

¿Obligará la Unión Europea a los maquinistas a hablar inglés?

Pierre Dieumegard

1 Cronología

El 20 de mayo de 2023, «The Telegraph» publica un artículo [«La Unión Europea obligará a sus maquinistas a hablar inglés»](#).

La introducción dice:

«Bruselas obligará a los maquinistas de la UE a hablar inglés con arreglo a normas destinadas a fomentar lazos más estrechos entre los Estados miembros.

Las normas que se anunciarán este otoño como parte de la Directiva europea sobre conductores de trenes exigirán la aplicación de una única lengua común.

Las fuentes dicen que el inglés debe ser seleccionado, a pesar de la reticencia de algunos Estados miembros de la UE después del Brexit.

...

Fuentes de Bruselas han confirmado que está prevista una actualización de la Directiva sobre conductores de trenes para el otoño de este año. Sin embargo, advirtieron que la decisión aún podría retrasarse. »

Este artículo sigue a la publicación en el Diario [Oficial de la Unión Europea el 17 de mayo de 2023](#) mediante¹ una Resolución del Parlamento Europeo de 13 de diciembre de 2022 (Pleno de Estrasburgo) «Plan de acción para desarrollar el transporte de viajeros a larga distancia y transfronterizo».

38. [El Parlamento Europeo] destaca además la necesidad de promover una única lengua de trabajo a escala de la UE, a saber, el inglés, para los maquinistas que transporten pasajeros en rutas transfronterizas de larga distancia y que no hablen las lenguas de los Estados miembros que hayan cruzado durante el viaje

Las referencias al comienzo de la presente Resolución incluyen [el estudio de octubre de 2021 de la Comisión](#) (478 páginas en inglés) titulado «Servicios ferroviarios transfronterizos de viajeros de larga distancia». Se entrevistó a muchas personas («partes interesadas») relacionadas con el transporte internacional para dar su opinión.

Parece que el problema de las lenguas para los maquinistas se aborda en dos ocasiones:

— p. 73: *Las partes interesadas también destacaron que los ferrocarriles europeos utilizan una amplia gama de sistemas técnicos y operativos y lenguas. En la aviación, por otro lado, las normas comunes y un solo idioma significan que la tripulación aeronáutica capacitada puede despegar, volar y aterrizar en casi todos los aeropuertos de Europa o del mundo sin más formación.*

— p. 413: *Los ferrocarriles operan en diferentes idiomas. Los conductores de trenes pueden necesitar hablar un idioma local relevante para cumplir con los requisitos de seguridad. Es posible que otro personal del tren tenga que hablar uno o más idiomas locales para anunciar y cuidar a los pasajeros.*

El problema lingüístico no parece abordarse en las posibles medidas para eliminar los obstáculos al transporte ferroviario de larga distancia (página xiii = p. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; disponible en todas las lenguas oficiales de la Unión Europea, sustituyendo las dos letras que indican la lengua por la de otra lengua, por ejemplo, sustituyendo «FR» por «ES» para tener español.

2 Diferencias entre el transporte aéreo y el ferroviario

Un avión va de un aeropuerto a otro sin tocar tierra, por lo que sin hacer contacto con el país que sobrevuela, y por lo tanto sin interacción con la población del país sobrevoló. Si todo va bien, la tripulación aérea solo tiene contacto con profesionales (controladores de tráfico aéreo). Incluso en caso de dificultades, no hay contacto con la población del país, porque la aeronave solo puede aterrizar en un aeropuerto (sino, en general, el accidente es muy grave, con muchas muertes).

Por el contrario, un tren circula en un ferrocarril a nivel del suelo. Si todo va bien, entre dos estaciones, los maquinistas (y los controladores, y el resto de la tripulación) no tienen más contacto con la población que para el transporte aéreo. En caso de incidentes, órdenes de precaución para detener el tren, y hay frecuentes intercambios con la población del país.

Por ejemplo, en el caso de una ruptura catenaria, una caída de un árbol en la pista, o el movimiento de ganado en la carretera, los profesionales locales deben estar involucrados, y existe la necesidad de intercambiar información con ellos. En caso de suicidio o accidente personal, el personal de emergencia, las autoridades policiales y judiciales del país deben intervenir in situ y, por lo tanto, intercambiar información con los asistentes de vuelo.

Por lo tanto, para el transporte ferroviario, «una única lengua de trabajo a nivel de la UE» no es suficiente, es necesario poder hablar con los habitantes del país, que no conocen necesariamente la «lengua de trabajo única». Cabe recordar que en un informe al Parlamento Europeo de septiembre de 2022 « [Elenfoque de la Unión Europea al multilingüismo en su propia política de comunicación](#)», la mayoría de los habitantes de la Unión Europea no entienden el inglés.

3 Problema del funcionamiento democrático en la toma de decisiones

Formalmente, la regla parece respetada. El Parlamento Europeo, el órgano legislativo (parcial) de la Unión Europea, emitió una resolución (no vinculante) tras los trabajos preparatorios de la Comisión (el estudio de octubre de 2021). En segundo lugar, la Comisión, que es el órgano ejecutivo de la Unión Europea, está trabajando en la aplicación de esta resolución y está preparando una directiva (obligatoria) que tendrá que transponerse a las legislaciones nacionales.

3.1 Los más afectados por las lenguas en el transporte ferroviario no parecen haber sido consultados.

El estudio de la Comisión Europea fue informado por las respuestas de muchas partes interesadas en el transporte ferroviario (cuadro R.2): administradores de infraestructuras, ferrocarriles antiguos o nuevos, representantes de pasajeros, agencias de viajes, etc. Pero no parece que el propio personal haya sido consultado a través de sus sindicatos. La lista de personas u organizaciones entrevistadas se sitúa entre las páginas 87 (113) y 94 (120).

Sin embargo, sería útil consultar a los maquinistas sobre sus necesidades de comunicación, incluso si son las autoridades políticas las que tienen que tomar la decisión.

3.2 La aparición del inglés en la resolución de diciembre de 2022 parece ser una adición sin mucha justificación

El párrafo a favor de la imposición del inglés se encuentra entre otros dos párrafos que tratan de la importancia de la cuestión lingüística:

37. [El Parlamento Europeo] reconoce la importancia de la cuestión lingüística para los maquinistas que viajan a través de las fronteras y pide a la Comisión que promueva el desarrollo de herramientas lingüísticas digitales, que podrían ser una solución asequible para ayudar a superar las barreras lingüísticas y colmar las lagunas existentes;

38. [El Parlamento Europeo] destaca además la necesidad de promover una lengua de trabajo única a escala de la UE, a saber, el inglés, para los maquinistas que transporten pasajeros en rutas transfronterizas de larga distancia y que no hablen las lenguas de los Estados miembros atravesadas durante el viaje;

39. [El Parlamento Europeo] apoya la formación lingüística del personal ferroviario para que puedan responder adecuadamente a las demandas de todos los pasajeros.

Los párrafos 37 y 39 tratan de la importancia de la cuestión del lenguaje, en general. Esto está en consonancia con la política general de la Unión Europea, que promueve el multilingüismo. Por otra parte, el apartado 38 habla de la imposición del inglés a los maquinistas de trenes de viajeros: uno puede preguntarse «por qué inglés», pero también «¿por qué los trenes de pasajeros?», ya que es deseable desarrollar el transporte de mercancías por ferrocarril para una transición ecológica del transporte.

Promover el inglés como una sola lengua no parece ser una consecuencia lógica de los párrafos anteriores: si se adoptara tal decisión, habría que justificarla mediante alegaciones preliminares, lo que no parece ser el caso en el presente asunto. «Además» suele ser una expresión que indica que lo que se describe no forma parte del discurso principal: ¿significa esto que el deseo de promover el inglés se añadió sin ningún vínculo directo con el discurso principal?

3.3 La cronología de las publicaciones no conduce al debate democrático

El funcionamiento democrático de una institución no se mide únicamente mediante el voto con una mayoría mayor o menor. El funcionamiento democrático requiere información y debate claros para poder tomar decisiones informadas.

El estudio de la Comisión Europea tiene fecha de octubre de 2021, y la Resolución del Parlamento se votó en el período parcial de sesiones de diciembre de 2022. Se espera que en este período los parlamentarios hayan podido debatir el contenido de esta resolución.

Pero la publicación en el Diario Oficial data de mayo de 2023: han pasado casi seis meses. Esto es muy largo, y no puede justificar este intervalo por retrasos en la traducción. ¿Por qué tal retraso?

El artículo en «The Telegraph» apareció solo tres días después, con indicaciones de una directiva que se emitirá en otoño (solo cuatro meses después). Por lo tanto, parece que la redacción de la directiva está muy avanzada, mientras que el texto de la resolución acaba de ser publicado. Como el artículo solo dice: «Las fuentes afirman que...», no podemos saber dónde está la preparación de la directiva. Por lo tanto, esto deja pocas oportunidades para que los profesionales o las diversas personas interesadas den su opinión.

Por lo tanto, es posible o probable que la Directiva que se publicará solo haya sido redactada por tecnócratas, sin tener en cuenta las opiniones de los principales interesados. Es una lástima.

Podemos soñar mejor como el funcionamiento democrático de la Unión Europea.

4 Anexo: la situación actual

4.1 Según el sindicato francés CGT (www.cheminotcgt.fr)

En un artículo de mayo de 2021, el sindicato ya estaba preocupado por las amenazas de todo inglés, lo que pondría en peligro la seguridad ferroviaria.

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

*Desde 2007, el punto 8 del anexo VI de la Directiva Europea 2007/59/CE establece normas mínimas para los requisitos lingüísticos. Para conducir un tren en la red europea, un mecánico debe tener **un nivel B1 de habilidades lingüísticas** en cada país donde conduce.*

4.2 Según el Diario Oficial de la Unión Europea

El texto de la Directiva europea³ antes mencionada no indica claramente el nivel B1, sino que proporciona indicaciones directas de las competencias previstas.

8. PRUEBAS DE IDIOMA

El conductor que tenga que comunicarse con el administrador de infraestructuras sobre cuestiones relativas a la determinación de la seguridad deberá tener conocimientos lingüísticos en la lengua indicada por el administrador de infraestructuras de que se trate. Este conocimiento debe permitirle comunicarse activa y eficazmente en situaciones rutinarias, problemáticas y de emergencia.

El conductor deberá poder utilizar los mensajes y el método de comunicación especificados en las ETI de explotación. Podrá comunicarse de conformidad con el nivel 3 del cuadro siguiente:

3 — puede ocuparse de situaciones prácticas que impliquen un elemento imprevisto

— puede hacer una descripción

— puede participar en una conversación sencilla

La frecuencia mínima de los exámenes es la siguiente: a) habilidades lingüísticas (solo cuando la lengua no sea la lengua materna de la persona): cada tres años o después de una ausencia de más de un año



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