

RAILROAD WORKERS UNITED



"The Rank-and-File in Action!"

<http://railroadworkersunited.org/>

LA VIAREGGIO CANADESE—1

L'agente solo criminale all'origine dei disastri

Tre grandi incidenti - Chatsworth, California (12 settembre 2008); Lac-Mégantic, Québec (6 luglio 2013); Spuyten Duyvil, New York (1 dicembre 2013) - sono stati tutti attribuiti ad una qualche forma di "errore dell'operatore."

Ma questi incidenti, come quello più recente di Amtrak, avevano un altro fattore in comune: il macchinista in cabina di guida stava lavorando da solo. Gli aerei di linea commerciali hanno regolarmente i copiloti: due membri dell'equipaggio qualificati certificati nella cabina di guida. Forse treni dovrebbero prevedere la stessa nella cabina di una locomotiva.

A volte può accadere che il lavoratore sbaglia. Ma semplicemente puntando il dito fa ben poco per aiutarci a capire quali fattori possono aver contribuito all'errore. Affaticamento, sovraccarico dei compiti, riduzione degli equipaggi, mancanza di formazione, distrazione ...

I lavoratori sono esseri umani, inclini a commettere errori - indipendentemente dal numero di regole scritte, da quale disciplina venga minacciata, o da come sono installate le telecamere di



osservazione. Dobbiamo prendere in considerazione questa realtà, e dotare i lavoratori delle ferrovie degli strumenti necessari per svolgere il lavoro in modo sicuro.

Ron Kaminkow

Macchinista e segretario generale del gruppo cross-union Railroad Workers United

Il sindacato dei macchinisti Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen (BLET) e la confederazione United Transportation Union (UTU) hanno avallato nel 2013 il Safe Freight Act, che prevede l'Agente



SOLUZIONE: LE TELECAMERE A BORDO?

Gli incidenti ferroviari recenti hanno alimentato la proposta d'installare telecamere sulle locomotive. I dirigenti delle imprese ferroviarie sostengono che queste telecamere li aiuteranno a capire, dopo un incidente, che cosa ha fatto l'equipaggio (o non ha fatto) e dove ha sbagliato.

Naturalmente, le telecamere non servono a nulla al fine di prevenire i rischi di incidente. In effetti le telecamere potrebbero diventare invadenti, irritanti, potrebbero distrarre e forse addirittura divenire pericolose.

In situazioni difficili o confuse, macchinisti e conduttori hanno bisogno di sentirsi liberi di parlare candidamente e decidere il miglior modo di agire insieme. Non devono essere distratti dalla preoccupazione di rappresaglie da parte della società quando si rivede il filmato.

Immaginate un membro dell'equipaggio che fa un errore. Consapevole del fatto che è stato catturato videocamera, può agitarsi ed essere distratto e preoccupato per il resto del tragitto.

Oppure immaginate un informatore che avvisi di una cattiva pubblicità parlando di un problema di sicurezza.

I vettori ferroviari potrebbero facilmente abusare dei filmati della telecamera per spiare, intimidire, molestare, imporre la disciplina, licenziare i dipendenti, per ragioni che potrebbero non avere nulla a che fare con qualsiasi incidente. Quindi, se verranno installate queste telecamere, abbiamo bisogno di norme severe che limitino il modo in cui vengano utilizzati i filmati.

Railroad Workers United sta valutando una bozza di risoluzione sui pemessi di visualizzazione e sulla distruzione di filmati dopo viaggi senza irregolarità.

CANZONE DI PAGINA 40 traduzione dall'inglese: David Leoni **John Paul Wright, autore della canzone e musicista, è macchinista negli USA e militante RWU. Lo abbiamo intervistato e pubblicheremo l'articolo sul prossimo numero di CR**

NOTE SU PERSONE E IMPRESE CITATE NELLA CANZONE (a cura di Alp): **W&LE:** compagnia ferroviaria Wheeling & Lake Erie Railway Company, favorevole all'introduzione dell'Agente Solo. **Edward Burkhardt**, già amministratore di imprese ferroviarie tra USA, Regno Unito; Australia, Nuova Zelanda era il presidente dell'impresa MM&A all'epoca del disastro. Falco dell'Agente Solo e delle privatizzazioni.

Casey Jones: macchinista realmente esistito, è simbolo di eroismo e sacrificio (ma nelle canzoni IWW diventa krumiro e collaborazionista).

www.tomhardingdefensefund.com/

LA VIAREGGIO CANADESE—2

Siamo tutti Tom Harding

Alla 1.15 del 6 luglio 2013 il treno merci della compagnia MM&A composto da 5 locomotive, 1 carro scudo e 73 ferrocisterne cariche di Bakken (petrolio greggio), 10.287 tonnellate, stazionato a Nantes, partiva in discesa senza macchinista, prendeva velocità e deragliava 11 km dopo a Lac-Mégantic (Québec) su una curva a 101 km/h dove la v max era di 16 km/h. Il deragliamento provocava la fuoriuscita del greggio e un incendio che distrusse gran parte del centro della città. Morirono quarantasette persone.

MM&A è uno dei pionieri dell'applicazione dell'Agente Solo sui treni il che ha fatto crollare gli standard di sicurezza.

Le norme per lo stazionamento prevedono un minimo di 9 freni a mano per i treni da 70 a 79 vagoni. Alcuni hanno sostenuto che Tom ne avesse serrati solo 7. Ma l'indagine del Canadian Transportation Safety Board (TSB) ha stabilito che 9 freni a mano non avrebbero impedito l'incidente; ne occorrevano non meno di 15 (e forse addirittura 26). Non solo. Se la sfrenatura dei "moderabili" dei locomotori in seguito all'incendio la notte del disastro è stato un fattore chiave che ha portato alla tragedia, a pagina 105 del rapporto di 179 pagine di TSB è scritto che l'incidente "probabilmente" sarebbe stato evitato se fosse stato attivato il freno continuo automatico sul convoglio incustodito. Tuttavia, MMA ha istruito il personale a non utilizzare il freno automatico in stazionamento (www.theglobeandmail.com). L'indagine ha dunque dimostrato che il treno si mosse in quanto stazionato senza freni a mano sufficienti, su un binario privo del tronchino di sicurezza (itinerario convergente), con i compressori che si arrestarono non garantendo più la produzione d'aria per il mantenimento del sistema frenante. Causa scatenante, come scrivemmo nell'articolo dedicato al disastro, fu lo spegnimento dei motori della locomotiva in seguito ad un incendio e all'intervento del Vigili del Fuoco. Una volta azzeratasi la pressione in condotta il treno si mosse.

Il presidente MM&A Burkhard, un "falco" dell'Agente Solo e delle privatizzazioni ferroviarie in mezzo mondo, licenziò Tom cercando di far ricadere le colpe su di lui e schivare le proprie responsabilità. I tagli indiscriminati a secondo agente e frenatori sui convogli sono all'origine di questo e di altri disastri.

Nonostante sia chiaro che le cause siano quasi tutte imputabili alla compagnia e all'ente Transport Canada, Tom Harding è stato arrestato assieme a Richard Labrie e Jean Demaitre, controllori del traffico. (li vediamo in fila ammanettati nella foto di copertina). Attualmente è libero su cauzione (15mila dollari). Tom affronta 47 capi di imputazione per negligenza criminale. Se condannato rischia il carcere a vita.

Nei giorni in cui esce questo numero del giornale si sta svolgendo il processo. L'avvocato di Harding, Thomas Walsh, ha detto di temere che il suo cliente affronti un "processo farsa" e divenga un "capro espiatorio".

Siamo tutti Tom Harding!

USA/MINNESOTA

Scontro il 24 marzo ad un PL a Callaway tra un treno della Canadian Pacific e un'autocisterna che trasportava propano, che ha preso fuoco. Sette degli ottantadue vagoni sono deragliati. Feriti i due macchinisti, i duecento abitanti evacuati. Ventotto deragliamenti sono stati segnalati in Minnesota lo scorso anno dall'ufficio di analisi per la sicurezza della Federal Railroad Administration. Quasi 150 deragliamenti nel periodo 2012-2015.



Il peggior disastro ferroviario del Nord America dal 1864



Erano le 23.25 del 5 luglio 2013 quando il macchinista Tom Harding stazionava un treno dell'impresa Montreal, Marine & Atlantic Railway (MMA), composto da cinque locomotori diesel e 72 ferrocisterne contenenti 100mila litri di petrolio greggio a Nantes, 10 km ad ovest di Lac-Mégantic. Tom lasciò attivo uno dei cinque locomotori diesel per la produzione di aria compressa onde alimentare le capacità del freno e si recò in hotel. Poco dopo un residente nella zona chiamò i vigili del fuoco perché aveva visto delle fiamme sul locomotore. L'incendio venne spento, ma il treno lentamente si sfrenò mettendosi in movimento in discesa, verso Lac Mégantic, dove piombò in piena velocità; cinque ferrocisterne deragliarono ed esplosero. Il bilancio ufficiale fu di 47 morti, duemila gli sfollati. Un Vigile del Fuoco 25enne impegnato nei soccorsi si suicidò tre mesi dopo: aveva trovato i resti carbonizzati della sua fidanzata.

Riportiamo da CR20 la testimonianza di un ex macchinista MMA sotto copertura dell'anonimato:

"Hai un uomo solo su questi treni in tutte le ore del giorno e della notte - festivi e fine settimana [...] Non ci sono orari prestabiliti e il tuo corpo non può abituarsi a questo ... Sì, è tua responsabilità cercare di dormire un po', ma non sempre ci si riesce [...] E allora sei stanco. Stai trasportando materiali pericolosi attraverso il centro delle città. A volte è una lotta. Se si dispone di qualcun altro con te in cabina, ci si può aiutare a vicenda". L'ex dipendente ha parlato di disastro annunciato.

L'anonimo ha descritto Harding come un "veterano", quando lui è entrato in azienda nel 1998. "È stato molto apprezzato dai suoi compagni di lavoro ed è stato considerato come macchinista esperto [...] La ferrovia è lì da un secolo, un disastro di questa portata è accaduto quando Mr. Burkhardt (il capo MMA) ha deciso di istituire la sua politica dell'agente solo".