

# A União Europeia obriga os maquinistas a falar inglês?

Pierre Dieumegard

## 1 Cronologia

Em 20 de maio de 2023, «The Telegraph» publica um artigo [«A União Europeia forçará os seus maquinistas a falarem inglês»](#)

A introdução tem a seguinte redação:

*«Bruxelas forçará os maquinistas de comboios da UE a falar inglês ao abrigo de regras destinadas a promover laços mais estreitos entre os Estados-Membros.*

*As regras a anunciar este outono como parte da Diretiva relativa aos maquinistas europeus exigirão a aplicação de uma única língua comum.*

*Fontes afirmam que o inglês deve ser selecionado, apesar da relutância de alguns Estados-Membros da UE após o Brexit.*

...

*As fontes de Bruxelas confirmaram que está prevista uma atualização da Diretiva relativa aos maquinistas para o outono deste ano. No entanto, alertaram para o facto de a decisão poder ainda ser adiada. «*

Este artigo surge na sequência da publicação no Jornal [Oficial da União Europeia](#), de 17 de maio de 2023, através de<sup>1</sup> uma resolução do Parlamento Europeu, de 13 de dezembro de 2022 (Plenária de Estrasburgo), intitulada «Plano de ação para desenvolver o transporte de passageiros a longa distância e transfronteiriço».

*38. [O Parlamento Europeu] salienta ainda a necessidade de promover uma língua de trabalho única a nível da UE, a saber, o inglês, para os maquinistas que transportam passageiros em rotas transfronteiriças de longa distância e que não falam as línguas dos Estados-Membros atravessados durante a viagem*

As referências ao início da presente resolução incluem [estudo da Comissão de outubro de 2021](#) (478 páginas em inglês) intitulado «Long distance cross-border passenger rail services». Muitas pessoas («partes interessadas») preocupadas com o transporte internacional foram entrevistadas para dar a sua opinião.

Parece que o problema das línguas dos maquinistas é abordado duas vezes:

— p. 73: *As partes interessadas salientaram igualmente que os caminhos de ferro europeus utilizam uma vasta gama de sistemas técnicos e operacionais e de línguas. No setor da aviação, por outro lado, normas comuns e uma língua única significam que as tripulações treinadas podem descolar, voar entre e aterrar em quase todos os aeroportos da Europa ou do mundo sem formação adicional.*

— p. 413: *Os caminhos de ferro operam em diferentes línguas. Os maquinistas podem ter de falar uma língua local relevante para cumprirem os requisitos de segurança. Outro pessoal do comboio pode precisar de falar uma ou mais línguas locais para anunciar e cuidar dos passageiros.*

O problema linguístico não parece ser abordado nas potenciais medidas destinadas a eliminar os obstáculos ao transporte ferroviário de longa distância (página xiii = p. 25).

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; disponível em todas as línguas oficiais da União Europeia, substituindo as duas letras que indicam a língua pela de outra língua, substituindo, por exemplo, «FR» por «ES» pelo espanhol.

## 2 Diferenças entre o transporte aéreo e o transporte ferroviário

Um avião vai de um aeroporto para outro sem tocar terra, então sem fazer contato com o país sobrevoado e, portanto, sem interação com a população do país sobrevoado. Se tudo correr bem, a tripulação só tem contato com profissionais (controladores de tráfego aéreo). Mesmo em caso de dificuldades, não há contato com a população do país, porque a aeronave só pode aterrizar num aeroporto (senão, em geral, o acidente é muito grave, com muitas mortes).

Pelo contrário, um comboio circula numa linha férrea ao nível do solo. Se tudo correr bem, entre duas estações, os maquinistas (e os controladores e o resto da tripulação) não têm mais contato com a população do que para o transporte aéreo. Em caso de incidentes, comandos cautelares para parar o comboio, e há trocas frequentes com a população do país.

Por exemplo, em caso de rutura de catenária, queda de uma árvore na via ou movimento de gado na estrada, os profissionais locais devem estar envolvidos, e há a necessidade de trocar informações com eles. Em caso de suicídio ou acidente pessoal, o pessoal de emergência, a polícia e as autoridades judiciais do país devem intervir no local e, por conseguinte, trocar informações com os comissários de bordo.

Por conseguinte, para o transporte ferroviário, «uma única língua de trabalho a nível da UE» não é suficiente, é necessário poder falar com os habitantes do país, que não conhecem necessariamente a «língua de trabalho única». Recorde-se que, num relatório ao Parlamento Europeu de setembro de 2022, «[A abordagem da União Europeia em relação ao multilinguismo na sua própria política de comunicação](#)», a maioria dos habitantes da União Europeia não compreende o inglês.

## 3 Problema do funcionamento democrático na tomada de decisões

Formalmente, a regra parece ser respeitada. O Parlamento Europeu, o órgão legislativo (parcial) da União Europeia, emitiu uma resolução (não vinculativa) na sequência dos trabalhos preparatórios da Comissão (estudo de outubro de 2021). Em segundo lugar, a Comissão, que é o órgão executivo da União Europeia, está a trabalhar na aplicação desta resolução e está a preparar uma diretiva (vinculativa) que terá então de ser transposta para as legislações nacionais.

### 3.1 As línguas mais afetadas no transporte ferroviário não parecem ter sido consultadas.

O estudo da Comissão Europeia foi informado pelas respostas de muitas partes interessadas no transporte ferroviário (quadro R.2): gestores de infraestrutura, caminhos de ferro antigos ou novos, representantes de passageiros, agências de viagens, etc. Mas não parece que o próprio pessoal tenha sido consultado através dos seus sindicatos. A lista de pessoas ou organizações entrevistadas situa-se entre as páginas 87 (113) e 94 (120).

No entanto, seria útil consultar os maquinistas sobre as suas necessidades de comunicação, mesmo que sejam as autoridades políticas que têm de tomar a decisão.

### 3.2 A aparição do inglês na resolução de dezembro de 2022 parece ser uma adição sem muita justificação

O parágrafo a favor da imposição do inglês é, entre outros dois parágrafos, que trata da importância da questão linguística:

37. [O Parlamento Europeu] reconhece a importância da questão linguística para os maquinistas que viajam além-fronteiras e insta a Comissão a promover o desenvolvimento de

*ferramentas linguísticas digitais, que podem ser uma solução acessível para ajudar a superar as barreiras linguísticas e colmatar as lacunas existentes;*

*38. [O Parlamento Europeu] salienta ainda a necessidade de promover uma língua de trabalho única à escala da UE, nomeadamente o inglês, para os maquinistas que transportam passageiros em rotas transfronteiriças de longa distância e que não falam as línguas dos Estados-Membros atravessados durante a viagem;*

*39. [Parlamento Europeu] apoia a formação linguística do pessoal ferroviário para que este possa responder adequadamente às exigências de todos os passageiros*

Os n.os 37 e 39 abordam a importância da questão da língua, em geral. Tal está em consonância com a política geral da União Europeia, que promove o multilinguismo. Por outro lado, o n.º 38 refere-se à imposição do inglês aos maquinistas de comboios de passageiros: pode-se perguntar «por que inglês», mas também «por que comboios de passageiros?», uma vez que é desejável desenvolver o transporte ferroviário de mercadorias para uma transição ecológica do transporte.

A promoção do inglês como língua única não parece ser uma consequência lógica dos parágrafos anteriores: se tal decisão fosse tomada, teria de ser justificada por argumentos preliminares, o que não parece ser o caso no caso em apreço. «Além disso» é geralmente uma expressão que indica que o que é descrito não faz parte do discurso principal: isso significa que o desejo de promover o inglês foi adicionado sem qualquer ligação direta ao discurso principal?

### **3.3 A cronologia das publicações não é conducente ao debate democrático**

O funcionamento democrático de uma instituição não é medido apenas pelo voto com uma maioria maior ou mais pequeno. O funcionamento democrático exige uma informação e um debate claros, a fim de poder tomar decisões informadas.

O estudo da Comissão Europeia data de outubro de 2021 e a resolução do Parlamento foi votada no período de sessões de dezembro de 2022. Espera-se que, neste período, os deputados tenham podido debater o conteúdo desta resolução.

Mas a publicação no Jornal Oficial data de maio de 2023: já passaram quase seis meses. Isto é muito longo, e o não pode justificar este intervalo por atrasos de tradução. Porquê um atraso tão grande?

O artigo do «The Telegraph» apareceu apenas três dias depois, com indicações de uma diretiva a ser emitida no outono (apenas quatro meses mais tarde). Por conseguinte, parece que a redação da diretiva está bastante avançada, enquanto o texto da resolução acaba de ser publicado. Como o artigo diz apenas «Fontes afirmam que...», não podemos saber onde está a preparação da diretiva. Por conseguinte, os profissionais ou as diferentes pessoas em causa têm poucas oportunidades de se pronunciarem.

Por conseguinte, é possível/provavelmente que a diretiva a publicar só tenha sido elaborada pelos tecnocratas, sem ter em conta as opiniões dos principais interessados. É uma pena.

**Podemos sonhar melhor como o funcionamento democrático da União Europeia.**

## 4 Anexo: situação atual

### 4.1 De acordo com o sindicato francês CGT ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))

Em um artigo de maio de<sup>2</sup>2021, o sindicato já estava preocupado com as ameaças de todos os ingleses, que colocariam em risco a segurança ferroviária.

*Desde 2007, o ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE estabelece normas mínimas para os requisitos linguísticos. Para conduzir um comboio na rede europeia, um mecânico deve ter um nível B1 de competências linguísticas em cada país onde conduz.*

### 4.2 De acordo com o Jornal Oficial da União Europeia

O texto da diretiva europeia<sup>3</sup> acima referida não indica claramente o nível B1, mas dá indicações diretas sobre as competências esperadas.

#### 8. TESTES LINGUÍSTICOS

*O maquinista que tem de comunicar com o gestor da infraestrutura sobre questões de determinação da segurança deve possuir competências linguísticas na língua indicada pelo gestor da infraestrutura em causa. Este conhecimento deve permitir-lhe comunicar de forma ativa e eficaz em situações rotineiras, problemáticas e de emergência.*

*O maquinista deve poder utilizar as mensagens e o método de comunicação especificados nas ETI Exploração. Deve poder comunicar de acordo com o nível 3 do quadro seguinte:*

3 — *pode lidar com situações práticas que envolvam um elemento imprevisto*

— *pode fazer uma descrição*

— *pode participar de uma conversa simples*

*A frequência mínima dos exames é a seguinte: a) competências linguísticas (apenas quando a língua não é a língua materna da pessoa): de três em três anos ou após ausência superior a um ano*



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

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