



Elementi per la verifica di sussidiarietà - Proposta di regolamento sulla mobilità militare

Dossier n° 132 -
3 febbraio 2026

Tipo e numero atto	<i>COM(2025)847</i>
Data di adozione	<i>19 novembre 2025</i>
Base giuridica	<i>Articoli 91 e 100, paragrafo 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea</i>
Settori di intervento	<i>Politica estera e di sicurezza comune, politica europea di difesa, esercito, armamenti, semplificazione burocratica, gestione delle crisi, infrastrutture dei trasporti, cooperazione transfrontaliera, trasporto ferroviario, rete transeuropea</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>20 gennaio 2026 – IV Commissione Difesa</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>19 marzo 2026</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>No</i>

Finalità e contenuto

Il 19 novembre 2025 la Commissione europea ha presentato una [proposta](#) di regolamento, accompagnata da una [comunicazione](#) congiunta in materia, volta a favorire la **mobilità militare**, ovvero il **trasporto di materiali, merci, e personale militare** in tutto il territorio dell'Unione.

La mobilità militare, consistente nella capacità delle Forze armate degli Stati membri di spostare rapidamente truppe e materiali nell'Unione e attraverso le sue frontiere esterne per finalità militari, è un fattore abilitante essenziale ai fini della sicurezza e della deterrenza a livello europeo, alla base della preparazione e della prontezza dell'Unione. La Commissione europea ritiene essenziale incrementare le capacità di mobilità militare per la sicurezza e difesa dell'UE, nonché per la sua capacità di reagire a perturbazioni naturali o provocate dall'uomo.

La proposta, che intende sostenere il trasporto di forniture militari e di aiuti umanitari, si prefigge un duplice obiettivo:

- **consentire agli Stati membri** dell'UE di effettuare efficacemente e rapidamente il trasporto militare di materiali, merci e passeggeri nell'Unione e attraverso le sue frontiere esterne, riducendo al minimo l'impatto sul trasporto civile;
- **facilitare una risposta rapida e adeguata alle crisi alle frontiere esterne dell'UE e oltre i suoi confini.**

La proposta viene ritenuta necessaria dalla Commissione europea per il persistere di ostacoli significativi ad una mobilità militare efficace nell'UE che compromettono la sicurezza dell'UE, le operazioni di protezione civile e la capacità di deterrenza:

- norme nazionali divergenti, procedure frammentate e l'assenza di coordinamento;
- infrastrutture di trasporto non adattate alle esigenze di duplice uso e vulnerabili alle perturbazioni;
- difficoltà di accesso ai combustibili per le operazioni di trasporto militare;
- scarsità di attrezzature, veicoli e mezzi di trasporto a duplice uso, fondamentali per le operazioni di trasporto militare.

Le nuove misure mirano in particolare a:

- **razionalizzare il trasporto militare transfrontaliero** istituendo un **quadro armonizzato** per le procedure di autorizzazione al fine di garantire sicurezza e continuità dei trasporti militari;
- **rafforzare la risposta alle emergenze** creando un quadro efficiente, coordinato ed efficace per facilitare il trasporto militare in risposta a situazioni temporanee, straordinarie e urgenti;
- **migliorare la preparazione e la protezione delle infrastrutture** a duplice uso nei confronti di tutti i pericoli e di tutte le minacce;
- promuovere tra gli Stati membri la **solidarietà e la condivisione** di attrezzature e mezzi attraverso la creazione di una **riserva di solidarietà**.

Contesto

La necessità e l'urgenza di migliorare la mobilità militare degli Stati membri e dell'UE nel suo complesso è sottolineata dal [Libro bianco sulla prontezza alla difesa europea per il 2030](#), adottato dalla Commissione europea nel marzo 2025, in cui a tal fine si stabilisce l'obiettivo di affrontare gli ostacoli normativi e infrastrutturali, e le carenze di attrezzature e risorse esistenti.

La [comunicazione](#) recante la **Tabella di marcia per la trasformazione dell'industria europea della difesa** entro il 2030, adottata il 16 ottobre 2025, ha individuato traguardi e tappe per il raggiungimento di tale obiettivo, e annunciato il pacchetto sulla mobilità militare.

Il Consiglio europeo, nelle [conclusioni](#) del 26 giugno 2025 aveva invitato la Commissione e l'Alta rappresentante a presentare proposte per rafforzare la mobilità militare.

Un primo [Piano d'azione dell'UE sulla mobilità militare](#) è stato adottato nel 2018, seguito da un secondo [Piano d'azione](#) piano d'azione nel 2022, mentre nel marzo 2025, il Consiglio ha individuato quattro corridoi di mobilità militare prioritari (settentrionale, centro-settentrionale, centromeridionale e orientale)

La Commissione europea ricorda che il [regolamento](#) riveduto sulla **rete transeuropea dei trasporti** impegna gli Stati membri a integrare la mobilità militare nella politica europea dei trasporti, con l'obiettivo di creare una rete a duplice uso per la cui realizzazione nell'ambito del quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027 sono stati stanziati 1,69 miliardi di euro di cofinanziamento attraverso il [regolamento](#) recante il **Meccanismo per collegare l'Europa (MCE)**, che sostiene 95 progetti in 21 Stati membri.

L'ampio eccesso di domanda rispetto alle risorse disponibili, unitamente alla maggiore urgenza di rafforzare la difesa dell'UE, ha indotto la Commissione a proporre di decuplicare il bilancio per la mobilità militare nel [prossimo QFP 2028-2034](#). Nel prossimo ciclo finanziario, gli Stati membri potranno inoltre sostenere gli investimenti a favore di infrastrutture a duplice uso, in particolare quelli nelle infrastrutture TEN-T, anche attraverso i **piani di partenariato nazionali e regionali** ridestinando a tale ambito parte dei fondi della politica di coesione e utilizzare lo [Strumento di azione per la sicurezza dell'Europa](#) (SAFE).

Base giuridica

La proposta misure applicabili al trasporto stradale, ferroviario, per vie navigabili interne, al trasporto aereo e marittimo. La Commissione europea sottolinea che le norme in materia di

trasporto militare transfrontaliero devono essere integrate e sviluppate nel contesto della politica comune dei trasporti, sviluppata a livello di Unione, anche al fine di tenere conto delle specificità dei trasporti effettuati per conto delle forze armate da imprese civili, e di limitare al minimo il loro impatto sui trasporti civili. Pertanto la Commissione europea ne individua la base giuridica negli articoli 91 e 100, paragrafo 2 del Trattato sul funzionamento dell'UE ([TFUE](#)), relativi alle politiche comuni dei trasporti.

Sussidiarietà

La Commissione europea sottolinea la **dimensione essenzialmente transnazionale** delle questioni legate alla mobilità militare all'interno dell'UE, per tale ragione ritiene coerente con il principio di **sussidiarietà** la proposta, che reputa adeguata a garantire una mobilità militare efficiente e priva di soluzione di continuità in tutta l'Unione.

Al contrario, definisce insufficienti i progressi fin qui realizzati nell'agevolare il trasporto militare transfrontaliero nonostante gli sforzi nazionali e intergovernativi e registra la **frammentazione del panorama normativo attuale**, caratterizzato da **norme nazionali incoerenti e divergenti**, tale da ostacolare il duplice uso efficiente delle infrastrutture di trasporto e il trasporto transfrontaliero di personale e materiali militari.

Ritiene pertanto **necessario** un **quadro normativo armonizzato a livello dell'UE** che stabilisca un approccio coerente e uniforme, volto a garantire il duplice uso delle infrastrutture di trasporto per i movimenti militari e sottolinea la necessità di integrare le norme che disciplinano il trasporto militare nel contesto della politica comune dei trasporti.

Con riguardo alle **infrastrutture**, la Commissione europea sottolinea inoltre che le operazioni di trasporto militare transfrontaliero dipendono da reti infrastrutturali a duplice uso che si estendono su più Stati membri, ad esempio i **corridoi di mobilità militare** (settentrionale, centro-settentrionale, centromeridionale e orientale) individuati nel marzo 2025 dal Consiglio. Di conseguenza anche le misure proposte per il miglioramento della prontezza e della resilienza delle infrastrutture a duplice uso, sono ritenute necessarie e compatibili con il principio di sussidiarietà, mentre approcci nazionali frammentati e potenzialmente disomogenei non potrebbero efficacemente perseguire il medesimo obiettivo.

Ad avviso della Commissione le lacune nelle capacità di trasporto e logistiche, non potrebbero essere colmate da iniziative nazionali degli Stati membri per i notevoli investimenti necessari, per evitare inutili duplicazioni.

In relazione alle iniziative di "**messa in comune e condivisione**" già adottate dagli Stati membri per le capacità logistiche e di trasporto, quali il trasporto aereo strategico, queste sono ritenute frammentate e limitate a un certo numero di Stati membri.

La Commissione europea sottolinea che le misure proposte – tra cui l'istituzione della riserva di solidarietà– oltre ad affrontare le attuali carenze di mezzi e attrezzature, offrono una soluzione a livello dell'UE a una sfida avente natura transfrontaliera in un approccio che consente un uso più efficiente e coordinato delle risorse, a vantaggio di tutti gli Stati membri.

Richiama infine, la relazione speciale della Corte dei conti europea ([relazione speciae 04/2025](#), "*Mobilità militare nell'UE: velocità massima non raggiunta a causa di carenze di progettazione e problemi di percorso*") e le consultazioni dei portatori di interessi, che hanno sottolineato la **necessità** di un **intervento a livello di UE** per rimuovere gli ostacoli sistemici all'efficienza della mobilità militare.

Proporzionalità

La Commissione europea valuta la proposta **coerente** con il **principio di proporzionalità** ritenendola attentamente calibrata nella ricerca di un equilibrio tra la semplificazione delle norme e delle procedure e la responsabilità primaria degli Stati membri in materia di mobilità militare.

Nella relazione di accompagnamento si sottolinea che il regolamento proposto **non pregiudica la sovranità degli Stati membri** nel decidere se spostare proprie forze militari all'interno dell'Unione o concedere alle forze armate di un altro Stato membro l'autorizzazione a transitare nel proprio territorio. Le nuove norme mirano piuttosto a migliorare l'efficienza complessiva della mobilità militare a livello dell'UE consentendo un'attuazione efficace di tali decisioni che restano nella sfera di autonomia nazionale.

Analogamente, la Commissione europea ritiene che le norme proposte rappresentino un buon punto di equilibrio tra la necessità di agevolare le operazioni di trasporto militare e l'esigenza di attenuare il loro impatto sui civili e definiscano con chiarezza il quadro normativo in cui operano i civili incaricati dalle forze armate degli altri Stati membri nelle operazioni di trasporto militare.

Sottolinea inoltre che la proposta è ispirata ad un criterio di gradualità, distinguendo tra norme ordinarie in materia di trasporto militare e misure di emergenza (ad esempio il nuovo Sistema europeo di risposta rafforzata per la mobilità militare, EMERS), con il risultato di riservare misure di ampia portata alle situazioni che effettivamente le richiedono.

In tale modo la Commissione europea stima da un lato di ridurre al minimo l'impatto sul settore civile, e dall'altro di contribuire a migliorarne l'efficienza.

Principali contenuti

La proposta si compone di 7 capi e 53 articoli.

Disposizioni generali

Il regolamento stabilisce (art. 1) misure relative alle attrezzature, ai mezzi di trasporto e alle infrastrutture a duplice uso per agevolare il trasporto militare all'interno dell'Unione e attraverso le sue frontiere esterne, riducendo al minimo l'impatto di tale trasporto sul trasporto civile.

In particolare stabilisce:

- un quadro uniforme per le **procedure di autorizzazione** per il trasporto militare transfrontaliero, misure per garantire un trasporto militare sicuro e senza interruzioni e per semplificare le formalità doganali alle frontiere esterne dell'UE;
- misure efficienti, coordinate ed efficaci per facilitare il trasporto militare in situazioni temporanee, straordinarie e urgenti;
- norme per adeguare le infrastrutture di trasporto a duplice uso idonee alle finalità militari e civili e a rafforzarne la resilienza rispetto a ogni tipo di minaccia;
- misure per condividere e mettere in comune le capacità di trasporto e logistiche dell'Unione e degli Stati membri e ad aumentare la visibilità delle capacità di trasporto esistenti per il trasporto militare.

Le norme proposte si applicano (art. 2) al trasporto all'interno dell'UE di materiali, merci e personale operato direttamente da forze armate degli Stati membri o da alleati della NATO (articoli 17 e 19), oppure sotto la responsabilità di tali soggetti, tramite infrastrutture, mezzi e attrezzature a duplice uso situati nel territorio dell'UE.

Un quadro uniforme per la mobilità militare

La proposta introduce un quadro armonizzato di **autorizzazioni, permanenti o ad hoc**, per le operazioni di trasporto militare tra Stati membri, che sono definiti **richiedenti** quando presentano ad un altro Stato membro (ricevente) una richiesta di condurre un'operazione di trasporto militare attraverso il suo territorio o quando presentano una richiesta di sostegno nel contesto della riserva di solidarietà. E' definito **ricevente** lo Stato membro di destinazione di un'operazione di trasporto militare o attraversato o sorvolato in tale contesto.

Autorizzazioni permanenti e ad hoc

Possono essere richieste (art. 5) per operazioni che coinvolgono fino a 10 veicoli o navi, personale armato, munizioni, armamenti o sistemi d'armi, merci pericolose, carichi eccezionali (si

veda l'Allegato I). Devono essere **concesse entro 2** mesi dalla richiesta e sono valide fino a quando non sono **sospese** o **revocate** dallo Stato ricevente per i seguenti motivi: caso di forza maggiore; presenza di una grave minaccia per l'ordine pubblico o la sicurezza nazionale. In presenza di una giustificazione possono essere modificate con un preavviso di almeno 3 giorni allo Stato richiedente.

Ogni operazione di trasporto militare – anche oggetto di un'autorizzazione permanente - deve comunque essere **notificata** allo Stato (o agli Stati) ricevente entro 72 ore prima dell'arrivo alla frontiera.

Lo Stato ricevente può stabilire disposizioni o rotte specifiche, in particolare per carichi eccezionali o merci pericolose (articoli 10 e 11).

E' previsto il conferimento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati per aggiornare l'allegato I che elenca le tipologie di trasporto che possono essere autorizzate in modo permanente.

Richieste e notifiche devono essere effettuate secondo il modello previsto dall'allegato II, che può essere modificato da atti delegati della Commissione europea (art. 8).

Autorizzazioni temporanee o *ad hoc* (art. 6), valide solo per un periodo di tempo specificato, possono essere concesse per una o più operazioni di trasporto militare non coperte da autorizzazione permanente. Devono essere concesse o negate entro 3 giorni dal ricevimento della richiesta e lo Stato ricevente può stabilire condizioni o rotte specifiche.

Trasporto per ferrovia

Uno Stato può richiedere – direttamente o tramite un'impresa ferroviaria che effettua il trasporto militare per suo conto – l'utilizzo di una traccia ferroviaria ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dello Stato membro ricevente (art. 7). Il gestore dell'infrastruttura deve fornire quanto prima le informazioni necessarie al trasporto e, in caso di carichi militari eccezionali, stabilire quanto prima se tali veicoli possano viaggiare in condizioni di sicurezza. Nel caso di trasporto di merci pericolose, il gestore e l'impresa devono adottare tutte le misure necessarie alla sua sicurezza.

Trasporto senza interruzioni

Al fine di garantire un trasporto militare senza interruzioni tutte le misure di controllo necessarie alle attività di scorta delle operazioni di trasporto militare, alla segnalazione di veicoli di un trasporto militare e di armi e munizioni, sono attuate soltanto alla prima fermata pianificata dell'operazione di trasporto militare dopo la frontiera interna di uno Stato membro (art. 9).

Merci pericolose e carichi eccezionali

Il trasporto militare di **merci pericolose** dovrebbe essere subordinato all'ottenimento di un'autorizzazione e conforme a quanto stabilito dagli accordi **internazionali in materia** o agli accordi NATO, senza ulteriori autorizzazioni da parte degli Stati membri.

L'atto fa esplicito riferimento (art. 10) a:

- accordo **ADR** sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada concluso a Ginevra il 30 settembre 1957;
- accordo europeo **ADN** relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne concluso a Ginevra il 26 maggio 2000;
- regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (appendice C della convenzione sul trasporto internazionale per ferrovia (COTIF) conclusa a Vilnius il 3 giugno 1999 (RID);
- codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose (IMDG);
- Organizzazione dell'aviazione civile internazionale – Istruzioni tecniche (ICAO-TI);
- pubblicazione 6 sui movimenti degli alleati NATO (AMovP-6).

I trasporti militari eccezionali su strada, di veicoli di dimensioni e peso superiori a quanto previsto dalla **direttiva** unionale vigente è consentito previa autorizzazione. Lo Stato ricevente può stabilire disposizioni specifiche per garantirne la sicurezza e assicurare la compatibilità delle infrastrutture.

Esenzioni e semplificazione delle procedure doganali

I trasporti militari, purché autorizzati, sarebbero consentiti (art. 12) anche in periodi normalmente soggetti a restrizioni della circolazione (fine settimana, festivi, celebrazioni nazionali, ore notturne). La proposta (art. 13) estende ai trasporti militari effettuati da soggetti privati, l'esenzione già prevista per i trasporti effettuati da forze armate (art.8 del [regolamento](#) sul trasporto di merci su strada) dalle restrizioni per i trasporti di cabotaggio. In caso di attraversamento delle frontiere esterne dell'UE sarebbero sottoposti ai controlli doganali in via prioritaria (art. 15).

Sistema informativo digitale sulla mobilità militare

La proposta prevede (art. 14) la possibilità di istituire entro il 2030, con atti di esecuzione della Commissione europea, un **sistema informativo digitale sulla mobilità militare**, gestito e mantenuto dalla stessa Commissione, che tenga conto delle condizioni delle operazioni NATO.

Operazioni NATO

Nell'ambito di operazioni, missioni o esercitazioni NATO, gli Stati membri aderenti all'Alleanza atlantica considerano gli altri Stati aderenti alla NATO come Stati membri dell'UE ai fini della richiesta o ricezione di domande di autorizzazione. Ai fini autorizzativi, gli Stati dell'UE che non aderiscono alla NATO possono decidere di equiparare gli Stati partecipanti alla NATO agli Stati membri dell'UE (art. 17).

Un sistema europeo di risposta rafforzata per la mobilità militare, EMERS

Al fine di assicurare un trasporto militare transfrontaliero efficiente e rapido in caso di crisi la proposta prevede la creazione di un **sistema europeo di risposta rafforzata per la mobilità militare ("EMERS")** le cui misure si applicherebbero **all'intero territorio dell'Unione** (art. 18) per agevolare il trasporto militare in **circostanze eccezionali**.

Il sistema dovrebbe essere attivato in presenza o in previsione di esigenze straordinarie di trasporto militare nell'Unione, con la seguente **procedura** (art. 19):

- la **Commissione**, presenta al **Consiglio** una proposta di **atto di esecuzione** per l'attivazione dell'EMERS;
- il **Consiglio**, entro **48 ore** dalla ricezione della proposta, delibera sull'adozione dell'atto di esecuzione specificando la durata dell'applicazione dell'EMERS fino a un massimo di **12 mesi**;
- durante l'applicazione dell'EMERS, la **Commissione** può convocare riunioni straordinarie del gruppo **"Trasporti per la mobilità militare"** (si veda *infra*), di sua iniziativa o su richiesta di almeno uno Stato membro;
- di propria iniziativa o su richiesta di almeno uno Stato membro, la **Commissione** valuta la **sussistenza delle condizioni** per l'applicazione dell'EMERS e presenta una **nuova proposta** al **Consiglio**;
- sulla base della valutazione della **Commissione**, il **Consiglio** decide se **prorogare** l'applicazione dell'EMERS, sempre per un massimo di 12 mesi, o **vi pone fine** prima della scadenza.

Il **Consiglio** dovrebbe altresì indicare nell'atto di esecuzione quali effetti dell'EMERS vadano estese ai **Paesi NATO non-UE**. Gli **Stati membri non-NATO** dovrebbero poter decidere se applicare le norme EMERS ai **Paesi NATO non-UE**.

Durante il periodo di attivazione dell'EMERS le **richieste di autorizzazioni di trasporto militare** dovrebbero essere **automaticamente accettate** dagli Stati membri riceventi (art. 20). Gli Stati membri richiedenti dovrebbero notificare il trasporto ai riceventi **tempestivamente** e comunque **al più tardi sei ore prima** dell'arrivo nello Stato ricevente. Eventuali **disposizioni in materia di circolazione** dovrebbero essere adottate prontamente dallo Stato ricevente.

Nel periodo di attivazione del sistema, Stati membri, proprietari, operatori e gestori delle infrastrutture e dei servizi connessi dovrebbero fornire ai trasporti militari **accesso prioritario alle infrastrutture e alle reti di trasporto** (art. 21), alle **acque interne** e ai **mari territoriali**. Le forze armate richiedenti dovrebbero presentare al **coordinatore nazionale per il trasporto militare transfrontaliero** (si veda *infra*) dello Stato ricevente una richiesta con i dettagli temporali, di volume e di carico per tale accesso prioritario. Il **coordinatore nazionale** dovrebbe a sua volta informare gli attori interessati.

Se necessario a garantire l'accesso prioritario, potrebbero essere **interrotti, rinviati o annullati** i normali servizi di trasporto.

Per l'accesso prioritario:

- alla **rete stradale**, gli attori rilevanti dovrebbero informare le forze armate richiedenti di aver adottato le misure necessarie per garantire l'accesso prioritario e il **coordinatore nazionale** dovrebbe indicare la tratta che garantisca l'**accesso prioritario migliore**;
- al **trasporto ferroviario**, i gestori dovrebbero potere mettere a disposizione **single tracce ferroviarie** entro **sei ore**, fatti salvi i casi di trasporto **eccezionale** o di **merci pericolose** per cui le tracce dovrebbero essere messe a disposizione **quanto prima**;
- ai **porti**, le autorità rilevanti dovrebbero indicare alle forze armate richiedenti l'ormeggio assegnato e i servizi offerti;
- alle **vie navigabili interne**, il **coordinatore nazionale** dovrebbe poter indicare la rotta che fornisce il trasporto prioritario migliore;
- alle **vie aeree** gli attori rilevanti dovrebbero informare le forze armate richiedenti sullo **spazio aereo disponibile** e sui **servizi aeroportuali offerti**.

Nei casi di accesso prioritario alle infrastrutture nel regime EMERS, gli altri utenti dei trasporti **non avrebbero diritto a compensazione**. Stati membri e altri attori dovrebbero impegnarsi per ridurre al minimo l'impatto dell'accesso prioritario.

Trasporto su strada e di merci pericolose, deroghe

Durante l'attivazione dell'EMERS gli Stati membri dovrebbero poter esentare il **trasporto militare di merci pericolose** da eventuali **prescrizioni internazionali o nazionali**, senza introdurre ulteriori limitazioni (art. 22).

Il trasporto militare su strada sarebbe consentito anche ai veicoli che superino **pesi e dimensioni massimi** (art. 23) stabiliti dalla [direttiva vigente](#) sulle dimensioni massime.

Il trasporto militare effettuato da operatori civili dovrebbe (art. 26) essere esentato dalle restrizioni sul **cabotaggio** riguardo **frequenza e durata**, oltre che dalle restrizioni di cui all'articolo 8 del [regolamento che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada](#).

La proposta prevede inoltre (art. 27) deroghe al [regolamento relativo all'armonizzazione di disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada](#) per quanto riguarda il trasporto militare effettuato da civili durante l'attivazione dell'EMERS, in particolare:

- l'estensione del periodo di guida giornaliero **da 9 a 11 ore**;
- l'estensione del periodo di guida settimanale **da 56 a 60 ore**;
- l'estensione del periodo di guida bisettimanale **da 90 a 96 ore**;
- l'estensione a **5.5 ore**, del periodo di guida (ora fissato in **4.5 ore**), al termine del quale il conducente è tenuto a riposare per 45 minuti;
- la possibilità di frazionare i **45 minuti di pausa** di cui sopra in **tre periodi di 15 minuti**;
- il periodo di riposo giornaliero di **9 ore** sarebbe considerato un **periodo di riposo giornaliero ridotto**;
- il conducente potrebbe effettuare **due periodi di riposo settimanale ridotti** di almeno 24 ore, a condizione che il **periodo di riposo settimanale regolare** non venga rinviato di più di **12 periodi di 24 ore**;
- il riposo compensativo del mancato riposo settimanale potrebbe essere usufruito **senza interruzioni** o in **due periodi** uno dei quali di almeno **45 ore**. Il termine per usufruire di tale riposo compensativo sarebbe inoltre esteso **da 3 a 12 settimane**;
- i periodi di riposo settimanale regolari e i periodi compensativi superiori a 45 ore **potrebbero essere effettuati nel veicolo** a condizione che esso disponga delle condizioni adeguate e sia parcheggiato in sicurezza;
- il **periodo ammesso per l'interruzione del riposo** di un conducente che accompagna un veicolo trasportato da un traghetto o da un convoglio ferroviario è aumentato **da una a due ore**.

Le deroghe di cui sopra non influenzerebbero il periodo massimo di lavoro consentito dalla [direttiva concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto](#). Il conducente dovrebbe inoltre, su richiesta delle autorità, presentare la documentazione **che giustifichi il ricorso a tali deroghe**.

Durante il periodo di attivazione dell'EMERS il trasporto militare su strada dovrebbe essere consentito (art. 29) anche durante **fine settimana, giorni festivi e celebrazioni nazionali**, oltre

che durante le **ore notturne** e **altri periodi soggetti a restrizioni**. Il trasporto militare sarebbe altresì esente da restrizioni basate su **fattori ambientali**.

Durante il periodo di attivazione dell'EMERS gli Stati membri dovrebbero **rafforzare** le misure di protezione per le **infrastrutture strategiche a duplice uso** (art. 24).

In caso di attivazione dell'EMERS e di operatività della **riserva di solidarietà** (si veda *infra*), la Commissione, tenendo conto del parere del gruppo "Trasporti per la mobilità militare", potrebbe, attraverso le risorse della **riserva**, sostenere **urgenti necessità di attrezzature e mezzi** da parte degli Stati membri prendendole in considerazione **in via prioritaria** (art. 25) e utilizzando tra l'altro attrezzature e mezzi acquistati dopo l'entrata in vigore del regolamento tramite il sostegno finanziario dell'Unione.

La Commissione europea dovrebbe poter offrire supporto agli Stati membri nell'acquisizione delle capacità pertinenti e, previo parere del gruppo "**Trasporti per la mobilità militare**" (si veda *infra*), stipulare contratti di appalto per qualsiasi capacità pertinente.

I veicoli ferroviari dovrebbero poter essere utilizzati anche **al di fuori della loro area d'uso regolare** (art. 28) durante il periodo di attivazione dell'EMERS a condizione che:

- siano stati sottoposti ai controlli previsti dalla [direttiva sull'interoperabilità del sistema ferroviario UE](#);
- siano utilizzati nel contesto di un trasporto militare;
- siano in funzione su una rete prima di essere utilizzati su un'altra rete;
- siano stati individuati per l'uso nel contesto del trasporto militare ai sensi dell'articolo 37 del presente regolamento.

I veicoli dovrebbero comunque essere gestiti di concerto con gli attori responsabili delle infrastrutture interessate e nel rispetto delle norme stabilite dalla [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie](#).

La proposta dispone deroghe ai controlli su alimenti, mangimi e cani introdotti **nell'Unione a scopo militare**. In particolare, durante l'attivazione dell'EMERS dovrebbero essere esentati dalle norme di cui agli **articoli da 43 a 57 e da 65 a 72** del [regolamento relativo ai controlli su alimenti, mangimi e benessere animale](#) a condizione che:

- siano dichiarati **conformi ai formulari Ue o NATO 302**;
- siano identificati come **destinati esclusivamente a uso militare**;
- entrino nell'Unione **sotto la supervisione dell'autorità militare competente**.

L'autorità militare competente dovrebbe assicurare (art. 30): la loro destinazione **ad uso esclusivamente militare**; che non siano immessi sul **mercato dell'Unione**; che siano **consumati, smaltiti o riesportati** in modo sicuro (per i prodotti); e che **non rappresentino un rischio per la salute pubblica e animale** nell'Unione (per i cani).

La proposta dispone inoltre procedure doganali accelerate (art. 31) che sarebbero elaborate dalla **Commissione** di concerto con l'**Autorità doganale dell'Unione**.

Resilienza delle infrastrutture di trasporto

Al fine di preparare le reti di trasporto al duplice uso, civile e militare, gli Stati membri dovrebbero (art. 32) aggiornare le infrastrutture a duplice uso individuate nei corridoi di mobilità militare dando priorità ai progetti seguenti:

- garantire la **continuità della rete**, realizzando i collegamenti mancanti ed eliminando strozzature rilevanti per il trasporto militare;
- garantire l'**interoperabilità** della rete, anche adottando lo scartamento ferroviario standard nominale europeo;
- **adeguare le infrastrutture al trasporto militare eccezionale**, anche **rafforzando i ponti** per il trasporto ferroviario e stradale e potenziando e ampliando le infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali e aeroportuali;

- **adeguare le gallerie stradali** o prevedere percorsi alternativi per i veicoli che trasportano merci pericolose incompatibili con il sistema di gallerie esistente;
- **aumentare la capacità** di tutti i modi di trasporto, anche migliorando l'accesso ferroviario e stradale a porti e aeroporti e migliorando le strutture e le attrezzature portuali, aeroportuali e dei terminali;
- **rafforzare la resilienza** delle infrastrutture di comunicazione, controllo, navigazione, sorveglianza e approvvigionamento energetico, in particolare contro le **interferenze** con le comunicazioni a radiofrequenza;
- garantire una resilienza e una ridondanza sufficienti nella rete.

Gli Stati membri situati lungo lo stesso corridoio di mobilità militare dovrebbero cooperare al fine di individuare e affrontare i rischi potenziali che possono incidere sulla funzionalità, sulla sicurezza o sulla resilienza di tale corridoio, in particolare per il trasporto transfrontaliero.

A tal fine la proposta prevede che:

- valutino la **funzionalità dei corridoi di mobilità militare**;
- analizzino lo stato di **conformità dell'infrastruttura** del corridoio di mobilità militare rispetto ai requisiti militari;
- valutino le **potenziali lacune infrastrutturali**, i **collegamenti mancanti** e le **strozzature** che possono ostacolare il flusso regolare del trasporto militare;
- stabiliscano le **caratteristiche tecniche** delle infrastrutture di trasporto e le condizioni alle quali potrebbero essere trasportati **carichi militari eccezionali**;
- monitorino la resilienza delle infrastrutture di comunicazione, controllo, navigazione, sorveglianza e approvvigionamento di combustibili, in particolare contro le interferenze con le comunicazioni a radiofrequenza e valutino misure di applicazione delle norme;
- valutino eventuali altri rischi potenziali per le operazioni di trasporto militare lungo i corridoi di mobilità militare;
- rafforzino la resilienza garantendo la compatibilità con i sistemi spaziali dell'Unione, quali il posizionamento, la navigazione e la sincronizzazione, l'osservazione della Terra e la connettività sicura. In particolare, quando utilizzano i servizi di posizionamento, navigazione e sincronizzazione, impiegano servizi di autenticazione offerti dal programma spaziale dell'Unione o, in alternativa, il servizio pubblico regolamentato di Galileo, ove possibile e fatte salve le prerogative degli Stati membri per quanto riguarda il ricorso al servizio pubblico regolamentato nel loro territorio. Inoltre gli Stati membri dovrebbero utilizzare i servizi spaziali di osservazione della Terra dell'UE.

Sulla base di tale analisi, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, dovrebbe individuare **investimenti mirati a breve termine** ("punti critici" per le infrastrutture di trasporto) che devono essere attuati dagli Stati membri in via prioritaria lungo i corridoi di mobilità militare.

A tal fine, la Commissione organizza riunioni con gli Stati membri interessati – e con la consultazione di esperti militari - per ciascun corridoio di mobilità militare per concordare l'attuazione coordinata di tali punti critici.

Gli Stati membri, con la Commissione e il Servizio europeo per l'azione esterna ("SEAE"), dovrebbero coordinarsi per:

- concordare **rotte, nodi di trasporto e strutture** di sostegno designati, quali i centri di sostegno al trasporto militare, e per utilizzare al meglio i corridoi di mobilità militare;
- promuovere il **coordinamento e la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di diversi Stati membri**;
- promuovere il **coordinamento e la cooperazione tra le autorità aeronautiche nazionali**.

Dovrebbero inoltre incaricare i gestori dell'infrastruttura di concordare rotte prestabilite per il trasporto militare transfrontaliero, in particolare per le merci pericolose e il trasporto militare eccezionale.

Individuazione delle infrastrutture strategiche a duplice uso

Gli Stati membri dovrebbero individuare (art. 33) sul proprio territorio come infrastrutture strategiche a duplice uso le seguenti infrastrutture:

- principali infrastrutture di trasporto che servono la **capitale**, tra cui i maggiori porti marittimi e delle vie navigabili, il più grande aeroporto e terminale merci multimodale, sulla base dei volumi di traffico o della capacità di flusso più elevati;
- le principali infrastrutture di trasporto dei **nodi urbani** della **rete transeuropea dei trasporti** con una popolazione di almeno 1 milione di abitanti;
- per ciascuna **regione** lungo i corridoi di mobilità militare, il più grande **porto marittimo** e delle vie navigabili interne, il più grande aeroporto e terminale merci multimodale, sulla base dei volumi di traffico e/o della capacità di flusso più elevati.

E le infrastrutture di trasporto che soddisfano i criteri seguenti:

- dotate di capacità strategica per sostenere operazioni di trasporto militare su larga scala;
- di importanza strategica per il trasporto militare lungo uno o più corridoi di mobilità militare;
- che forniscono o abbiano fornito un contributo strategico al trasporto militare pianificato o passato;
- che presentano una strozzatura nota o un collegamento mancante per le operazioni di trasporto militare, come un attraversamento fluviale strategico o una galleria strategica.

Con i medesimi criteri dovrebbero inoltre individuare infrastrutture **infrastrutture energetiche** (anche di stoccaggio energetico) e di **comunicazione** critiche per i trasporti e di sostegno a operazioni di trasporto militare.

Entro due anni dall'entrata in vigore del regolamento ogni Stato membro dovrebbe redigere un **elenco riservato** – da aggiornare periodicamente - delle infrastrutture strategiche a duplice uso individuate nel territorio nazionale e trasmetterlo alla Commissione europea.

Protezione delle infrastrutture strategiche a duplice uso

Gli Stati membri dovrebbero adottare misure di protezione di base delle infrastrutture strategiche a duplice uso situate nel loro territorio al fine di proteggerle contro tutti i pericoli, rafforzarne la resilienza e garantirne il funzionamento efficace in ogni momento:

- informare proprietari, operatori e gestori delle infrastrutture della designazione di queste ultime come infrastrutture strategiche a duplice uso;
- prevenire, attenuare e affrontare i rischi associati alla proprietà o al controllo da parte di soggetti stranieri di infrastrutture strategiche a duplice uso, anche attraverso il controllo degli investimenti esteri a norma del regolamento (UE) 2019/452;
- prevenire, attenuare e affrontare i rischi connessi alla gestione o all'esercizio di mezzi facenti parte di una infrastruttura strategica a duplice uso o ad essa collegati (ad sistemi informatici, attrezzature di rilevamento e controllo della sicurezza, personale, fornitori di servizi di trasporto ferroviario merci, società logistiche, prestatori di servizi portuali marittimi e piloti);
- adottare misure di base per proteggere le infrastrutture strategiche a duplice uso da interferenze e attacchi da parte di soggetti statali e non statali (attacchi terroristici, alla cibersicurezza, attacchi ibridi), e dotare tali infrastrutture di strumenti per contrastare le incursioni aeree e gli attacchi con droni.

Proprietari, operatori e gestori di infrastrutture strategiche a duplice uso dovrebbero adottare tutte le misure di competenza, anche in collaborazione tra loro, per garantire la protezione di tali strutture e il loro funzionamento efficace in ogni momento.

Gli Stati membri dovrebbero informare senza indebito ritardo la Commissione e gli Stati membri situati lungo i medesimi corridoi di mobilità militare in merito a qualsiasi incidente in relazione alle infrastrutture strategiche a duplice uso situate sul loro territorio che perturbi o possa perturbare in modo significativo la fornitura di servizi essenziali.

Alla Commissione europea è conferito il potere di adottare atti di esecuzione volti a individuare le misure di protezione e di resilienza di base e di protezione rafforzata per le infrastrutture strategiche a duplice uso.

Condivisione di capacità di trasporto e logistiche per le operazioni di trasporto militare

Sulla scorta dell'esperienza del pool europeo di protezione civile, la proposta prevede l'istituzione di una **riserva di solidarietà per la mobilità militare** (art. 35), per la condivisione di attrezzature, mezzi di trasporto, veicoli e beni mobili a duplice uso – pubblici o appaltati a privati - degli Stati membri o da questi acquistati con finanziamento dell'UE.

Il nuovo strumento, che dovrebbe consentire di **superare le carenze nazionali** dei singoli Stati membri, dovrebbe essere attivato da un atto di esecuzione della Commissione europea e dovrebbe essere costantemente operativo (24 ore al giorno, 7 giorni la settimana).

La riserva sarebbe costituita dalle attrezzature, beni mobili e veicoli degli Stati membri, registrati volontariamente da questi ultimi e dalle attrezzature e dai beni acquisiti o appaltati dagli Stati membri con il finanziamento dell'UE.

L'UE potrà integrare la riserva **registrando ulteriori mezzi di trasporto e logistiche**. Gli operatori civili potranno accantonare mezzi di trasporto (in particolare per il trasporto aereo e marittimo) in una **riserva strategica di trasporto** a disposizione dell'UE o degli Stati membri in situazioni eccezionali.

Al fine di ampliare la disponibilità di veicoli e attrezzature e incentivare la condivisione e la messa in comune di capacità, la Commissione dovrebbe inoltre sostenere l'**acquisizione di nuove attrezzature e mezzi di trasporto e logistiche per la mobilità militare** e aiutare gli Stati membri a condividere costi di dispiegamento, spese di manutenzione e costi di formazione del personale connessi alla riserva. Nel contesto delle proposte presentate per il prossimo quadro finanziario pluriennale 2028-2034, la Commissione ha proposto, nell'ambito del **Fondo europeo per la competitività**, la possibilità di incentivare in particolare l'appalto di attrezzature di trasporto e logistiche e di aiutare gli Stati membri ad accedervi.

La proposta prevede (art. 36) che gli Stati membri possano **accedere ai registri nazionali dei veicoli stradali, ferroviari, navali e aeromobili**, per poter individuare mezzi a duplice uso.

La Commissione europea potrebbe inoltre adottare atti di esecuzione al fine di individuare, stabilendo le relative specifiche tecniche, le categorie di veicoli ferroviari più adatte al trasporto militare.

Introduzione di un diritto d'uso temporaneo di infrastrutture, attrezzature e mezzi per il trasporto militare

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, ogni Stato membro dovrebbe (art. 38) adottare un quadro che gli consenta di emettere, in ultima istanza, ordini vincolanti per il controllo o il **temporaneo diritto d'uso di infrastrutture, mezzi o attrezzature** situati nel proprio territorio e necessari per operazioni di trasporto militare.

- Qualora disponga di un quadro esistente che consenta tale controllo o diritto d'uso temporaneo, uno Stato membro dovrebbe garantire che questo:
- consenta il controllo o il diritto d'uso temporaneo di un'infrastruttura, di un mezzo o di un'attrezzatura a sostegno delle operazioni di trasporto militare di un altro Stato membro, su richiesta di tale Stato membro, e stabilisca una procedura per la presentazione di tale richiesta;
- preveda un meccanismo di **compensazione** destinato a indennizzare i proprietari, gli operatori e i gestori delle infrastrutture, dei mezzi o delle attrezzature in questione delle spese sostenute e i danni subiti;
- comprenda norme e procedure trasparenti e non discriminatorie relative a tale controllo e diritto d'uso temporaneo;
- rechi **misure necessarie e proporzionate**.

Contratti con fornitori di servizi di trasporto

Gli Stati membri dovrebbero (art. 39) poter concludere **contratti quadro con** fornitori di servizi di trasporto a duplice uso al fine di garantire la **disponibilità di mezzi di trasporto** per le operazioni di trasporto militare, e lo **schieramento rapido di personale, materiali e forniture**.

Tali contratti quadro, se conclusi, rinnovati o modificati dopo l'entrata in vigore del regolamento:

- dovrebbero consentire ad **altri Stati membri** di aderire in qualità di parti contraenti e prevedere la possibilità di ulteriori modifiche per accogliere altri partecipanti senza compromettere l'obiettivo primario di sostenere il trasporto militare;
- dovrebbero comportare l'obbligo per i fornitori di servizi di trasporto - prima di accettare ordini contrastanti - di comunicare qualsiasi potenziale doppia prenotazione delle capacità di trasporto a tutti gli Stati membri partecipanti.

In caso di controversie, gli Stati membri e i fornitori di servizi di trasporto dovrebbero attuare procedure volte alla loro risoluzione senza indebito ritardo per le priorità del trasporto militare.

Disposizioni orizzontali

La proposta prevede che entro **sei mesi** dall'entrata in vigore del regolamento, ogni Stato membro istituisca la figura del **coordinatore nazionale per il trasporto militare transfrontaliero** (art. 40), che avrebbe in particolare il compito di:

- occuparsi di **richieste e notifiche relative al trasporto militare** (cfr. artt. 8 e 20);
- fornire consulenza e sostegno sulle **formalità doganali**;
- gestire le **richieste di accesso prioritario** ex art. 21;
- **coordinare tutti gli attori coinvolti** nelle operazioni di trasporto militare;
- coordinare il **controllo della prontezza dei trasporti militari** (si veda *infra*).

Al fine di assistere la Commissione e di promuovere la cooperazione tra Stati membri, la proposta istituisce inoltre il gruppo "**Trasporti per la mobilità militare**" (art. 41), che dovrebbe essere **presieduto dalla Commissione** e composto da rappresentanti di:

- Commissione;
- SEAE, compreso lo Stato maggiore dell'Unione Europea;
- Agenzia europea per la Difesa;
- Stati membri;
- **dove pertinente**, le autorità doganali degli Stati membri e dell'Unione;
- su **invito** e in qualità di **osservatori**, Ucraina, Moldova e Paesi dello Spazio economico europeo.

Il gruppo dovrebbe riunirsi periodicamente e su richiesta della Commissione o di uno Stato membro, e dovrebbe poter adottare **pareri, consulenze e raccomandazioni** di propria iniziativa o su richiesta della Commissione.

I compiti del gruppo dovrebbero includere:

- l'agevolazione di **disposizioni** in materia di circolazione e di **concessioni** di autorizzazioni di trasporto militare;
- la promozione di **disposizioni preprogrammate e rotte predefinite**;
- la consulenza sulle **misure di protezione** per le infrastrutture strategiche a duplice uso;
- rispetto alla **riserva di solidarietà**, il supporto all'individuazione e alla predisposizione di risorse chiave;
- l'agevolazione di **appalti congiunti** tra Stati membri per quanto riguarda il trasporto militare;
- la **valutazione** dei risultati degli **esami di prontezza** dei trasporti militari e delle **prove di stress**, su cui dovrebbe inoltre **formulare raccomandazioni**;
- la consulenza riguardo il **sistema informativo digitale sulla mobilità militare**;
- la consulenza riguardo l'**elenco delle infrastrutture strategiche a duplice uso**.

La proposta dispone inoltre che su base annuale gli Stati membri conducano un **controllo della prontezza dei trasporti militari** (art. 42) per verificare la propria preparazione a svolgere operazioni di trasporto militare e ad attuare l'EMERS, in base ai seguenti elementi:

- le misure adottate per garantire l'**attuazione dell'EMERS**;
- le misure adottate per garantire che **ogni livello di amministrazione** contribuisca al trasporto militare;
- la presenza di misure adottate per rispondere alle necessità delle **operazioni di trasporto militare transfrontaliero pianificate**;
- la presenza di misure adottate per **fornire supporto a uno Stato ospitante** sul suo territorio;
- l'eventuale presentazione di **richieste di trasporto militare** ad altri Stati membri;
- l'eventuale presentazione di richieste di sostegno alla **riserva di solidarietà**.

Un secondo metodo di valutazione del sistema di trasporto militare dovrebbe essere la **prova di stress** (art. 43), che la Commissione dovrebbe poter condurre di concerto con gli **Stati membri** e con gli **organismi competenti dell'Unione** al fine di valutare la preparazione a condurre operazioni di trasporto militare. Queste prove, i cui risultati dovrebbero essere comunicati agli Stati membri e al gruppo "**Trasporti per la mobilità militare**", dovrebbero poter essere **richieste dagli Stati membri** stessi; la **Commissione** potrebbe partecipare a queste prove **su invito**. Le prove di stress dovrebbero aiutare a valutare:

- la preparazione all'attivazione dell'**EMERS**;
- l'efficacia dell'**approccio esteso a tutta l'amministrazione**;
- l'attuazione delle disposizioni del regolamento nelle diverse **aree geografiche**.

La Commissione dovrebbe avere il potere, consultati gli esperti designati dagli Stati membri come previsto dall'[accordo interistituzionale "Legiferare meglio"](#), di adottare **atti delegati** (art. 44). Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero avere la facoltà di **revocare questo potere** senza pregiudizio per la validità degli atti delegati già in vigore. La Commissione dovrebbe, contestualmente all'adozione, notificare l'atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio, che avrebbero **due mesi** per sollevare obiezioni, dopo i quali l'atto delegato entrerebbe in forza.

Modifiche alla normativa vigente

La proposta integra il [regolamento](#) istitutivo dell'**Agenzia dell'UE per le ferrovie** (*European Union Agency for Railways*, ERA) introducendo il nuovo obiettivo di preparazione del sistema ferroviario dell'UE e attribuisce alla stessa Agenzia il compito di:

- fornire assistenza nel garantirne la reattività e resilienza (art. 46);
- fornire assistenza alla Commissione europea nella **definizione delle specifiche tecniche** per l'individuazione di **veicoli idonei** al trasporto militare;
- attribuire ai veicoli ferroviari un numero europeo (*european vehicle number*, EVN);
- registrare i veicoli nel registro europeo dei veicoli.

Modifica (art. 47) inoltre la [direttiva](#) sull'**interoperabilità del sistema ferroviario** per consentire agli Stati membri di delegare all'Agenzia l'autorizzazione dei veicoli utilizzabili per i trasporti militari. La proposta prevede anche il conferimento all'Agenzia di poteri analoghi a quelli degli Stati membri per aggiornare il registro europeo dei veicoli.

Al fine di prevenire perturbazioni del traffico aereo, sono inoltre proposte modifiche (art. 48) al [regolamento](#) sull'**attuazione del "Cielo unico europeo"** per introdurre una deroga temporanea fino al 31 dicembre 2030 ai requisiti in materia di certificazione e di proprietà attualmente previsti per i fornitori di sistemi di comunicazione (o di navigazione, sorveglianza, informazioni aeronautiche, servizi meteorologici e di controllo del traffico aereo, ecc.) che abbiano già fornito servizi di comunicazione nell'UE prima dell'entrata in vigore del regolamento.

Il richiamato regolamento prevede tra l'altro che tali fornitori debbano essere per oltre il 50% di proprietà degli Stati membri in cui operano o di loro cittadini, e da questi effettivamente controllati.

Ulteriori modifiche sono previste (art. 49) al [regolamento](#) istitutivo **dell'Agenzia UE per la sicurezza aerea** (*European Union Aviation Safety Agency, EASA*):

- per introdurre **esenzioni** dai requisiti di **certificazione** se questi impediscono la certificazione di tecnologie e prodotti innovativi, con la finalità di integrare i **droni di grandi dimensioni** nel traffico aereo generale, come ritenuto necessario dalle forze armate (modifica dell'art. 71);
- per creare "**spazi di sperimentazione normativa**", ovvero quadri temporanei controllati, istituiti da uno Stato membro o dall'Agenzia per la progettazione e lo sviluppo di prodotti e servizi innovativi, con la finalità di favorire una più rapida diffusione di nell'UE di nuove tecnologie e a duplice uso nel trasporto aereo, consentire l'integrazione di velivoli a duplice uso sia nei trasporti commerciali che militari, (nuovo art. 86 *bis*).

Norme di riservatezza e per la protezione delle informazioni ricevute

La proposta prevede (art. 50) la riservatezza delle informazioni ricevute – compresi segreti commerciali e d'impresa e informazioni sensibili - ai fini del regolamento proposto.

Prevede che la Commissione non condivide informazioni che potrebbero consentire di identificare uno specifico operatore economico apportandogli un danno commerciale o reputazionale, o la divulgazione di segreti commerciali.

Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero infine garantire che le informazioni classificate fornite o scambiate ai fini del regolamento non vengano declassate o declassificate senza il previo consenso scritto dell'originatore di dette informazioni. Entro tre anni dalla entrata in vigore del regolamento, la Commissione dovrebbe valutarne l'applicazione e presentare una relazione al Parlamento europeo ed al Consiglio.

Esame presso le Istituzioni dell'UE

Presso il Parlamento europeo, la [proposta](#) è stata assegnata congiuntamente alla Commissione per la sicurezza e la difesa e alla Commissione per i trasporti e il turismo.

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito [IPEX](#), l'atto risulta in corso di esame da parte del *Bundesrat* tedesco, dei Parlamenti svedese e finlandese e del Senato ceco.

Nessuna di tali assemblee ha segnalato di aver individuato al momento aspetti rilevanti o comunque di avere informazioni importanti da scambiare.

Nessuna di tali assemblee ha comunicato al momento di avere rilievi critici sulla proposta.