

# L'Unione Europea obbligherà i macchinisti a parlare inglese?

Informazioni su Pierre Dieumegard

## 1 Cronologia

Il 20 maggio 2023, "The Telegraph" pubblica un articolo ["L'Unione europea costringerà i suoi macchinisti a parlare inglese"](#)

L'introduzione recita:

*"Bruxelles costringerà i macchinisti dell'UE a parlare inglese secondo norme volte a promuovere legami più stretti tra gli Stati membri.*

*Le norme che saranno annunciate quest'autunno nell'ambito della direttiva europea sui macchinisti richiederanno l'applicazione di un'unica lingua comune.*

*Fonti dicono che l'inglese dovrebbe essere selezionato, nonostante la riluttanza di alcuni Stati membri dell'UE dopo la Brexit.*

...

*Fonti di Bruxelles hanno confermato che un aggiornamento della direttiva sui conducenti di treni è previsto per l'autunno di quest'anno. Tuttavia, hanno avvertito che la decisione potrebbe ancora essere ritardata. "*

Questo articolo fa seguito alla pubblicazione sulla Gazzetta [ufficiale dell'Unione europea del 17 maggio 2023](#) con<sup>1</sup> una risoluzione del Parlamento europeo del 13 dicembre 2022 (Plenaria di Strasburgo) "Piano d'azione per lo sviluppo del trasporto di passeggeri a lunga distanza e transfrontaliero".

*38. [Il Parlamento europeo] sottolinea inoltre la necessità di promuovere un'unica lingua di lavoro a livello dell'UE, vale a dire l'inglese, per i macchinisti che trasportano passeggeri su lunghe distanze transfrontaliere e che non parlano le lingue degli Stati membri attraversati durante il viaggio*

I riferimenti all'inizio della presente risoluzione includono [lo studio della Commissione dell'ottobre 2021](#) (478 pagine in inglese) dal titolo "Servizi ferroviari transfrontalieri a lunga distanza". Molte persone ("Stakeholders") che si occupano dei trasporti internazionali sono state intervistate per esprimere la loro opinione.

Sembra che il problema delle lingue per i macchinisti sia affrontato due volte:

— pag. 73: *Le parti interessate hanno inoltre sottolineato che le ferrovie europee utilizzano un'ampia gamma di sistemi e lingue tecniche e operative. Nel settore dell'aviazione, d'altra parte, standard comuni e un'unica lingua significano che gli equipaggi addestrati possono decollare, volare e atterrare in quasi tutti gli aeroporti in Europa o nel mondo senza ulteriore formazione.*

— pag. 413: *Le ferrovie operano in diverse lingue. I macchinisti possono dover parlare una lingua locale pertinente per soddisfare i requisiti di sicurezza. Un altro personale del treno potrebbe dover parlare una o più lingue locali per pubblicizzare e prendersi cura dei passeggeri.*

Il problema linguistico non sembra essere affrontato nelle potenziali misure volte a rimuovere gli ostacoli al trasporto ferroviario a lunga distanza (pag. xiii = pag. 25).

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea, sostituendo le due lettere che indicano la lingua con quella di un'altra lingua, ad esempio sostituendo "FR" con "ES" con lo spagnolo.

## 2 Differenze tra trasporto aereo e ferroviario

Un aereo va da un aeroporto all'altro senza toccare la terra, quindi senza entrare in contatto con il paese sorvolante, e quindi senza interazione con la popolazione del paese sorvolato. Se tutto va bene, l'equipaggio ha solo contatti con professionisti (controllori del traffico aereo). Anche in caso di difficoltà, non vi è alcun contatto con la popolazione del paese, perché l'aereo può atterrare solo in un aeroporto (se no, in generale, l'incidente è molto grave, con molti decessi).

Al contrario, un treno circola su una ferrovia a livello del suolo. Se tutto va bene, tra due stazioni, i macchinisti (e i controllori e il resto dell'equipaggio) non hanno più contatti con la popolazione che per il trasporto aereo. In caso di incidenti, comandi di cautela per fermare il treno, e ci sono frequenti scambi con la popolazione del paese.

Ad esempio, in caso di rottura catenaria, caduta di un albero in pista o movimento di bestiame sulla strada, devono essere coinvolti professionisti locali, e c'è la necessità di scambiare informazioni con loro. In caso di suicidio o incidente personale, il personale di emergenza, la polizia e le autorità giudiziarie del paese devono intervenire sul posto e quindi scambiare informazioni con gli assistenti di volo.

Pertanto, per il trasporto ferroviario, "una lingua di lavoro unica a livello dell'UE" non è sufficiente, è necessario poter parlare con gli abitanti del paese, che non conoscono necessariamente la "lingua di lavoro unica". Si può ricordare che in una relazione al Parlamento europeo del settembre 2022 "[L' approccio dell'Unione europea al multilinguismo nella propria politica di comunicazione](#)" la maggior parte degli abitanti dell'Unione europea non comprende l'inglese.

## 3 Problema del funzionamento democratico nel processo decisionale

Formalmente, la regola sembra rispettata. Il Parlamento europeo, l'organo legislativo (parziale) dell'Unione europea, ha emesso una risoluzione (non vincolante) a seguito dei lavori preparatori della Commissione (lo studio dell'ottobre 2021). In secondo luogo, la Commissione, che è l'organo esecutivo dell'Unione europea, sta lavorando all'attuazione della presente risoluzione e sta preparando una direttiva (obbligatoria) che dovrà poi essere recepita nelle legislazioni nazionali.

### 3.1 Le persone più colpite dalle lingue nel trasporto ferroviario non sembrano essere state consultate.

Lo studio della Commissione europea è stato informato dalle risposte di molte parti interessate nel settore del trasporto ferroviario (tabella R.2): gestori dell'infrastruttura, ferrovie vecchie o nuove, rappresentanti dei passeggeri, agenzie di viaggio, ecc. L'elenco delle persone o delle organizzazioni intervistate è compreso tra le pagine 87 (113) e 94 (120).

**Tuttavia, sarebbe utile consultare i macchinisti in merito alle loro esigenze di comunicazione, anche se sono le autorità politiche a dover prendere la decisione.**

### 3.2 La comparsa dell'inglese nella risoluzione del dicembre 2022 sembra essere un'aggiunta senza molte giustificazioni

Il paragrafo a favore dell'imposizione dell'inglese è, tra gli altri due paragrafi, relativo all'importanza della questione linguistica:

*37. [Il Parlamento europeo] riconosce l'importanza della questione linguistica per i macchinisti che viaggiano attraverso le frontiere e invita la Commissione a promuovere lo sviluppo di strumenti linguistici digitali, che potrebbero essere una soluzione a prezzi accessibili per contribuire a superare le barriere linguistiche e colmare le lacune esistenti;*

38. [Il Parlamento europeo] sottolinea inoltre la necessità di promuovere un'unica lingua di lavoro a livello dell'UE, vale a dire l'inglese, per i macchinisti che trasportano passeggeri su lunghe distanze transfrontaliere e che non parlano le lingue degli Stati membri attraversati durante il viaggio;

39. [Il Parlamento europeo] sostiene la formazione linguistica del personale ferroviario in modo che possa rispondere adeguatamente alle esigenze di tutti i passeggeri

I punti 37 e 39 trattano l'importanza della questione della lingua, in generale. Ciò è in linea con la politica generale dell'Unione europea, che promuove il multilinguismo. D'altra parte, il paragrafo 38 parla di imporre l'inglese ai conducenti di treni passeggeri: ci si potrebbe chiedere 'perché inglese', ma anche 'perché treni passeggeri?', poiché è auspicabile sviluppare il trasporto merci su rotaia per una transizione ecologica del trasporto.

La promozione dell'inglese come lingua unica non sembra essere una conseguenza logica dei paragrafi precedenti: se una siffatta decisione dovesse essere adottata, essa dovrebbe essere giustificata da argomenti preliminari, il che non sembra essere nel caso di specie. "Inoltre" è di solito un'espressione che indica che ciò che viene descritto non fa parte del discorso principale: ciò significa che il desiderio di promuovere l'inglese è stato aggiunto senza alcun collegamento diretto al discorso principale?

### **3.3 La cronologia delle pubblicazioni non favorisce il dibattito democratico**

Il funzionamento democratico di un'istituzione non si misura unicamente votando a maggioranza maggiore o minore. Il funzionamento democratico richiede informazioni chiare e dibattiti per poter prendere decisioni informate.

Lo studio della Commissione europea è datato ottobre 2021 e la risoluzione del Parlamento è stata votata nella tornata di dicembre 2022. Si spera che in questo periodo i parlamentari abbiano potuto discutere il contenuto di questa risoluzione.

Ma la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale risale al maggio 2023: sono passati quasi sei mesi. Questo è molto lungo, e non può giustificare questo intervallo con ritardi di traduzione. Perché un tale ritardo?

L'articolo su "The Telegraph" è apparso solo tre giorni dopo, con indicazioni di una direttiva da emanare in autunno (solo quattro mesi dopo). Sembra quindi che l'elaborazione della direttiva sia molto avanzata, mentre il testo della risoluzione è appena stato pubblicato. Poiché l'articolo dice solo "Fonti sostengono che...", non possiamo sapere dove sia la preparazione della direttiva. Ciò lascia quindi poche opportunità per i professionisti o le varie persone interessate di esprimere il loro parere.

È quindi possibile/probabile che la direttiva da pubblicare sia stata redatta solo da tecnocrati, senza tener conto dei pareri delle principali persone interessate. È un peccato.

**Si può desiderare un migliore funzionamento democratico dell'Unione europea.**

## **4 Allegato: la situazione attuale**

### **4.1 Secondo il sindacato francese CGT ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))**

In un articolo del maggio 2021<sup>2</sup>, l'Unione era già preoccupata per le minacce provenienti dall'inglese pigliatutto, che metterebbero in pericolo la sicurezza ferroviaria.

---

<sup>2</sup> <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

*Dal 2007, il punto 8 dell'allegato VI della direttiva europea 2007/59/CE stabilisce norme minime per i requisiti linguistici. Per guidare un treno sulla rete europea, un macchinista deve avere un **livello B1 di competenze linguistiche** in ogni paese in cui guida.*

## 4.2 Secondo la Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

Il testo della direttiva europea di cui<sup>3</sup> sopra non indica chiaramente il livello B1, ma fornisce indicazioni dirette delle competenze previste.

### 8. TEST LINGUISTICI

*Il macchinista che deve comunicare con il gestore dell'infrastruttura in merito a problemi di sicurezza deve possedere competenze linguistiche nella lingua indicata dal gestore dell'infrastruttura interessato. Queste conoscenze devono consentirle di comunicare attivamente ed efficacemente in situazioni di routine, problematiche e di emergenza.*

*Il macchinista deve essere in grado di utilizzare i messaggi e il metodo di comunicazione specificati nelle STI Operazione. Deve essere in grado di comunicare conformemente al livello 3 della seguente tabella:*

3 — può affrontare situazioni pratiche che comportano un elemento imprevisto

— può fare una descrizione

— può partecipare a una semplice conversazione

*La frequenza minima degli esami è la seguente: a) abilità linguistiche (solo se la lingua non è la lingua madre della persona): ogni tre anni o dopo l'assenza di più di un anno*



3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>