ao longo dos quatro corredores prioritários de mobilidade militar, incluindo portos interiores, capazes de fornecer as infraestruturas necessárias para a manutenção, o armazenamento e a reparação, a fim de assegurar transferências intermodais rápidas entre as infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, marítimas, fluviais e aeroportuárias e as instalações militares; salienta, a este respeito, que esses centros

devem facultar as infraestruturas energéticas de dupla utilização necessárias — tais como estações de reabastecimento e repotenciação — para apoiar as necessidades de mobilidade e a segurança do abastecimento;

53. Sublinha que os centros logísticos devem proporcionar espaço, capacidade e infraestruturas às tropas em trânsito, em particular no que diz respeito a fornecer abrigo, alimentos e combustível;

54. Solicita que o desenvolvimento de centros logísticos seja apoiado também no âmbito dos programas industriais europeus pertinentes, a fim de reforçar a resiliência da base industrial e tecnológica europeia; recorda a necessidade de tomar medidas em matéria de digitalização dos processos logísticos, a fim de garantir a resiliência e a segurança das infraestruturas estratégicas;

55. Considera de extrema importância alargar os corredores de transporte, inclusivamente para a mobilidade militar, à Ucrânia, à República da Moldávia e aos Balcãs Ocidentais, a fim de reforçar a interoperabilidade, aumentar a capacidade de resposta operacional, apoiar os parceiros, quando adequado, na sua resistência contra a agressão russa e outras ameaças híbridas na região, e dissuadir futuras agressões no território da UE; regista a utilização dos corredores solidários para a mobilidade militar e considera importante reforçá-los, a fim de reforçar a segurança e a resiliência da Ucrânia;

56. Sublinha que a modelação digital, os mapas digitais, os sistemas de informação geográfica e os serviços de dados geoespaciais seguros, precisos e atualizados são indispensáveis para o planeamento de infraestruturas e rotas civis e militares, a coordenação transfronteiriça e o rápido destacamento de tropas e equipamento; salienta que a proteção dos dados e das comunicações durante os movimentos militares é da maior importância para a segurança dos civis e do pessoal militar e para preservar capacidades; salienta que todos os serviços de informação sobre transportes utilizados para fins militares e de defesa devem ser devidamente assegurados e protegidos legalmente, a fim de evitar fugas digitais de informações sensíveis sobre operações de mobilidade militar e dados económicos; insta a Comissão a coordenar as medidas de segurança digital e eletrónica ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários;

57. Salienta que toda a União Europeia é vulnerável a ciberataques e à intrusão digital; sublinha que os sistemas digitais que controlam as infraestruturas e os recursos físicos de transporte representam alvos prioritários para ciberataques; insta a UE e os Estados-Membros, por isso, a financiarem e apoiarem o desenvolvimento e a adoção de tecnologias digitais soberanas europeias inovadoras, incluindo o Galileo, a fim de reforçar a cibersegurança e a resiliência destas

infraestruturas e recursos; destaca, a este respeito, o potencial da inteligência artificial e incentiva novos esforços de investigação e desenvolvimento para desenvolver as capacidades digitais da próxima geração;

58. Manifesta profunda preocupação com o aumento dos ciberataques russos contra os sistemas de navegação na região do mar Báltico; insta a Comissão a incluir e a abordar a natureza das ameaças híbridas no seu próximo pacote abrangente («omnibus»), bem como o empastelamento de sistemas globais de navegação por satélite (GNSS) como um ataque híbrido ao tráfego marítimo e aéreo europeu;

59. Sublinha a necessidade de acelerar a transposição e a aplicação da Diretiva SRI 2[14] e de reforçar a cooperação entre as autoridades setoriais dos transportes, as agências de cibersegurança competentes, as Equipas de Resposta a Incidentes de Segurança Informática (CSIRT) e a Rede Europeia de Organizações de Coordenação de Cibercrises (UE-CyCLONe); salienta a importância de incluir medidas concretas que abordem os aspetos da mobilidade militar nas avaliações dos riscos de cibersegurança a nível nacional e da UE;

60. Salienta a importância de proteger e melhorar a resiliência das infraestruturas críticas de transportes, nomeadamente face a ciberataques e ameaças híbridas que comprometem o tráfego aéreo, marítimo e terrestre civil; recorda que as infraestruturas críticas de energia e comunicação (aéreas, de superfície e submarinas, incluindo o GNSS) também afetam diretamente o êxito das atividades de mobilidade militar;

61. Apela à criação de um mecanismo europeu de monitorização e resposta rápida em caso de ciberataques ou ataques híbridos a infraestruturas críticas de transportes, energia e comunicação, a desenvolver em estreita cooperação com a NATO;

62. Solicita à Comissão que tome urgentemente medidas para simplificar e acelerar os procedimentos com vista a investimentos destinados à mobilidade militar, nomeadamente instituindo isenções específicas das atuais regras sobre contratos públicos para as infraestruturas de mobilidade militar e os recursos com uma importante componente militar ou de dupla utilização; salienta que os projetos de interesse estratégico europeu devem imperativamente ser executados sem

---

[14] Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (Diretiva SRI 2) (JO L 333 de 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

atrasos excessivos, assegurando simultaneamente a transparência, a concorrência leal e o direito a um processo equitativo;

63. Assinala a importância das parcerias público-privado para a mobilidade militar; incentiva a UE e os Estados-Membros a facilitarem e incentivarem a cooperação civil-militar relacionada com a mobilidade militar; salienta a importância da previsibilidade em termos de procura de capacidades de mobilidade militar, combinada com financiamento suficiente e regras simplificadas de contratação pública, o que permitiria à indústria fornecedora aumentar e manter os níveis de produção;

64. Entende que o princípio da preferência europeia deve ser uma prioridade nos esforços da UE para reforçar a sua resiliência e autonomia estratégica, reconhecendo simultaneamente a liberdade dos Estados-Membros de reforçarem as suas capacidades militares para responder a ameaças a curto prazo; recorda que este princípio deve ser aplicado para assegurar que os fundos da UE investidos na defesa e na segurança através de programas como o SAFE, o PIDEUR e o EDIRPA — especialmente em tecnologias relacionadas com infraestruturas críticas de dupla utilização — apoiem a BTIDE;

65. Reitera que a resiliência das infraestruturas críticas exige uma análise mais harmonizada e exaustiva do investimento direto estrangeiro na UE; salienta que a revisão do Regulamento (UE) 2019/452 relativo à análise dos investimentos diretos estrangeiros representa um passo importante no sentido dum quadro europeu mais coerente e eficaz para proteger a segurança e a ordem pública, preservando simultaneamente a abertura e a transparência; congratula-se, a este respeito, com a proposta da Comissão de rever o Regulamento (UE) 2019/452, que deve ter por objetivo equilibrar adequadamente as necessidades de investimento e a proteção dos interesses essenciais em matéria de segurança e das capacidades de defesa da UE;

66. Salienta que ao longo da próxima década, embora se prossiga com os esforços de descarbonização dos transportes, a utilização de combustíveis fósseis na mobilidade militar continuará a ser crucial — nomeadamente a utilização de locomotivas bimodais diesel-elétricas e locomotivas com motores de combustão interna, que são a única solução operacional em caso de escassez generalizada de eletricidade;

67. Chama a atenção para a necessidade de alargar as cadeias de abastecimento de combustível para as forças armadas ao longo dos quatro corredores de mobilidade militar prioritários; salienta que as infraestruturas energéticas em todo o flanco oriental necessita de desenvolvimento para apoiar as atividades de mobilidade militar e exorta a Comissão a dar resposta à «seca de combustíveis»; incentiva a constituição de reservas estratégicas de energia, que podem ser

particularmente relevantes para as regiões com infraestruturas de gasodutos e capacidade de armazenamento de combustível insuficientes; insta a Comissão, a este respeito, a rever a Diretiva Reservas de Petróleo[15] à luz das recentes mudanças geopolíticas, a fim de reforçar a segurança energética e a resiliência contra as ameaças emergentes;

68. Recorda que — tendo em conta que o sistema ferroviário depende da energia elétrica para permitir a circulação dos comboios — as operações ferroviárias exigem o aumento da resiliência das redes de energia e o rápido restabelecimento da energia em caso de falha ou escassez de energia;

69. Observa com preocupação que a UE depende fortemente das importações de petróleo bruto e de produtos petrolíferos; insta a Comissão a reconhecer que uma estratégia europeia de mobilidade militar sólida exige uma produção e capacidades de refinação de combustíveis e combustíveis alternativos resilientes e predominantemente baseadas na UE, também para reforçar a autonomia estratégica; insta ao desenvolvimento imediato duma rede abrangente de distribuição e armazenamento de combustível, bem como à diversificação do aprovisionamento energético, a fim de garantir a segurança energética; sublinha que a aplicação atempada das disposições e dos objetivos do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos[16] (AFIR) pode também desempenhar um papel importante na diversificação das opções de aprovisionamento energético para a mobilidade militar e contribuir para os objetivos gerais de descarbonização dos transportes da UE;

70. Insta, por isso, a Comissão a tomar em consideração as capacidades e necessidades de mobilidade militar aquando do desenvolvimento do sistema energético da UE, tendo em conta os objetivos de descarbonização e a necessidade de resiliência e autonomia estratégica;

Flanco oriental

71. Salienta que, tendo em conta a guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, o flanco oriental da UE tem sido repetidamente alvo de ciberataques, ameaças híbridas e atos de sabotagem, incluindo incidentes contra operadores de transportes; insta, por conseguinte,

---

15 Diretiva 2009/119/CE do Conselho, de 14 de setembro de 2009, que obriga os Estados-Membros a manterem um nível mínimo de reservas de petróleo bruto e/ou de produtos petrolíferos (JO L 265 de 9.10.2009, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

16 Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

a UE a intensificar os esforços de apoio aos Estados-Membros para assegurar que as infraestruturas de transporte críticas no flanco oriental sejam plenamente protegidas e resilientes, nomeadamente através de mecanismos rápidos de reforço e do reforço da ciberdefesa dos nós ferroviários, rodoviários, portuários e de aprovisionamento energético; salienta, a este respeito, a extrema vulnerabilidade dos Estados bálticos, nomeadamente devido ao corredor de Suwalki, e salienta que seria necessário um tempo de reação mais célere e uma movimentação de tropas mais rápida em caso de agressão russa;

72. Recorda que os quatro corredores de mobilidade militar prioritários da UE desempenham um papel crucial na segurança e defesa da UE; considera que o funcionamento rápido e eficiente de todos os corredores de mobilidade militar identificados permitirá uma segurança eficaz para os Estados-Membros atualmente mais expostos às ameaças da Rússia; chama a atenção para o facto de os quatro corredores de mobilidade militar prioritários da UE também garantirem a capacidade da NATO de fortalecer rapidamente e defender eficazmente o flanco oriental, reforçando assim a segurança coletiva, a dissuasão e a resiliência em toda a aliança;

73. Assinala que a mobilidade militar na Polónia e em direção à Polónia é essencial para a segurança de todo o flanco oriental; sublinha o valor acrescentado dos centros logísticos multimodais situados na Europa Ocidental para garantir a deslocação rápida de tropas e de equipamento pesado europeus e aliados para a Europa Oriental;

74. Acolhe favoravelmente a iniciativa do Pacto para as Regiões Orientais, recentemente anunciada pela Comissão, que visa prestar apoio específico aos Estados-Membros na fronteira oriental da UE, a fim de melhorar as infraestruturas e reforçar a resiliência nas regiões fronteiriças; destaca a importância fundamental do projeto «Escudo Oriental» enquanto iniciativa estratégica destinada a reforçar a segurança da Europa, incluindo através da proteção dos corredores militares pertinentes para manter a capacidade de resposta, assinalando a sua inclusão no Livro Branco — Preparação da defesa europeia 2030; solicita a disponibilização de recursos financeiros adequados para assegurar a sua aplicação;

75. Recorda que os projetos de infraestruturas de mobilidade militar têm de ser continuamente reavaliados e atualizados no âmbito do Semestre Europeu da Defesa, em consonância com as mais recentes ameaças e capacidades militares, indo além da expansão territorial dos portos, a fim de incluir a formação do pessoal e uma melhor gestão do tráfego marítimo, bem como capacidades de resiliência contra ameaças em rápida evolução, como a deteção de drones subaquáticos;

76. Apoia a Iniciativa de Defesa Europeia Antidrones, à luz das recentes e repetidas violações no espaço aéreo europeu por drones não tripulados; exorta à melhoria e ao aumento das capacidades de drones em todos os Estados-Membros, em cooperação com a NATO e com base nas experiências no terreno das forças armadas ucranianas; salienta que estas capacidades antidrones europeias devem basear-se nos ensinamentos retirados da Ucrânia sobre o valor fundamental da criação de ecossistemas inovadores de drones e antidrones, associando a investigação e o desenvolvimento à produção e baseando-se na capacidade de produção modulável e no desenvolvimento tecnológico contínuo, abrangendo desde os drones subaquáticos, de reconhecimento e de combate até às capacidades de defesa e antidrones;

77. Recorda que uma rede antidrones seria adaptável para fins de dupla utilização e ajudaria a lidar com ameaças não relacionadas com a defesa ou outros perigos comuns a todas as fronteiras da UE, incluindo a proteção das fronteiras, a instrumentalização da migração, a proteção de infraestruturas críticas e a criminalidade organizada transnacional;

Reforçar as capacidades

78. Reitera que os sistemas de transporte de superfície são os principais modos de transporte para deslocar recursos militares, que são geralmente pesados e sobredimensionados e contêm mercadorias perigosas;

79. Constata com preocupação a atual escassez de determinados equipamentos de mobilidade militar, como os vagões de caixa aberta, e o declínio da sua produção desde o período da Guerra Fria; insta a apoiar o seu desenvolvimento ao abrigo dos programas industriais europeus; realça a necessidade crítica de colaboração entre as partes interessadas públicas e privadas para alavancar e maximizar o potencial dos recursos ferroviários disponíveis para a mobilidade militar e incentiva o recurso a contratos ocasionais («standby contracts»);

80. Salienta a necessidade de resolver urgentemente a falta de frota de material circulante nas organizações ferroviárias europeias; salienta a importância de um procedimento de autorização harmonizado para o material circulante, gerido pela Agência Ferroviária da União Europeia (AFE); recorda a necessidade de substituir as regras nacionais por especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), a fim de aumentar a disponibilidade de material circulante transfronteiriço para fins militares e civis;

81. Apela a uma abordagem coordenada da aquisição de material circulante ferroviário, com vista a maximizar a utilização eficiente da

capacidade de fabrico disponível; sublinha que deve ser incentivada a aquisição conjunta desses veículos;

82. Assinala que, para além do transporte de superfície, o transporte aéreo é a forma mais rápida de deslocar os primeiros recursos militares e materiais logísticos; realça a necessidade de criar uma reserva estratégica europeia de transporte aéreo e de reforçar facilitadores estratégicos para a mobilidade militar aérea, como aviões pesados de transporte militar;

83. Regista a crescente utilização de veículos autónomos na entrega de material militar, o que constitui uma solução para a escassez de pessoal nas unidades logísticas militares e minimiza a perda de vidas humanas em tempos de conflito; insta ao ajustamento da legislação e da regulamentação nacionais e da UE para permitir a introdução de logística semiautónoma nos corredores de mobilidade militar;

84. Apela a uma reflexão sobre a disponibilidade e a adequação das capacidades de transporte médico de doentes múltiplos para o pessoal ferido, a fim de assegurar a sua evacuação atempada e cuidados adequados;

85. Salienta a necessidade de avaliar e agregar as exigências dos Estados-Membros para assegurar a disponibilidade e o fornecimento constantes de recursos de dupla utilização — como locomotivas, embarcações, camiões, reboques adequados para cargas anormais, aviões de transporte militar estratégicos, sistemas de reabastecimento em voo e gruas fixas e móveis;

86. Salienta a importância de registar os recursos de transporte acima referidos numa «reserva de solidariedade» civil-militar para que possam ser utilizados onde e sempre que necessário da forma mais eficiente, com base nas reservas estratégicas da rescEU de capacidades europeias de resposta a crises; insta a Comissão a assegurar a coordenação a nível da UE com os Estados-Membros que permita a previsibilidade e o planeamento da indústria de abastecimento;

87. Salienta a necessidade de assegurar a coerência entre as prioridades do Plano de Ação para a Mobilidade Militar e a programação do PIDEUR, assegurando que as avaliações do défice de capacidades (PDC e AACD — análise anual coordenada da defesa) orientem a definição das prioridades de financiamento; solicita à Comissão que incentive a BTIDE a colmatar estas lacunas; assinala a necessidade de apoiar o investimento na aquisição, reparação, manutenção e partilha de recursos de transporte através de instrumentos de financiamento à escala da UE; salienta a importância da previsibilidade em termos de procura de capacidades de mobilidade militar, combinada com financiamento suficiente e regras simplificadas de contratação pública, o que permitiria à indústria

fornecedora aumentar e manter os níveis de produção;

88. Exorta ao investimento em investigação e desenvolvimento para fomentar as capacidades de dupla utilização; salienta a importância do apoio da UE para estimular a inovação em tecnologias de veículos de dupla utilização, incluindo plataformas modulares adaptáveis tanto para fins civis como militares, assim como nas indústrias navais e aeroespaciais civis, a fim de promover novas tecnologias;

Reforçar a cooperação entre a UE e a NATO

89. Considera que a mobilidade militar reforçada consolida tanto a PCSD como a aliança transatlântica; salienta que a NATO depende das infraestruturas dos Estados-Membros da UE para deslocar tropas e equipamento; constata com satisfação que — graças aos progressos na cooperação UE-NATO, nomeadamente através do diálogo estruturado UE-NATO sobre a mobilidade militar — os requisitos militares pertinentes da UE são coerentes com os requisitos técnicos e geográficos da NATO, num nível de cerca de 95 %;

90. Insta os Estados-Membros a reforçarem a cooperação mútua e com a NATO — em particular no âmbito do atual sistema de oleodutos da Europa Central e do Programa de Investimento em Segurança da NATO — a fim de assegurar a interoperabilidade, a cibersegurança e capacidades suficientes de transporte e armazenamento para as operações militares da UE e da NATO;

91. Lamenta a persistência de obstáculos políticos e processuais à partilha de informações classificadas sobre redes logísticas entre a NATO e a UE e insta a um entendimento comum a este respeito, a fim de alcançar sinergias; sublinha que estes obstáculos, em especial a ausência de um acordo com a NATO para o intercâmbio de informações classificadas, prejudicam significativamente a eficácia dos esforços de defesa de ambas as organizações; exorta os Estados-Membros da UE a envidarem grandes esforços para superar os obstáculos políticos que impedem um acordo sobre o intercâmbio de informações classificadas; solicita a criação duma plataforma permanente de partilha de informações UE-NATO para apoiar o trabalho do Comando de Apoio Conjunto e Capacitação da NATO;

92. Exorta à organização de exercícios conjuntos regulares entre a UE e a NATO e de testes de resistência que envolvam as forças armadas, a proteção civil, os gestores de infraestruturas e os operadores de transportes, a fim de melhorar a comunicação e a coordenação, simplificar os procedimentos e identificar e eliminar os obstáculos à mobilidade militar;

93. Insta a Comissão e a NATO a aprofundarem a coordenação em matéria de mobilidade marítima, assegurando normas de interoperabilidade para o transporte naval, o acesso aos portos e a

proteção das linhas marítimas de comunicação, dando especial atenção às regiões do Atlântico e do Mediterrâneo e às regiões ultraperiféricas; exorta a uma estreita cooperação entre a UE e a NATO para garantir a entrega transatlântica de equipamento e suprimentos militares por via marítima e aérea, dada a sua importância; reconhece o importante papel da Turquia na segurança das rotas de transporte e na mobilidade militar global UE-NATO, nomeadamente a sua decisão de encerrar o estreito do Mar Negro em fevereiro de 2022, o que impediu a Rússia de reforçar a sua presença naval no Mar Negro;

94. Assinala que o calendário de planeamento a nível operacional da NATO é de três dias; insiste, portanto, no cumprimento dos compromissos com vista a cumprir o objetivo máximo de três a cinco dias para a conclusão dos procedimentos de passagem das fronteiras pertinentes e de autorização de transportes anormais, sobredimensionados e com excesso de peso, com base em procedimentos simplificados, harmonizados e digitais; solicita que o período das unidades de reação rápida em «tempo de paz» seja reduzido para três dias e numa situação de crise para 24 horas; reitera o seu pedido de fusão dos dois formulários 302 utilizados pela NATO e pela UE num só, a fim de reduzir duplicações desnecessárias e facilitar uma circulação transfronteiras mais rápida; solicita, a fim de acelerar os procedimentos de licenciamento, a introdução do reconhecimento automático das análises de itinerários e pontes nos Estados-Membros e além-fronteiras e ainda de um regime acelerado baseado na notificação para os operadores certificados que efetuam transportes militares ou relacionados com emergências no âmbito do pacote de mobilidade militar;

95. Insta os Estados-Membros a desenvolverem urgentemente as capacidades de defesa necessárias para o transporte militar, incluindo a extensão das redes de oleodutos da NATO e das capacidades de transporte aéreo estratégico, com base nas conclusões da análise anual coordenada da defesa e nas prioridades de desenvolvimento de capacidades da UE de 2023; considera importante — em consulta com a NATO, se for caso disso — satisfazer os requisitos militares e atenuar as lacunas técnicas e geográficas;

96. Salienta o valor acrescentado da participação excecional dos EUA, do Canadá, do Reino Unido, da Noruega e da Suíça e ainda de outros parceiros que partilham as mesmas ideias no projeto de mobilidade militar da cooperação estruturada permanente (CEP); exorta à execução dos objetivos em matéria de capacidades e ao alargamento da participação a países parceiros estratégicos, como a Ucrânia e a República da Moldávia, em conformidade com as regras da CEP;

97. Sublinha a necessidade de interoperabilidade, também com os principais parceiros regionais e os países candidatos à adesão, como

a Ucrânia, a República da Moldávia e os Balcãs Ocidentais; solicita uma assistência específica à República da Moldávia, tornando-a mais resiliente às ameaças híbridas e mais bem ligada aos sistemas de transporte e de segurança da UE; sublinha a importância de reforçar a coordenação com os parceiros regionais em matéria de normas técnicas, segurança das infraestruturas críticas e proteção das redes contra ameaças e ataques híbridos; considera que a interoperabilidade com países terceiros tem de ser acompanhada de avaliações periódicas;

98. Salienta a importância do Parlamento não só enquanto colegislador da política de mobilidade militar — como parte da ambição da UE de alcançar a prontidão em matéria de defesa até 2030 — mas também no seu papel de controlo democrático da ação da UE; insta, portanto, a Comissão a assegurar um acompanhamento mais sistemático e uma comunicação de informações mais rigorosa, nomeadamente no que diz respeito à cooperação entre a UE e a NATO e à CEP, sobre as medidas de mobilidade militar, a execução e o financiamento;

°

° °

99. Encarrega a sua Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão, à NATO, à Assembleia Parlamentar da NATO, às agências da UE no domínio da segurança e da defesa e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.