

Il 19 novembre 2025, la Commissione Europea e l'Alto Rappresentante dell'Unione hanno adottato il [Pacchetto Mobilità Militare 2025](#) che include una proposta di Regolamento per facilitare lo spostamento rapido di truppe, equipaggiamenti e materiali militari, limitare i tempi di autorizzazione e semplificare procedure doganali. La proposta è ora sottoposta al vaglio del Parlamento e del Consiglio dell'UE, prima di diventare definitiva e vincolante.

La *military mobility* è in realtà da anni una delle preoccupazioni dell'Europa: con i Piani d'azione del 2018 e del 2022, l'UE ha riconosciuto alla rete TEN-T (Reti Transeuropee dei Trasporti) una strategicità militare. Già il Regolamento 2024/1679 ha deciso di prolungare i quattro corridoi della rete TEN-T verso l'Ucraina e la Moldavia, mentre allo stesso tempo vengono ridimensionati o declassati i collegamenti con la Russia e la Bielorussia. Anche il Libro Bianco sulla prontezza della difesa europea 2030 (il cosiddetto piano Rearm Europe) del marzo 2025 conteneva l'impegno a sviluppare la mobilità militare. Insomma, ogni anno la Commissione alza il tiro, presenta la guerra contro la Russia come ineluttabile e spinge un po' più in là l'asticella dell'escalation.

«La guerra della Russia contro l'Ucraina ha dimostrato la necessità di spostare rapidamente truppe ed equipaggiamenti militari dal punto A al punto B. Tuttavia, complesse norme in tempo di pace possono trasformare un semplice convoglio in un incubo logistico», spiega la Commissione. Contro questo “incubo” si propone il sogno di un «trasporto militare fluido e senza ostacoli, rapido e su larga scala», a partire dall'eliminazione di lacci e laccioli normativi.

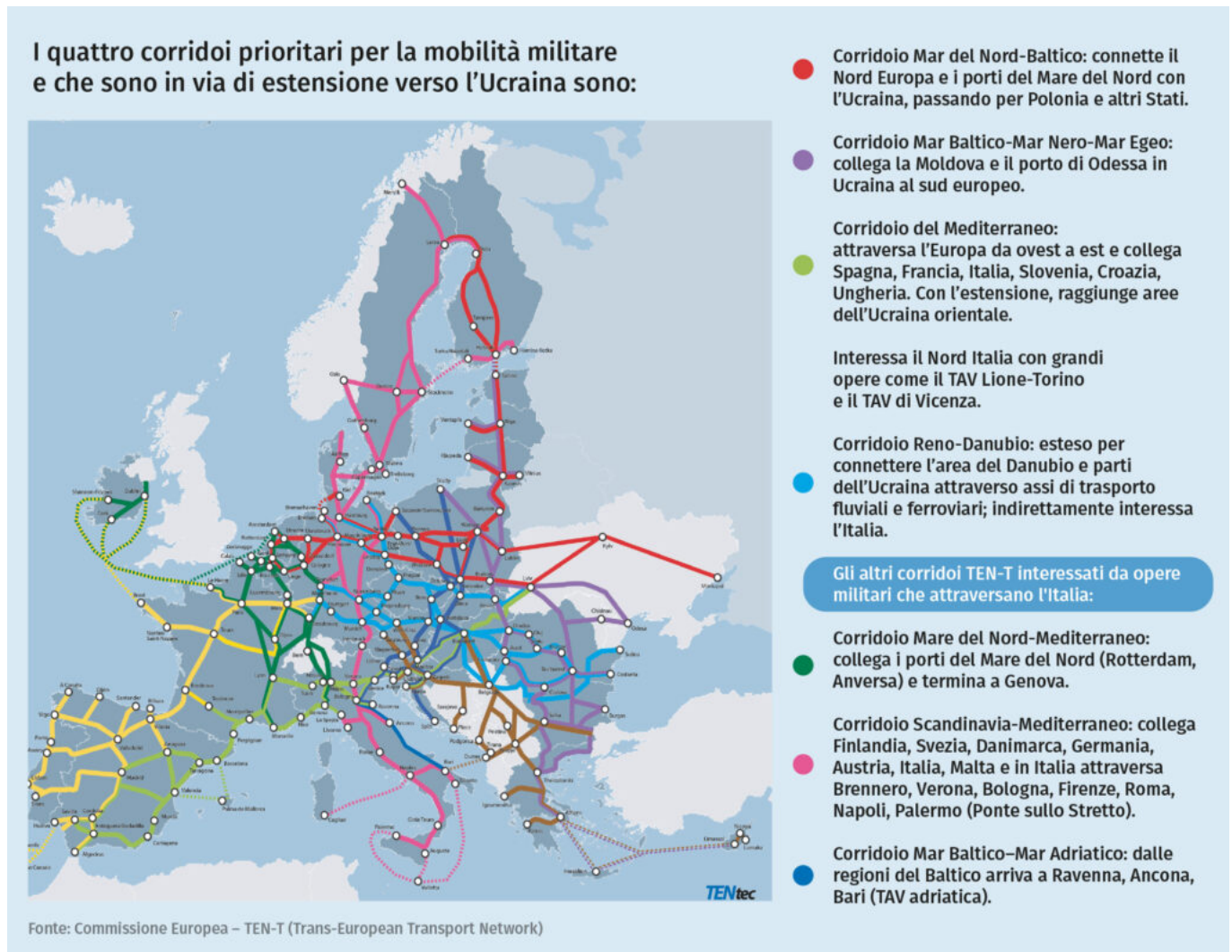
Eliminare le barriere normative

«Le procedure di autorizzazione sono spesso complesse con tempi di approvazione lunghi. Alcuni Stati membri richiedono un preavviso di 45 giorni», è il lamento della Commissione Europea che quindi chiede massimo 3 giorni per ottenere un'autorizzazione all'export in tempi normali e una semplice notifica in tempi emergenziali.

Di più: si chiede agli Stati di rilasciare «autorizzazioni perenni» valide fino alla successiva revoca e con la possibilità di ampliare l'ambito di applicazione. Per la Commissione vanno evitati il più possibile i «controlli alle frontiere» da parte delle Dogane per i carichi di armi (già ora fatti solo a campione) in quanto «potrebbero introdurre ritardi tali da compromettere la tempestività delle operazioni di trasporto militare». L'eliminazione di controlli alla Dogana potrebbe facilitare non solo l'esportazione di materiali «autorizzati» ma anche di quelli non autorizzati, magari riesportati verso milizie criminali o eserciti genocidi, e di fatto potrebbe alimentare il mercato illegale di armi, gettando altra benzina su

Military Mobility: il piano europeo per costruire “autostrade militari”

un mondo già in fiamme. Il tutto ovviamente porterebbe a svuotare la legge italiana 185/90 (una delle più avanzate a livello europeo).



La Commissione si impegna inoltre a semplificare le norme che regolamentano il trasporto su strada, ferrovie e aerei per le merci militari pericolose (esplosivi) e carichi eccezionali (fuori sagoma o peso), garantendo «una maggiore flessibilità nell'applicazione di restrizioni [...] al fine di agevolare il trasporto militare». La libera circolazione delle armi non si limita all'ambito comunitario ma è estesa anche ai Paesi NATO non europei (incluse quindi Turchia e USA) oltre ovviamente a Ucraina e Moldavia. «Queste misure favoriranno il movimento più rapido dell'assistenza militare verso l'Ucraina, con l'obiettivo [...] di preparare il Paese a una futura adesione all'UE». Una volta che l'Ucraina farà parte dell'UE, la guerra alla Russia sarà ovviamente molto più vicina.

Standard militari per lavoratori civili

La Commissione Europea chiede che il trasporto militare effettuato da operatori civili (*white fleet*), sia «allineato» alle norme delle forze armate (*green fleet*). Si punta a militarizzare non solo le infrastrutture ma anche gli stessi lavoratori, che saranno sottoposti a norme più rigide tipiche dei militari. Questo probabilmente per disintegrare e reprimere il fronte di dissenso che sta crescendo tra i lavoratori della logistica che in questi mesi hanno sempre più ostacolato il trasporto di armi, in porti, aeroporti e ferrovie. A rimarcare il concetto, casomai non fosse chiaro, si sottolinea la necessità di una cooperazione civile-militare totale, facendo riferimento all’approccio «*whole-of-society*»: tutta la società deve essere impegnata nello sforzo bellico, convinta e consapevole della sua bontà. Un *déjà-vu* della vigilia della Prima guerra mondiale.

I costi per adeguare le infrastrutture



«Poiché i convogli militari sono spesso di grandi dimensioni e composti da veicoli sovradimensionati e sovrappeso – si legge nella proposta di Regolamento – le infrastrutture devono essere adattate a tali trasporti militari eccezionali, in particolare rafforzando e ampliando ponti e tunnel stradali e ferroviari e aumentando in modo significativo la capacità di trasporto, soprattutto nei porti e negli aeroporti». I costi ambientali di queste opere non vengono minimamente presi in considerazione, non si parla di valutazioni sull’impatto ecologico. Per quanto riguarda i costi economici, per il periodo 2021-2027, sono stati già stanziati 1,69 miliardi di euro per co-finanziare 95 progetti in tutta Europa, nei quattro corridoi prioritari. Il pacchetto di mobilità militare di novembre 2025 prevede di decuplicare il bilancio, fino a 17 miliardi di euro per la prossima tranche (2028-2034). In altri punti del documento si parla di 500 nuovi progetti individuati con un fabbisogno complessivo stimato intorno ai 100 miliardi di euro. Fino alla nuova ondata di finanziamenti, prevista alla fine del 2027, gli Stati potranno usare i fondi di coesione: gli aiuti destinati al sociale saranno quindi dirottati per esigenze belliche. I fondi potranno provenire anche da Horizon Europe, il programma dell’Unione Europea che nei prossimi bandi sosterrà «azioni a duplice uso rilevanti per la mobilità militare».

Rifornimento di combustibile

La proposta di Regolamento afferma senza giri di parole che la mobilità militare dipende dal fossile e si rammarica del «calo della domanda civile di combustibili fossili e della chiusura delle raffinerie» che «stanno creando nuovi rischi e dipendenze dalle importazioni», oltre a creare «colli di bottiglia nell’approvvigionamento energetico». Per questo «la Commissione riesaminerà il quadro sulla sicurezza energetica, inclusa la Direttiva sulle scorte petrolifere, per valutare adeguamenti relativi ai carburanti sostenibili, mitigare i rischi emergenti e rafforzare la prontezza della mobilità militare attraverso una maggiore resilienza energetica». Da Green Deal a Military Deal è stato un attimo.

EMERS e siamo in guerra

Military Mobility: il piano europeo per costruire “autostrade militari”



In caso di emergenza sarà attivato il Sistema Europeo di Risposta Rafforzata per la Mobilità Militare (EMERS). Non è chiaro se sarà attivato in caso di attacco effettivo da parte di uno Stato nemico o solo in caso di una ipotetica minaccia, né come evitare i falsi allarmi. A premere il “bottone rosso” sarà il Consiglio entro 48 ore, su proposta della Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di almeno uno Stato membro. Ove possibile, la Commissione consulterà il Gruppo per il Trasporto nella Mobilità Militare proposto nel Regolamento, coordinandosi ovviamente con la NATO.

Quando l'EMERS sarà attivo, si applicheranno norme speciali, non serviranno autorizzazioni preventive ma solo notifiche del passaggio armi, con un preavviso ridotto. «Saranno previste deroghe in materia di tempi di guida e periodi di riposo per il trasporto militare effettuato da operatori civili». Sospese anche le regole sul cabotaggio (norme che assicurano che i camionisti non restino lontani da casa per periodi eccessivi e ricevano un trattamento equo quando operano all'estero). Tradotto: se adesso i camionisti non possono guidare più di tot ore di fila, con la procedura EMERS potranno guidare molto più a lungo e con meno riposo. Quindi esplosivi pericolosi saranno trasportati in TIR guidati da automobilisti stanchi e

Military Mobility: il piano europeo per costruire “autostrade militari”

privati del sonno necessario.

E ancora: «Il trasporto militare sarà esentato dalle restrizioni alla circolazione basate sulle prestazioni ambientali dei veicoli o su misure relative alla qualità dell'aria e al controllo del rumore applicate in aeroporti e porti». Con l'attivazione dello stato di emergenza ci sarà uno spostamento di truppe e ordigni improvviso e massiccio, rischiando di provocare una reazione e quindi l'escalation del conflitto.

Riconversione bellica per le imprese della logistica



Secondo la proposta di Regolamento, un gran numero di veicoli ferroviari civili può essere considerato già idoneo per operazioni di trasporto militare oppure adattabile. Le forze armate avranno l'accesso ai registri esistenti di veicoli e aeromobili e ferrovie, per poterne disporre secondo le loro esigenze. Quindi l'Italia, già fanalino di coda per i mezzi pubblici, avrà parte dei veicoli ferroviari sottratti all'uso civile e “adattati” per il trasporto di armi, mezzi corazzati e truppe. La vita per i pendolari sarà ancora più dura. Le imprese della

Military Mobility: il piano europeo per costruire “autostrade militari”

logistica dal canto loro segneranno nel nuovo «catalogo della mobilità militare» le proprie «offerte». Vista la crescente domanda di mobilità, la Commissione propone una riconversione delle imprese legate al mondo della logistica (da chi produce pianali per carri merci, a chi trasporta): «Sostenere l’espansione delle capacità industriali per la produzione di equipaggiamenti per la mobilità militare, nonché la formazione, riqualificazione e aggiornamento del personale». La compagnia ferroviaria tedesca DB Cargo ad esempio si è già impegnata a riservare una capacità di 343 carri pianali e due fasce orarie giornaliere per il trasporto militare. In Italia dal 2022 il servizio di trasporto di materiali e mezzi delle forze armate invece è stato affidato a Mercitalia, del gruppo FS. Mentre Leonardo [ha stretto un accordo](#) con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) sulla *military mobility* con l’obiettivo di adeguare la rete ferroviaria al transito dei propri armamenti e convogli militari.

Ogni Stato membro sarà tenuto a designare un “Coordinatore Nazionale per il Trasporto Militare” e già nel 2026 saranno organizzate delle esercitazioni (stress test), «mirate a garantire il rapido movimento di assistenza militare verso l’Ucraina e i confini orientali dell’Unione», nelle quali sarà coinvolta anche la Nato.

Ferrovieri contro la guerra



Se il movimento dei portuali contro la guerra [è già molto forte](#) a livello internazionale, gli altri operatori della logistica stanno muovendo i primi passi, sostenuti dal sindacalismo di base. Si muove qualcosa nel settore aeroportuale, grazie ad alcuni lavoratori coraggiosi, mentre il settore dei camionisti è ancora abbastanza silente. In fase di veloce crescita il Collettivo Ferroviere/i contro la guerra, almeno in Italia, che da oltre un anno e mezzo si è mobilitato con bollettini e presidi. [In Toscana](#) i ferrovieri hanno manifestato insieme ai familiari della strage di Viareggio: «Con un aumento sproporzionato di transiti militari e di merci pericolose, non ci sarà più sicurezza per nessuno, né lavoratori né popolazione», spiegano.

Intanto nelle stazioni in provincia di Pisa (Tombolo e Pontedera) e di Palmanova (Udine), sono stati finanziati e già realizzati opere di allungamento dei binari per ospitare treni merci da 750 metri. Negli scali di Genova Sampierdarena-Parco Fuori Muro e di La Spezia Marittima sono in fase di attuazione due progetti europei con termine lavori previsto nel 2027, per collegare i porti liguri al corridoio TEN-T. Il finanziamento dell'Unione Europea prevede oltre 28 milioni di euro erogati a RFI per lo scalo di Genova e oltre 9 milioni per La

Spezia. «Un fiume di soldi pubblici che, invece di essere utilizzati nel miglioramento della mobilità civile, nella sicurezza ferroviaria e nei contratti collettivi delle categorie del personale ferroviario (insieme a corpose e necessarie assunzioni), vengono spesi in obiettivi di morte, distruzione e miseria», commenta il collettivo dei ferrovieri contro la guerra. «La mobilitazione già in essere sui contratti deve diventare un tutt'uno con la mobilitazione antimilitarista, in quanto lo sfruttamento del lavoro alimenta la guerra. Non potranno esserci migliori condizioni di lavoro se come ferrovieri/e non spezzeremo questo binomio».



Linda Maggiori

Giornalista indipendente, si occupa di temi relativi ad ambiente, traffico di armi, impatto ambientale dell'economia di guerra. Ha scritto numerosi libri. È attivista nei movimenti per l'ambiente, per i diritti umani e antimilitaristi.