

**Servizio affari internazionali**

Ufficio per i rapporti con le istituzioni dell'Unione europea

Servizio Studi**49****Febbraio 2026****LA MOBILITA' MILITARE TRA UE E NATO:
UN PUNTO DI SITUAZIONE****LA MOBILITÀ MILITARE**

La mobilità militare si riferisce all'obiettivo di **consentire gli spostamenti di personale, materiali e mezzi militari in modo rapido** all'interno dell'UE e oltre i suoi confini. Tale obiettivo, largamente condiviso con la NATO, risponde all'esigenza di rafforzare l'efficacia dell'azione delle forze armate europee, per interventi di carattere militare o di assistenza umanitaria, con una valenza di deterrenza nei confronti delle minacce esterne.

Debolezze infrastrutturali, procedure burocratiche complesse, rischi informatici, carenze di capacità catena di approvvigionamento sono tra i **fattori che ostacolano** l'efficace dispiegamento di truppe e materiali militari. Gli **standard ferroviari** nel territorio europeo non sono ancora unificati, mentre le **strade secondarie**, soprattutto sul fianco orientale, rivelano notevoli vulnerabilità (infrastrutture obsolete, scarsa capacità portante e resistenza alle condizioni meteorologiche avverse). Le **infrastrutture marittime** soffrono spesso degli stessi problemi strutturali e molti *terminal* non sono progettati per la movimentazione di merci militari. Inoltre, un dispiegamento rapido ed efficace è ostacolato dalle lacune di capacità nei **dispositivi aerei abilitanti**, come le piattaforme di intelligence, ricognizione e sorveglianza, il rifornimento in volo e la capacità di grande trasporto aereo. Per quanto riguarda gli **aspetti burocratici**, come sottolineato dalla Commissione in una recente [comunicazione](#), "l'attuale contesto normativo dell'Unione, adottato in tempo di pace, non è pienamente adeguato all'obiettivo di sviluppare le capacità e la prontezza militare necessarie per scoraggiare in modo credibile le aggressioni armate". Il crescente ricorso ad **attacchi ibridi** alle infrastrutture civili e militari pone poi l'esigenza di rafforzare la loro resilienza.

Come ha dichiarato il commissario ai trasporti Tzitzikostas in una recente [intervista](#), "se i carri armati della NATO fossero chiamati a rispondere a un'invasione delle forze di Mosca

attraverso il confine orientale dell'UE, rimarrebbero bloccati nei tunnel, causerebbero il crollo dei ponti e si impiglierebbero nei documenti per attraversare i confini”.

Per intervenire su tale situazione, le politiche UE comprendono due aspetti principali:

-il **pilastro burocratico**, cioè l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure per l'attraversamento delle frontiere tra i diversi Stati;

- il **pilastro infrastrutturale**, cioè il potenziamento e l'adeguamento, in una prospettiva *dual use*, e anche in termini digitali, delle infrastrutture fisiche (strade, ferrovie, porti, ecc.), oltre che la logistica e l'innovazione nei sistemi di trasporto.

Il tema viene affrontato in sede UE **a partire dal 2017**, con la comunicazione sul miglioramento della mobilità militare. Sulla base di questo documento, a marzo 2018 la Commissione pubblica il **primo Piano d'azione** in materia, che il Consiglio europeo di giugno chiede di attuare in maniera rapida effettiva.

Come per gli altri ambiti della difesa comune, anche per la mobilità militare l'aggressione russa all'Ucraina, ha generato una nuova urgenza alle iniziative UE in materia. La **Bussola strategica sulla sicurezza e la difesa** (marzo 2022), contiene un paragrafo anche su questo tema, fissando l'obiettivo di dare un impulso alle iniziative UE, attraverso un rinnovato piano d'azione “[**sulla mobilità militare 2.0**](#)”, poi approvato a **novembre 2022**. Il documento prevede, per il periodo dal 2022 al 2026, 38 azioni, di cui 29 a livello UE e 9 rivolte agli Stati membri, suddivise in quattro settori principali: **a)** corridoi multimodali e nodi logistici; **b)** misure di sostegno normativo; **c)** resilienza e preparazione; **d)** partenariati.

La prima [relazione](#) sull'attuazione di questo rinnovato piano è stata presentata nel marzo del 2025.

Nel maggio del 2022 la Commissione ha anche lanciato l'iniziativa dei [Corridoi di solidarietà](#), per mantenere operative la rete di trasporto e le catene di approvvigionamento tra l'UE, l'Ucraina e la Moldova, per l'assistenza umanitaria ma anche militare. L'iniziativa ha finanziato alcune esigenze critiche alle frontiere, con la prospettiva di avviare la futura integrazione dei sistemi di trasporto di Ucraina e Moldavia nella rete TEN-T dell'UE.

L'esigenza di rafforzare il finanziamento UE della mobilità militare è sottolineata anche nella seconda parte del [rapporto Draghi](#) (settembre 2024). Il quasi contemporaneo [rapporto Niinistö](#) sulla preparazione e prontezza europea (ottobre 2024) sottolinea poi l'importanza del coordinamento tra il settore pubblico e quello **privato**, che è coinvolto nella produzione di capacità critiche e nello sviluppo di infrastrutture, che sono spesso di proprietà privata.

Nel frattempo, per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali, il regolamento 1679 del giugno 2024, nel rivedere la disciplina dei **corridoi TEN-T**, ha stabilito che tutti i corridoi devono avere capacità *dual use*, impegnando gli Stati membri a integrare la mobilità militare nelle proprie politiche dei trasporti. Al fine di orientare gli investimenti, nel 2025 il Consiglio ha individuato **quattro corridoi di mobilità militare multimodale prioritari**: settentrionale, centro settentrionale, centro meridionale e orientale. Come indicato dalla Corte dei conti europea in una relazione speciale del 2025 (*su cui si veda più avanti*) esiste una sovrapposizione del 94% tra la rete di mobilità militare dell'UE e la rete TEN-T. In questa

prospettiva, i miglioramenti infrastrutturali sulla rete TEN-T andrebbero a vantaggio anche della mobilità militare e, allo stesso tempo, il finanziamento della mobilità militare andrebbe a vantaggio anche dell'uso civile.

L'esigenza di rafforzare il settore è rimarcata anche nel [Libro bianco sulla difesa europea](#), presentato dalla Commissione nel **marzo del 2025**.

La mobilità militare – si legge nel documento - è **un elemento essenziale per la sicurezza e la difesa europea e per il supporto all'Ucraina**. “Per accelerare la deterrenza indipendente dell'Europa e il nostro supporto all'Ucraina, l'UE e gli Stati membri devono immediatamente semplificare e snellire le normative e le procedure e garantire l'accesso prioritario delle forze armate a strutture di trasporto, reti e risorse, anche nel contesto della sicurezza marittima”. Per i loro spostamenti, le forze armate necessitano di avere accesso a “**infrastrutture di trasporto critiche che siano adatte a un duplice uso**”, e anche di “**percorsi multipli** attraverso l'Unione Europea e connessioni con i paesi partner”. Il documento sottolinea infine che la mobilità può essere ulteriormente rafforzata da una **maggior disponibilità di mezzi di trasporto specializzati** e a duplice uso. Su questo versante “l'UE può apportare valore aggiunto facilitando l'**approvvigionamento congiunto**, il pre-contratto di risorse e l'utilizzo di standard di progettazione uniformi per le capacità a duplice uso e per quelle di difesa e sicurezza. All'interno dei quattro corridoi prioritari - prosegue il Libro bianco - “sono già stati individuati **500 progetti hot-spot** che necessitano di un aggiornamento urgente (come l'allargamento di gallerie ferroviarie, il rinforzo di ponti stradali e ferroviari, l'ampliamento di terminal portuali e aeroportuali) e di cui deve essere assicurata la sicurezza e la manutenzione”. Il documento enfatizza anche l'importanza di estendere i corridoi europei fino all'Ucraina.

La [Tabella di marcia sulla prontezza alla difesa per il 2030](#), presentata il 16 ottobre 2025, traduce tale documento in una serie di obiettivi e scadenza prefissate.

Per la mobilità militare il documento, dopo la presentazione del pacchetto sulla mobilità militare, prevede: **1)** l'individuazione di progetti concreti sui punti critici dei corridoi di mobilità militare e definizione delle relative priorità (entro il primo trimestre del 2026); **2)** l'adozione del pacchetto sulla mobilità militare da parte di Consiglio e Parlamento europeo (entro la fine del 2026); **3)** l'adozione e messa in funzione del nuovo ambito di intervento sulla mobilità militare nel quadro del Meccanismo per collegare l'Europa (entro la fine del 2027).

Queste iniziative hanno ricevuto il massimo sostegno politico da parte del Consiglio europeo, che nella [riunione straordinaria del 6 marzo 2025](#) ha inserito la mobilità militare nell'elenco dei settori strategici **prioritari per rafforzare la capacità di difesa** a livello Ue (settori su cui indirizzare i finanziamenti Ue, a partire dai programmi SAFE e EDIP).

Nelle [conclusioni](#) della sua successiva riunione del **26 giugno 2025**, il **Consiglio europeo** ha invitato Commissione e Alta rappresentante “a presentare ulteriori proposte per **rafforzare la mobilità militare**, consentendo in tal modo lo spostamento efficiente del materiale e del personale in tutta l'Unione”.

IL PACCHETTO SULLA C.D. "SCHENGEN MILITARE"

Per rispondere alla richiesta formulata dal Consiglio europeo, lo scorso 19 novembre la Commissione ha presentato sul tema una [comunicazione](#) e una proposta di regolamento.

Nel preambolo della [proposta di regolamento](#), la Commissione chiarisce le ragioni dell'intervento normativo: nonostante progressi importanti, una mobilità militare efficace nell'UE si scontra ancora con una serie **ostacoli significativi**, tra cui norme nazionali divergenti, procedure frammentate e l'assenza di un coordinamento chiaro. Le **infrastrutture di trasporto** dell'UE non sono sufficientemente adattate alle esigenze di duplice uso e rimangono **vulnerabili** alle perturbazioni. L'accesso a combustibili per le operazioni di trasporto militare rimane complicato. Tali ostacoli compromettono la posizione dell'UE in materia di sicurezza, le operazioni di protezione civile e la capacità di deterrenza. Per quanto concerne gli **aspetti normativi** – si legge ancora nella proposta – gli sforzi si sono concentrati principalmente sulle autorizzazioni di movimenti militari transfrontalieri. In questo contesto, su stimolo dell'Agenzia europea per la difesa, gli Stati hanno raggiunto intese per standardizzare le procedure di autorizzazione di movimenti transfrontalieri, la cui **attuazione rimane però incompleta**.

Per un'analisi della proposta normativa ai fini della verifica del principio di sussidiarietà si veda questo [dossier](#).

La strategia presentata dalla Commissione si basa su cinque interventi principali:

- rafforzare la **resilienza delle infrastrutture di trasporto**, modernizzando i principali corridoi di mobilità militare dell'UE;
- **semplificare le norme per i trasporti militari** (anche se effettuati da vettori commerciali) e i requisiti amministrativi per l'**attraversamento delle frontiere**;
- istituire un "Sistema europeo di risposta rafforzata alla mobilità militare" (EMERS) per le **situazioni di emergenza**;
- istituire una **riserva di solidarietà di capacità di mobilità militare**, da condividere tra Stati membri;
- rafforzare il coordinamento delle iniziative in materia, costituire un organismo di raccordo tra gli Stati membri (che devono nominare un coordinatore unico nazionale) e le istituzioni UE.

Tra le proposte più significative c'è la creazione di **un'unica procedura di autorizzazione per tutti gli Stati membri**, di durata permanente, con formalità doganali semplificate e prioritarie.

Attualmente, infatti, ogni Stato membro ha le proprie norme e requisiti, il che – come rileva criticamente la comunicazione – implica un periodo variabile da Stato a Stato per ottenere le autorizzazioni, che può arrivare fino a 45 giorni (mentre fin dal 2024 gli Stati si era impegnati a garantire i permessi entro 3 giorni).

Le autorizzazioni permanenti non sarebbero legate a specifiche operazioni, ma a tipologie predefinite di trasporti, stabilendo preventivamente le condizioni per lo svolgimento di tali operazioni. Gli Stati che si trovano lungo lo stesso corridoio di mobilità militare dovrebbero poi allineare le rispettive autorizzazioni, coordinando in anticipo rotte predefinite. Tali autorizzazioni dovrebbero valere anche per il trasporto di merci pericolose e dovrebbero estendersi anche ai trasportatori civili che operano per conto delle forze armate. Per agevolare

le procedure, la proposta della Commissione contiene in allegato un formulario unico, che dovrebbero essere adottato da tutti gli Stati e prevede l'istituzione, entro il 2030, di un unico sistema informativo digitale.

Secondo la bozza di regolamento, gli Stati membri sono tenuti a istituire un **coordinatore unico nazionale** e ad aggiornare le infrastrutture a duplice uso individuate nel contesto dei corridoi di mobilità militare, realizzando i collegamenti mancanti ed eliminando strozzature importanti. Gli Stati individuano anche le **infrastrutture da considerarsi strategiche**, quelle ad esempio che servono le capitali e le città più importanti, i maggiori porti ed aeroporti e così via, assicurando la loro protezione, anche nei confronti di attacchi informatici. Gli Stati devono anche effettuare **controlli annuali sulla prontezza** dei trasporti militari nel proprio territorio.

La proposta della Commissione prevede anche l'istituzione di un regime speciale per le **situazioni eccezionali e di emergenza** (EMERS), che può essere attivato in caso di "deterioramento" dell'ambiente di sicurezza dell'Unione, per calamità naturali o provocate dagli esseri umani che richiedano l'intervento delle forze armate o in caso di minacce dirette da parte di Paesi terzi. In queste circostanze, la Commissione, anche su sollecitazione di uno Stato membro, chiede l'attivazione del meccanismo, che è decisa entro 48 ore dal Consiglio, all'unanimità, per una durata che non può superare i 12 mesi (però prorogabile fin quando necessario). Durante questo periodo le operazioni di trasporto militare si considerano autorizzate automaticamente, con la sola notifica da parte dello Stato richiedente. Durante l'emergenza, gli Stati riconoscono ai trasporti militari un accesso prioritario alle reti e alle infrastrutture; possono essere consentite deroghe alle norme su merci pericolose, sicurezza dei trasporti e salute degli operatori (come i tempi di guida), ai criteri ambientali e ad altre restrizioni alla circolazione. Attivando il meccanismo, il Consiglio specifica quali previsioni sono estesi ai **Paesi Nato** che non sono membri dell'UE.

La bozza di regolamento istituisce anche una **riserva di solidarietà** di capacità supplementari di trasporto, messa a disposizione volontariamente dagli Stati a favore di altri Stati o per gestire le situazioni di emergenza. La riserva viene costituita secondo i requisiti definiti dalla Commissione, che ne assicura anche l'adeguata distribuzione geografica, ed è operativa 24 ore al giorno e 7 giorni a settimana.

Lo scorso 17 dicembre il Parlamento europeo ha adottato - con 493 voti favorevoli, 127 contrari e 38 astensioni – una [risoluzione](#) di sostegno alle iniziative in materia di mobilità militare. Il testo, tra l'altro, accoglie con favore la proposta di aumentare il bilancio per la mobilità militare a oltre 17 miliardi di euro nel prossimo Quadro finanziario pluriennale (*su cui vedi infra*) e invita a investire maggiormente nelle infrastrutture di trasporto, in particolare lungo i quattro corridoi di mobilità militare.

I progetti finanziati nel bilancio UE 2021/2027

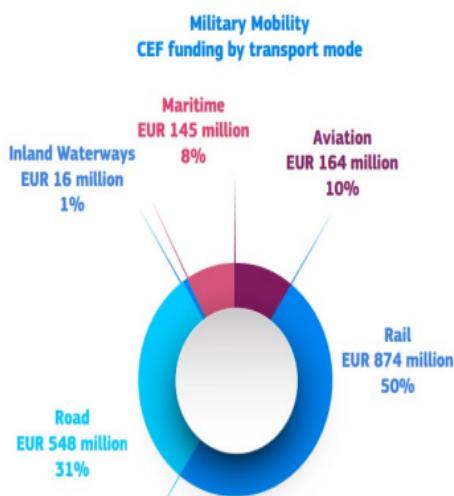
Nel **bilancio UE 2021-2027** la mobilità militare gode di un budget autonomo, con un capitolo specifico per i progetti di infrastrutture di trasporto a **duplice uso**, del valore di circa **1,7**

miliardi di euro. Questi fondi sono erogati nell'ambito del **Meccanismo per collegare l'Europa** (*Connecting Europe Facility*, CEF), più ampio strumento di finanziamento per investimenti strategici nelle infrastrutture di trasporto dell'UE. I progetti devono riguardare interventi collocati all'interno dei Corridoi di mobilità TEN-T, sia sulla rete stradale e ferroviaria, che nei trasporti marittimi e aerei, e possono essere co-finanziati fino al 50%, sempre rispettando i requisiti *dual use* stabiliti dalla Commissione in un **regolamento di esecuzione** dell'agosto 2021.

Con tre successivi bandi, dal 2021 al 2023, la Commissione ha finanziato **complessivamente 95 progetti**, che coinvolgono 21 Stati Membri.

Il primo bando (2021) ha mobilitato fondi per 327 milioni di euro, divisi in 22 progetti; il secondo (2022) ha stanziato 612 milioni, per 35 progetti e il terzo (2023) ha finanziato 38 progetti, con i rimanenti 807 milioni. I tre bandi hanno **esaurito tutti i fondi disponibili** fino al 2027, senza peraltro poter soddisfare tutte le richieste degli Stati (che nel bando 2023 erano state 120, per un contributo UE complessivo di 3,7 miliardi).

I progetti hanno riguardato per il 50% progetti relativi alla **rete ferroviaria** (874 milioni complessivi), per il 31% la **rete stradale** (548 milioni), e poi **trasporti aerei** (10%, per 164 milioni), **marittimi** (8%, per 145 milioni) e nelle **acque interne** (1%, con 16 milioni).



Lo scorso novembre la Commissione ha annunciato il **completamento dei primi 11 progetti** (dei 95 avviati complessivamente).

- In **Polonia** si sono conclusi **3 progetti**: il primo ha eliminato i colli di bottiglia sulla strada nazionale n. 91 nell'area urbana di Czestochowa, migliorando il flusso di trasporto nord-sud lungo il Corridoio Europeo di Trasporto Baltico-Adriatico; il secondo ha afforzamento alcuni ponti sull'autostrada A2 in Polonia, aumentando a 130 tonnellate la capacità di carico, per facilitare la mobilità militare lungo il corridoio della rete centrale Mare del Nord-Baltico e sulla tratta della strada europea E30 (Cork-Omsk); il terzo ha riguardato l'aeroporto Chopin di Varsavia, migliorando la sicurezza e l'efficienza delle operazioni aeroportuali, installando un sistema digitale di sorveglianza

e gestione del traffico a terra e ammodernando gli impianti di illuminazione (contributo UE complessivo di oltre 8 milioni).

- In **Lituania**, due diversi progetti hanno riguardato la ricostruzione della c.d. "Via Baltica" da Marijampolé al confine con la Polonia; il tratto stradale A5 è stato ampliato a quattro corsie, rimuovendo tutti gli svincoli a livello singolo, ricostruendo un ponte e nuovi incroci tramite viadotti e sottopassi. L'obiettivo è favorire lo sviluppo dei collegamenti civili e militari tra i Paesi baltici, la Finlandia e la Polonia (contributo UE complessivo di circa 21,3 milioni).

- In **Lettonia**, il progetto ha co-finanziato un nuovo rompighiaccio multiuso per aumentare la sostenibilità e l'efficienza delle operazioni nel porto di Riga. La nave è entrata in servizio a marzo 2025. Il progetto garantisce operazioni rompighiaccio a basse emissioni presso gli ormeggi, migliorando le operazioni della Guardia nazionale e della Marina lettoni, oltre che della NATO (contributo UE di circa 5 milioni di euro).

- In **Portogallo**, è stato installato un sistema di sorveglianza aeronautica basato su un'architettura *Wide Area Multilateration (WAM)*, per migliorare le capacità di controllo del traffico aereo militare, coordinato con i servizi civili di comunicazione e navigazione. Il progetto contribuisce a migliorare le capacità di dispiegamento strategico delle forze militari portoghesi, rafforzando al contempo la cooperazione con la navigazione aerea civile (contributo UE di circa 915 mila euro).

- In **Finlandia** è stato installato un nodo elettrificato a Orikari per consentire il flusso diretto del traffico dalla ferrovia Oulu-Luleå al porto di Oulu e al terminal merci intermodale, riducendo tempi di manovra e consumo di carburante; la costruzione di un nuovo ponte consentirà inoltre il trasporto di attrezzature militari di grandi dimensioni (contributo UE 6.147.900 euro).

- In **Croazia** il programma ha finanziato un progetto per aumentare la sicurezza dell'aeroporto Tuđman, collegato alla base militare Živković, nei pressi di Zagabria; l'intervento ha aumentato la superficie, la pendenza e il livello del suolo, ha ricostruito alcune vie di rullaggio e ammodernato il sistema di illuminazione (contributo UE di circa 4.2 milioni).

- Nei **Paesi Bassi** è stata potenziata l'infrastruttura ferroviaria del terminal del porto di Vlissingen, per consentire la gestione di treni da 740 metri. Sono stati ampliati due binari ferroviari, per consentire il carico/scarico simultaneo di due treni da 650 metri o di treni da 740 metri separati (contributo UE: 612.138 euro).

Per quanto riguarda **l'Italia**, tra i progetti conclusi c'è l'ampliamento dei binari ferroviari e l'adattamento dei sistemi di sicurezza, segnalamento e trazione elettrica nelle **stazioni di Palmanova e Pontedera**. L'[intervento](#) consente la circolazione in queste stazioni di treni lunghi 740 metri e aumenta la capacità delle linee ferroviarie Firenze-Pisa (che rientra nel Corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo) e Udine-Cervignano (che rientra nel Corridoio baltico-adriatico). L'infrastruttura ferroviaria viene così adattata ai requisiti per il duplice uso civile-militare. Il contributo UE è stato di 3 milioni e 875 mila euro. L'intervento è stato gestito da Rete Ferroviaria italiana).

Tra gli altri 84 progetti già approvati e in corso di svolgimento ce ne sono **altri 5 che riguardano il nostro territorio**.

Due diversi progetti, approvati rispettivamente nell'ambito del bando 2021 e di quello 2022, riguardano la ristrutturazione, per adeguamento al duplice uso di ponti e viadotti nell'**autostrada A2** (che rientra nel Corridoio Scandinavo-mediterraneo). I progetti sono gestiti da ANAS, e prevedono complessivamente un contributo massimo Ue di oltre 23 milioni e 600 mila euro.

Nel bando 2023 sono stati invece approvati progetti:

-per l'adeguamento a mobilità militare e duplice uso sull'**autostrada A7 tra Milano e Genova** (Corridoio Reno-Alpi), per quasi 5 milioni di euro, gestito da Milano Serravalle Milano tangenziali spa;

-per l'adeguamento a duplice uso del **porto di Genova Sampierdarena**, che fa sempre parte del Corridoio Reno-Alpi), gestito da Rete Ferroviaria Italiana, per un contributo UE di circa 29 milioni di euro;

-per facilitare i movimenti di mezzi militari nel **porto di La Spezia**, con circa 9 milioni, gestito dall'Autorità di sistema portuale del mar ligure orientale.

LE ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO E IL PROGETTO DI BILANCIO UE 2028/2035

Proprio per far fronte all'esaurimento dei fondi e tenendo conto dell'importanza della mobilità militare, la **Corte dei Conti europea**, nella sua [relazione speciale](#) del febbraio 2025, ha invitato la Commissione a valutare la possibilità di utilizzare i fondi residui del CEF anche per i progetti a duplice uso, almeno fino al prossimo bilancio pluriennale UE.

La relazione contiene anche **diverse osservazioni critiche** delle politiche adottate dalla Commissione, a partire dal piano d'azione del 2022. Questo - secondo la Corte - non era basato su fondamenta sufficientemente solide, mancando di una valutazione approfondita delle esigenze e degli obiettivi. La Corte dei Conti critica anche la selezione dei progetti, spesso effettuata in modo frammentato e senza tenere sufficientemente conto dei fattori geopolitici. Per il futuro, la relazione raccomanda di migliorare i meccanismi di governance, semplificando il coordinamento tra l'UE, gli Stati membri e le altre parti interessate e rafforzando le sinergie, per ridurre il rischio di sovrapposizioni. I progressi di ciascuna azione prevista dal piano dovrebbero inoltre essere monitorati e rendicontati, definendo, ove possibile, indicatori, valori obiettivo e scadenze.

A livello europeo, nuovi progetti di mobilità militare possono essere finanziati mediante:

- l'utilizzo di **Fondi di coesione**, a seguito della [revisione intermedia](#) adottata a settembre 2015;

- l'utilizzo di finanziamenti del **Fondo europeo per la difesa** (che ha un budget di 7.9 miliardi nel bilancio Ue 2021/2027), e che ha già approvato alcuni progetti in materia, come il "*Secure Digital Military Mobility System SDMMS*" per facilitare lo scambio di informazioni durante le procedure doganali e il "*Future Air System for European Tactical Transportation FASETT*" per lo sviluppo di capacità di trasporto aereo (cui partecipano anche alcune aziende italiane).

- l'utilizzo dei fondi dei programmi **SAFE**, (approvato a maggio del 2025, che prevede prestiti per 150 miliardi di euro) e **EDIP** (approvato l'8 dicembre 2025, che ha un budget, sul bilancio Ue, di 1.5 miliardi, su entrambi *i programmi si veda questo dossier*).

Ulteriori strumenti finanziari possono derivare dalla **Banca europea per gli investimenti**, che da maggio 2024 ha esteso l'area del proprio intervento nel settore della difesa, ampliando la tipologia di beni e infrastrutture a duplice uso ammessi ai finanziamenti (che non devono più essere di uso prevalentemente civile). Nel recente [Activity Report 2025](#) viene sottolineato che la banca ha finanziato progetti per 4 miliardi per sicurezza e difesa (il 5 % del totale), tra cui infrastrutture *dual use* in Lituania e Danimarca.

Nella **bozza del nuovo bilancio 2028-2034** i finanziamenti per mobilità militare sono più che **decuplicati rispetto al bilancio in corso**, con una proposta di risorse per **17,65 miliardi**, sempre nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa.

La Commissione sottolinea che ulteriori fondi per la mobilità *dual-use* potrebbero arrivare – nel nuovo bilancio – dal Fondo per la competitività europea (che nel progetto di bilancio ha oltre 130 miliardi per difesa e spazio, da *InvestEU* e anche dal programma *Horizon Europe* (che nel progetto della Commissione vale complessivamente 175,3 miliardi).

Gli Stati membri potranno sostenere gli investimenti a favore di infrastrutture a duplice uso, anche attraverso i loro piani nazionali e regionali.

LA MOBILITÀ MILITARE NELLA COOPERAZIONE STRUTTURATA PERMANENTE (PESCO)

Diversi progetti in materia di mobilità militare sono stati avviati anche nell'ambito della **Cooperazione strutturata permanente (PESCO)**.

Il più significativo è quello che si intitola proprio [Mobilità militare](#), è stato avviato nel 2018 ed è coordinato dai Paesi Bassi. Il progetto vanta la partecipazione di tutti gli Stati membri, con la sola eccezione dell'Irlanda, oltre che di quattro Paesi non-UE membri della NATO, cioè **Stati Uniti, Canada, Norvegia e Regno Unito**. Ai partecipanti al progetto si è anche aggiunta, nel gennaio 2025, la **Svizzera**.

Il progetto opera essenzialmente come **forum per lo scambio di informazione e migliori pratiche** tra i Paesi partecipanti. Il progetto prevede che ogni governo elabori un proprio **piano nazionale per la mobilità militare** e istituisca un proprio “punto di contatto”. A sostegno del progetto ci sono anche due programmi *ad hoc* dell'Agenzia europea della difesa (su dogane e digitalizzazione delle autorizzazioni ai movimenti transfrontalieri, programmi [CUSTOMS](#) e [CBMP](#))

Un altro progetto PESCO in materia, avviato sempre nel 2018, è il *Network of Logistic Hubs in Europe and Support to Operations (NetLogHubs)*, coordinato da Cipro, Germania e Francia, cui partecipa anche l'Italia. Il progetto mira alla creazione e alla gestione di una rete di *hub* logistici nel territorio UE, per gestire i flussi logistici e supportare il processo di schieramento/rischieramento e il mantenimento delle operazioni, al fine di migliorare il supporto logistico strategico e la proiezione delle forze, che si tratti di missioni di aiuto umanitario o di combattimento.

LA COLLABORAZIONE UE-NATO

La mobilità militare è un aspetto rilevante della cooperazione NATO-UE, visto che l'obiettivo di rendere più rapido e sicuro lo spostamento di mezzi e personale nel territorio europeo è comune alle due organizzazioni. La mobilità militare è citata nella [Terza dichiarazione congiunta](#) sulla cooperazione UE NATO, del gennaio 2023, come uno dei settori in cui la collaborazione ha prodotto “risultati tangibili”. In questo senso va letta la partecipazione di

Regno Unito, Usa e Canada, oltre che della Norvegia, al progetto PESCO appena citato. Mentre la NATO si occupa di difesa collettiva, identifica obiettivi di capacità e si basa sui processi di pianificazione e quadri logistici ben consolidati, l'UE dispone di strumenti normativi e finanziari per rimuovere le barriere legali e sviluppare infrastrutture di trasporto a duplice uso, con un'attenzione particolare anche al traffico civile.

In ambito NATO nel corso del 2024 sono state avviate diverse iniziative regionali per rinforzare il coordinamento tra i diversi membri dell'Alleanza. La *Central North European Military Mobility Area* ([CNE MMA](#)), avviata a gennaio su stimolo di Paesi Bassi, Germania e Polonia, cui si sono poi aggiunti anche Lussemburgo, Lituania, Repubblica Ceca, Slovacchia e Belgio, con l'intento di stabilire una “zona di mobilità militare” nell'Europa centro settentrionale (che coinvolge tra l'altro i tre principali porti europei: Rotterdam, Anversa e Amburgo). Una analoga iniziativa è stata assunta dai cinque [Paesi nordici](#) (Danimarca, Islanda, Norvegia, Finlandia e Svezia). Queste cooperazioni si sviluppano, a livello sia operativo, attraverso il *Transportation Coordination Centre* ([MTCC](#)) della NATO.

In ambito UE si muove invece il *Framework of the Black Sea – Aegean Sea Corridor Platform* ([BACP](#)) attivato tra Grecia, Bulgaria e Romania.

Si ricorda che negli obiettivi di aumento della spesa per la difesa rispetto al PIL decisi al summit dell'Aja dello scorso giugno, oltre al 3.5% di spese secondo i criteri tradizionali, è stata prevista una quota dell'1.5%, da raggiungere sempre entro il 2034, in cui rientra anche il potenziamento delle infrastrutture critiche.

Per quanto riguarda l'Italia, si ricorda altresì che nel [Documento programmatico pluriennale della Difesa 2025/2027](#), (pag.95) i “progetti di cooperazione, ad esempio sulla mobilità militare” sono indicati tra i fattori che, insieme alla riqualificazione di altre spese, hanno consentito al nostro Paese di raggiungere – nel 2025 - l'obiettivo del 2% delle spese militari rispetto al PIL fissato dal vertice Nato del 2014.

6 febbraio 2026

a cura di Federico Petrangeli

SERVIZIO STUDI - Ufficio ricerche nel settore della politica estera e della difesa

TEL. 06-6706-2451 - studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.