

di Alessandro Scassellati

In campagna elettorale e una volta eletto, Biden si era autoproclamato un “orgoglioso presidente pro-lavoratori”, ma la vergognosa vicenda relativa al rinnovo del contratto dei ferrovieri – come quelle relative a molte normative pro diritti dei lavoratori previste nella sua agenda e mai approvate da un Congresso a controllo democratico – dimostra che Biden e i Democratici in questo campo hanno una grande capacità retorica priva di un’iniziativa politica concreta. Nei fatti, più che pro-lavoratori sono pro-business.

Il contratto dei ferrovieri

Da settimane più di 115 mila ferrovieri americani minacciavano di entrare in sciopero dal 9 dicembre (sarebbe stato il primo in 30 anni) per ottenere un nuovo contratto di lavoro che prevedesse paghe più alte e un congedo pagato per malattia. Con il sostegno esplicito della Casa Bianca di Biden, un Congresso guidato dai Democratici è intervenuto e ha imposto per legge – senza alcuna modifica – l’adozione di un accordo provvisorio raggiunto tra lavoratori e imprese delle ferrovie al fine di evitare lo sciopero dei ferrovieri. L’accordo provvisorio era stato raggiunto dai negozianti dei sindacati e delle aziende a settembre con la mediazione dell’amministrazione (del Dipartimento del Lavoro), prevedendo un aumento salariale del 24% in un periodo di 5 anni e \$ 5 mila in bonus retroattivi al 2020, ma un solo giorno di malattia retribuito all’anno (con la concessione ai lavoratori di tempo libero durante il ricovero in ospedale o per partecipare a un numero limitato di appuntamenti medici – tre all’anno – senza penalità). La maggioranza dei sindacati del settore aveva votato per approvare l’accordo (la piattaforma iniziale chiedeva 15 giorni di malattia, poi scesi a 4), ma una parte dei sindacati (4 su 12), che rappresenta la maggioranza dei lavoratori (il 55%), aveva votato contro¹, perché giudicavano irricevibile l’offerta di un solo giorno di congedo retribuito per riprendersi da una malattia o per assistere un familiare malato (gli USA sono l’unico paese sviluppato nel mondo che non ha tali tutele per i lavoratori regolate per legge).

All’inizio della scorsa settimana, Biden ha rilasciato una dichiarazione di ringraziamento a Democratici e Repubblicani della Camera dei Rappresentanti che avevano appena votato – 290 a 137 – per imporre un contratto con un solo giorno di malattia ai ferrovieri e annullare il loro diritto di sciopero². Con meno di 150 parole, il comunicato stampa non ha fatto menzione di un altro voto della Camera (221 a 207, con 3 soli voti repubblicani a favore) – che includeva i 7 giorni di malattia pagati nello stesso accordo – che aveva appena avuto luogo (per il quale si erano battuti i democratici di sinistra come Alexandria Ocasio-Cortez e Ilhan Omar). Successivamente, messa di fronte all’omissione, la portavoce della Casa Bianca Karine Jean-Pierre ha offerto l’equivalente verbale di un’alzata di spalle. “Il presidente”, ha detto, “sostiene il congedo per malattia retribuito per i ferrovieri. Ma capisce che non ci sono 60 voti. Giusto? Non ci sono 60 voti al Senato per farlo accadere”.

Circa ventiquattr’ore dopo, la seconda iniziativa legislativa è naufragata al Senato, avendo ottenuto solo 52 voti contro 43 (8 sotto la soglia necessaria per superare la soglia dei 60 voti che evitano l’ostruzionismo, con la maggioranza dei repubblicani e il democratico Joe Manchin che ha votato contro), mentre la prima che imponeva il contratto ai ferrovieri che era stato elaborato dal Dipartimento del Lavoro a settembre, è stata approvata con un enorme margine di 80 a 15, con una

delle poche approvazioni bipartisan.

Da sinistra, questo risultato è stato interpretato come *“un classico gioco di prestigio dei Democratici” mainstream*. Il senatore Bernie Sanders aveva chiesto che la legislazione includesse le richieste di congedo per malattia retribuito di 7 giorni (per questo ha votato contro la legge approvata e firmata da Biden). Ma, dai segretari del lavoro e dei trasporti Marty Walsh e Pete Buttigieg alla presidente uscente della Camera Nancy Pelosi, i leader democratici più potenti hanno solo pigramente indicato il loro sostegno per l’inserimento del periodo di malattia retribuito nell’accordo, non facendo nulla affinché questo avvenisse realmente. Hanno dichiarato la loro approvazione della richiesta chiave dei sindacati ferroviari e contemporaneamente hanno eseguito il desiderio espresso dalla Camera di Commercio degli Stati Uniti (l’equivalente della nostra Confindustria) nel lavorare per prevenire uno sciopero a tutti i costi, considerato come devastante per l’economia per le inevitabili interruzioni delle catene di approvvigionamento dei settori alimentari, industriali e dei carburanti. Le linee ferroviarie rimangono arterie chiave del commercio americano, trasportando il 40% del trasporto merci annuale del paese. Un solo giorno senza il trasporto ferroviario merci funzionante costerebbe all’economia statunitense circa 2 miliardi di dollari. E tali costi potrebbero moltiplicarsi nel tempo.

L’esito del 1° dicembre non era inevitabile. L’amministrazione Biden aveva richiesto che il Congresso intervenisse e imponesse un contratto, indicando chiaramente quale fosse la sua vera priorità. Tuttavia, anche a seguito del contraccolpo che questa mossa ha suscitato, Biden e altri democratici di alto livello avrebbero potuto cercare attivamente di ottenere voti per giorni di malattia retribuiti, ossia per qualcosa che Biden aveva promesso a gran voce che avrebbe offerto a tutti i lavoratori durante la campagna elettorale per la presidenza (nel 2020, Biden aveva definito la mancanza di un dignitoso congedo per malattia retribuito *“una vergogna nazionale”*³). Come ha scritto Prem Thakker di *New Republic*: *“Il congedo per malattia retribuito, dato a Biden su un vassoio dai progressisti, ha offerto al presidente una seconda possibilità di farlo per i lavoratori delle ferrovie. Dopo che ogni singolo democratico presente - 218 di loro - ha votato a sostegno della misura, Biden avrebbe potuto esprimere entusiasmo per la prospettiva di concedere un congedo per malattia retribuito ai ferrovieri, criticare i 207 repubblicani che hanno votato contro e persino fare pressioni sul Senato affinché seguisse l’esempio della Camera. Dopo tutto, numerosi senatori repubblicani, tra cui Ted Cruz, Marco Rubio e Josh Hawley, hanno espresso un sostegno senza impegno per i lavoratori delle ferrovie. Biden avrebbe potuto ribaltare la situazione e costringere loro e altri repubblicani a sopportare o stare zitti. Sarebbe stata buona politica, e anche morale”*.

Se Biden e i Democratici fossero stati davvero seri nel cercare di far vincere ai ferrovieri i loro giorni di malattia, avrebbe potuto rifiutarsi di disaccoppiare le due questioni in due disegni di legge diversi e cercare di rastrellare i voti per evitare uno sciopero e allo stesso tempo ottenere una vittoria per i lavoratori.

Ma il 2 dicembre Biden ha firmato la legge approvata dal Senato con un solo giorno di congedo per malattia. *“È stato difficile per me, ma al momento era la cosa giusta da fare: salvare posti di lavoro, proteggere milioni di famiglie di lavoratori da danni e interruzioni e mantenere stabili le catene di approvvigionamento durante le vacanze”*, ha detto Biden, aggiungendo che con l’accordo imposto è stata evitata *“una catastrofe economica”*.

Evidentemente, l’amministrazione Biden ha preferito allinearsi agli interessi delle compagnie

ferroviarie americane, lasciando i ferrovieri senza un vero congedo per malattia. Biden e i Democratici hanno così segnalato ai grandi datori di lavoro che possono sempre contare sull'intervento della classe politica quando i lavoratori diventano troppo indisciplinati. Negli ultimi anni, l'industria ferroviaria in piena espansione ha prodotto pagamenti miliardari a amministratori delegati e azionisti (soprattutto per il riacquisto di azioni⁴). L'industria ha anche distribuito milioni di dollari in contributi elettorali. L'anno scorso, le sette ferrovie nordamericane dominanti hanno registrato un reddito netto combinato di 27 miliardi di dollari, quasi il doppio del loro margine di dieci anni fa. Nel 2022, le principali compagnie ferroviarie hanno incassato oltre 7 miliardi di dollari di profitti e pagato oltre 1,8 miliardi di dollari di dividendi, in un anno in cui loro e i loro gruppi di pressione hanno speso più di 13 milioni di dollari per fare *lobby* sul Congresso, dopo che gli amministratori delegati delle ferrovie hanno intascato più di 200 milioni di dollari di compenso. Il costo di 7 giorni di malattia retribuiti per quest'anno sarebbe stato pari a solo circa \$ 321 milioni (pari a circa il 2% dei profitti realizzati).

Il presidente del sindacato dei *Teamsters* Sean O'Brien ha criticato aspramente il voto del Senato sul congedo per malattia. *"Le imprese ferroviarie realizzano profitti record. I lavoratori delle ferrovie ottengono zero giorni di malattia pagati. Va bene? Il congedo per malattia retribuito è un diritto umano fondamentale. Questo sistema sta fallendo"*. Anche la *Brotherhood of Railroad Signalmen*, che rappresenta oltre 10.000 lavoratori delle ferrovie, ha espresso disappunto: *"Quello che è successo oggi al Senato degli Stati Uniti è un sintomo, e un'ulteriore illustrazione, di una questione più ampia nel nostro Paese. Quasi tutti i membri eletti del Congresso quando fanno campagna elettorale sostengono di essere 'per la classe operaia'. Le azioni di molti oggi hanno dimostrato che sono per la classe padronale"*.

Una parte dei sindacati dei ferrovieri ora chiede a Biden di includere i lavoratori delle ferrovie in un prossimo ordine esecutivo che imporrebbe 56 ore di congedo per malattia retribuito per gli appaltatori federali del settore. Il sostegno bipartisan alla Camera e al Senato per i giorni di malattia, anche se inferiore a 60 voti, potrebbe rafforzare le argomentazioni a favore dell'inclusione di tali lavoratori nell'ordinanza.

Diritti dei lavoratori e modello organizzativo del lavoro

In realtà, per le compagnie ferroviarie la concessione di 7 giorni di congedo pagati per malattia non è tanto una questione immediatamente economica, quanto organizzativa, in quanto rappresenta una minaccia al modello di organizzazione che hanno scelto negli ultimi anni: quello del *"trasporto ferroviario con programmazione di precisione"* (*precision-scheduled railroading* - PSR). Il PSR è una strategia operativa che mira a ridurre al minimo il rapporto tra i costi operativi delle ferrovie e i loro ricavi attraverso varie misure di riduzione dei costi e (apparentemente) di aumento dell'efficienza. È una versione del modello *just in time* applicato in ambito ferroviario, la cui idea di base è quella di trasportare più merci utilizzando meno lavoratori e vagoni ferroviari.

Un modo per farlo è allungare i treni: un singolo treno da 100 carrozze richiede meno spazio sui binari rispetto a due treni da 50 carrozze, poiché è necessario mantenere una certa distanza tra questi ultimi. Più criticamente, un treno molto lungo richiede meno membri dell'equipaggio per viaggiare rispetto a due treni medi.

Un altro modo per ottenere di più con meno è semplificare la programmazione in modo che i treni funzionino a pieno regime il più spesso possibile.

Tutto questo ha funzionato male per i lavoratori delle grandi compagnie ferroviarie. Negli ultimi sei anni, i principali vettori merci americani hanno perso il 30% dei loro dipendenti. Per compensare questa perdita di personale, i lavoratori rimanenti devono tollerare orari irregolari e poco tempo libero poiché le ferrovie non hanno molta capacità di lavoro inutilizzata.

Naturalmente, le ferrovie si occupano di spostare merci, non di creare posti di lavoro. In teoria, se queste aziende potessero tagliare i costi del lavoro senza degradare il servizio, l'economia in generale potrebbe trarne vantaggio. Le compagnie potrebbero trasferire i loro risparmi a coloro che spediscono merci sotto forma di tariffe più basse, esercitando così una pressione al ribasso su un'ampia gamma di prezzi al consumo. Inoltre, più la ferrovia merci diventa competitiva in termini di costi rispetto all'autotrasporto, minori saranno le emissioni di carbonio dell'economia americana. Così, secondo le sette grandi compagnie ferroviarie che controllano il trasporto ferroviario americano, il PSR rappresenta un'innovazione positiva per gli spedizionieri, i consumatori e il pianeta, ma negativa per i lavoratori ferroviari con bassa produttività. L'opposizione dei sindacati ferroviari al PSR è quindi, in questo racconto, miope egoista e contrario al bene superiore. Sfortunatamente, il PSR funziona meglio in teoria che in pratica, almeno per ogni *stakeholder* oltre agli investitori attivisti che hanno imposto il PSR sul settore.

Per gli spedizionieri, i problemi con il PSR sono duplici. In primo luogo, e soprattutto, le imprese ferroviarie dominanti sentono poco il bisogno di trasferire i frutti delle loro "efficienze" ai propri clienti. Decenni di consolidamento hanno lasciato gli Stati Uniti con solo sette compagnie ferroviarie di Classe I. Quattro di queste società controllano collettivamente oltre l'83% del mercato del trasporto ferroviario merci⁵. Le tariffe sono aumentate del 30% dal 2004 e, in generale, il traffico merci, in termini di carichi e tonnellaggi, è in calo dal 2006. E la stragrande maggioranza delle stazioni ferroviarie negli Stati Uniti è servita solo da una compagnia ferroviaria (o al massimo da due). Pertanto, la maggior parte degli spedizionieri non può minacciare in modo credibile di portare la propria attività altrove. I clienti ferroviari potrebbero spostare le proprie esigenze di trasporto verso l'autotrasporto, ma la maggior parte fa affidamento sulle dimensioni intrinseche e sull'efficienza del trasporto ferroviario. Quindi, quando i vettori merci riducono i propri costi operativi, sono meno inclini a trasferire tali risparmi sotto forma di un migliore servizio clienti o tariffe più basse piuttosto che semplicemente inondare i propri azionisti di dividendi.

Il secondo problema con il PSR, dal punto di vista degli spedizionieri, è che la sua programmazione è meno precisa di quanto pubblicizzato. L'eliminazione della manodopera di riserva o dei vagoni ferroviari può rendere le ferrovie meccanismi più efficienti per tradurre gli investimenti in profitti. Ma sistemi così fragili non sono necessariamente efficienti per trasportare merci da un luogo all'altro, specialmente in un mondo in cui esistono disastri naturali e crisi di salute pubblica. All'inizio del 2021, quando la fase acuta della pandemia di CoVid-19 si è conclusa e la domanda economica è aumentata, le operazioni dei vettori merci sono state deragliate dalle loro stesse "efficienze". Per una settimana lo scorso luglio, la *Union Pacific* ha dovuto sospendere il servizio tra Chicago e Los Angeles mentre riapriva le rampe ferroviarie chiuse e riconfigurava le operazioni per tenere il passo con l'aumento degli ordini. Interruzioni simili hanno afflitto gli altri principali vettori. Nell'estate del 2022, i vettori merci non riuscivano ancora a soddisfare le aspettative dei clienti. In un sondaggio di luglio dell'*American Chemistry Council*, il 46% dei produttori di sostanze chimiche ha affermato che il servizio ferroviario stava peggiorando, mentre solo il 7% ha affermato che stava

migliorando. *“Il trasporto ferroviario di merci è stato una spina nel fianco costante per noi ed è stata una sfida significativa per i nostri membri per un bel po’ di tempo”*, ha dichiarato Chris Jahn, amministratore delegato del consiglio, al *New York Times* a settembre. *“Il servizio ferroviario merci è spaventoso”*, ha lamentato il deputato Peter DeFazio, presidente della Commissione per i trasporti e le infrastrutture della Camera, in un’udienza all’inizio di quest’anno. *“Questo spaventoso servizio sta costringendo gli spedizionieri a recuperare i loro costi extra a valle, e gli americani lo stanno pagando, con l’aumento dei costi del cibo e alla pompa di benzina”*.

Ed è per questo che i vettori merci non sono disponibili a cedere sul congedo retribuito: già a corto di personale e con prestazioni insufficienti, le ferrovie non possono permettere che le assenze impreviste diventino significativamente più diffuse senza ritirarsi dal PSR o subire interruzioni e reclami dei clienti ancora più frequenti.

E la strada verso un sistema operativo più resiliente (anche se meno *“preciso”*) è bloccata dagli azionisti delle compagnie. Un decennio fa, l’investitore attivista Bill Ackman vinse una battaglia per procura alla *Canadian Pacific* e procedette a sostituire la sua gestione con un *team* guidato da Hunter Harrison, il dirigente ferroviario che aveva aperto la strada al PSR. Dopo aver imposto il vangelo del *“più con meno”* alla *Canadian Pacific*, Harrison è andato a diffondere la buona novella al gigante del trasporto merci CSX. Presso ogni azienda, il PSR è riuscito a generare rendimenti più elevati. Molto presto, i principali investitori in altre ferrovie hanno iniziato a chiedere alle loro aziende di imitare i metodi di Harrison. Testimoniando al *Surface Transportation Board* del governo sulle prestazioni della ferrovia merci la scorsa primavera, l’analista del settore Rick Paterson ha dichiarato: *“In agguato sullo sfondo c’è la costante minaccia dell’attivismo degli azionisti se uno qualsiasi dei rapporti operativi delle ferrovie diventa un valore anomalo nella parte alta”*.

I vettori merci possono permettersi di fare concessioni sulla paga. Non è così doloroso aumentare i salari anche di un importo considerevole quando di recente è stato ridotto il numero dei dipendenti del 30% (e sperando di continuare a procedere verso un libro paga più piccolo negli anni a venire). Ma fornire ai lavoratori delle ferrovie normali indennità di congedo minaccerebbe la strategia aziendale principale del settore, una procedura operativa che ha contribuito a quasi raddoppiare i suoi profitti nell’ultimo decennio.

Questa strategia si basa sul trattare i lavoratori delle ferrovie come se fossero quasi indistinguibili dai vagoni ferroviari che guidano. Il tipico vagone ferroviario richiede manutenzione a intervalli prevedibili e non richiede un giorno libero imprevisto per consultare un medico per un dolore inspiegabile o per visitare una persona cara in ospedale. Ma spesso i lavoratori lo fanno, anche se la loro vita ruota solo attorno alla ferrovia (sono praticamente sempre disponibili, pronti per mettersi al lavoro entro novanta minuti da quando l’azienda dice di aver bisogno di loro, il che può accadere a qualsiasi ora del giorno o della notte). Una situazione che è diventata insopportabile con la politica delle presenze basata sui punti, in base alla quale i dipendenti possono essere disciplinati o licenziati per aver perso una chiamata per l’entrata al lavoro o per aver preso un giorno di ferie non programmato.

Lo scorso giugno, un ingegnere sindacale di mezza età ha rinviato la visita di un medico per lavoro, poi è morto per un attacco di cuore sul posto di lavoro settimane dopo. Un conduttore che ha parlato con il *Times* ha iniziato a sentirsi male l’anno scorso, ma ha rifiutato di vedere un medico per paura di essere disciplinato per essersi preso un giorno libero non programmato. Invece, ha aspettato mesi

per il prossimo appuntamento dal medico che fosse in linea con un giorno di riposo programmato. Ha poi appreso di aver sofferto di un'infezione che avrebbe potuto essere curata con farmaci settimane prima, ma che ora avrebbe richiesto un intervento chirurgico.

Con un reddito netto complessivo di 27 miliardi di dollari, le compagnie ferroviarie possono permettersi di concedere congedi retribuiti ai propri lavoratori e assumere più personale per garantire la stabilità delle loro operazioni. Tollerare tale allentamento potrebbe migliorare il servizio clienti rendendo le ferrovie più resistenti alle interruzioni. Ma ciò richiederebbe ai proprietari delle compagnie di accettare una riduzione del loro reddito passivo. Non vogliono farlo e il Congresso ha dato loro una mano a non farlo.

Intanto, si intravede la prossima battaglia. Le compagnie ferroviarie stanno già spingendo per ridurre il personale che conduce una locomotiva da due a uno. Con i sistemi di controllo digitali autonomi basati sull'intelligenza artificiale che fanno rapidi progressi, sicuramente non passerà molto tempo prima che le compagnie proveranno a introdurre treni merci senza equipaggio. In Australia, i treni autonomi stanno già trasportando minerale di ferro per centinaia di miglia, per il gigante minerario Rio Tinto. Nella spinta incessante di Wall Street per aumentare i profitti e premiare gli azionisti, non c'è riposo per i lavoratori e poco spazio per considerazioni più ampie, come la costruzione di un sistema di trasporto più pulito e più resiliente.

I Democratici sono veramente pro sindacati e pro diritti dei lavoratori?

Attualmente, il 60% dei lavoratori americani vive di stipendio-in-stipendio, 85 milioni non hanno un'assicurazione sanitaria o sono sotto assicurati, 33 milioni non hanno giorni di congedo pagati per malattia, moltissimi genitori non possono permettersi di mandare i propri figli all'asilo, i giovani di famiglie non ricche non possono frequentare l'università a causa del costo, mentre quasi 600 mila persone sono senz'altro.

L'urgenza con cui è stata approvata la legge alla Camera e al Senato, poi firmata da Biden, contrasta con l'inazione dimostrata finora dai Democratici (che controllano entrambi i rami del Congresso) per approvare le misure previste dall'agenda promessa da Biden in materia di diritti dei lavoratori. La maggioranza democratica al Senato non ha tenuto un voto sulla legge sulla protezione del diritto all'organizzazione (PRO), legislazione che renderebbe molto più facile per i lavoratori formare sindacati, anche se 48 dei 50 membri del gruppo democratico del Senato hanno pubblicamente sostenuto la misura. I Democratici alla Camera hanno approvato il disegno di legge nel marzo dello scorso anno.

Schumer, il leader della maggioranza democratica al Senato, ha anche ripetutamente messo da parte la legislazione che estenderebbe maggiori tutele sul lavoro alle lavoratrici gestanti, e se il Senato non riuscirà a votare prima che i repubblicani ottengano il controllo della Camera a gennaio 2023, il disegno di legge probabilmente non verrà emanato nel futuro prossimo.

Nel frattempo, un altro disegno di legge che imporrebbe almeno sette giorni di malattia retribuiti all'anno nei luoghi di lavoro con 15 o più dipendenti, reintrodotta nell'aprile 2021, rimane bloccato nelle commissioni sia della Camera sia del Senato. Il cosiddetto *Healthy Families Act* è stato introdotto 10 volte dal 2004, ma non è mai arrivato al voto. Biden ha proposto di includerlo nel pacchetto di spesa sociale e clima dei Democratici, noto come *Build Back Better*, ma la legislazione è fallita sotto il peso dell'opposizione del senatore democratico conservatore del West Virginia, Joe Manchin. La versione di *Build Back Better* approvata alla Camera lo scorso autunno prevedeva 4

settimane di congedo retribuito per malattia e famiglia, ma non ha mai ottenuto un voto al Senato, grazie all'opposizione di Manchin.

Mentre 17 Stati ora impongono un congedo per malattia retribuito, 33 milioni di lavoratori americani rimangono senza tali protezioni. Secondo la *National Partnership for Women and Families*, l'82% degli elettori sostiene una politica nazionale sui giorni di malattia retribuiti. La mancanza di una politica federale attualmente impedisce ai ferrovieri persino di godere dei benefici imposti dai singoli Stati. In una sentenza di luglio che ha stabilito un precedente, una corte d'appello della California ha stabilito che la legge federale che disciplina i lavoratori delle ferrovie prevale sulla legge statale sul congedo per malattia retribuito del 2014, dopo che sei compagnie ferroviarie hanno citato in giudizio il Commissario del lavoro della California per evitare di estendere nuovi benefici.

Alessandro Scassellati

1. A fine novembre, il più grande sindacato dei ferrovieri - la *Sheet Metal, Air, Rail, and Transport Workers' Transportation Division*, che rappresenta 28 mila lavoratori delle ferrovie - ha votato per respingere l'accordo proposto. Ciò ha fatto seguito ai voti "no" sull'accordo della *Brotherhood of Railway Signalmen*, della *Brotherhood of Maintenance of Way Employees-Teamsters* e della *International Brotherhood of Boilermakers* - sindacati che insieme rappresentano quasi 60 mila dei 100 mila lavoratori sindacalizzati delle ferrovie. In una dichiarazione in risposta alle azioni di Biden, la *Brotherhood of Maintenance of Way Employees Division della International Brotherhood of Teamsters* ha dichiarato di essere "profondamente delusa". *The Brotherhood*, il terzo più grande sindacato dei ferrovieri, ha invitato "il presidente Biden e qualsiasi membro del Congresso che sostenga veramente la classe operaia ad agire rapidamente approvando qualsiasi tipo di riforma e regolamento che fornisca un congedo per malattia retribuito a tutti i ferrovieri".[↔]
2. I lavoratori delle ferrovie sono in qualche modo unici in quanto non sono protetti dal *National Labour Relations Act*, che protegge il diritto dei lavoratori di scioperare in qualsiasi momento se il loro contratto è scaduto. Invece, sono coperti dal *Railway Labour Act*, una legge del 1926 che richiede ai lavoratori di navigare in un processo contorto prima di poter scioperare. In sostanza, il governo federale detiene ampi poteri per imporre accordi di lavoro all'industria ferroviaria. I lavoratori delle ferrovie, sostenendo di aver subito un deterioramento delle condizioni di lavoro, hanno negoziato un nuovo contratto con le compagnie ferroviarie per tre anni. Un punto critico chiave è stata la questione del congedo per malattia retribuito, perché i lavoratori non ne avevano diritto. Le compagnie ferroviarie hanno ridotto drasticamente la loro forza lavoro per anni (almeno del 30%), lasciando i lavoratori in servizio per giorni e settimane senza giorni di congedo per malattia retribuito. Molti dipendenti delle ferrovie sono tenuti a lavorare 12 ore al giorno e sono spesso di guardia 24 ore al giorno, sette giorni alla settimana. Quando programmano le ferie, i ferrovieri dicono che spesso devono fare le richieste con mesi di anticipo. I lavoratori hanno anche sostenuto che due delle più grandi compagnie ferroviarie, Union Pacific e BNSF (controllata da Warren Buffett), hanno implementato politiche di presenza che rendono impossibile per i lavoratori andare dal medico o aiutare con le emergenze familiari. Queste politiche hanno portato a dimissioni di massa, rendendo il lavoro ancora più difficile per i lavoratori che sono rimasti. Le compagnie ferroviarie, da parte loro, sostengono di avere l'imperativo di mantenere basso il costo del lavoro. Affermano inoltre che hanno bisogno di sapere che le persone si presenteranno al lavoro come previsto. E affermano che i dipendenti possono affrontare problemi medici di routine durante il loro tempo libero.[↔]
3. Nel corso della sua campagna presidenziale del 2020, Biden si era impegnato a garantire a tutti i lavoratori almeno sette giorni di malattia retribuiti. E all'inizio della sua presidenza, ha invitato il Congresso ad approvare un disegno di legge che avrebbe richiesto alle aziende di consentire a tutti i loro lavoratori di maturare almeno sette giorni di congedo per malattia retribuito all'anno. "È una vergogna nazionale che milioni di nostri concittadini non abbiano a disposizione un solo giorno di congedo per malattia retribuito", aveva detto Biden in un discorso elettorale del marzo 2020.[↔]
4. Dal 2011 l'industria ferroviaria ha speso oltre 191 miliardi di dollari in riacquisti di azioni proprie e dividendi, molto di più dei 138 miliardi di dollari spesi in investimenti nelle infrastrutture del settore. Inoltre, gli amministratori delegati di molte di queste compagnie ferroviarie godono di enormi pacchetti di compensazione. Mentre i lavoratori lottano, l'anno scorso il CEO di CSX ha incassato oltre 20 milioni di dollari di compenso totale. Gli amministratori delegati di Union Pacific e Norfolk Southern hanno guadagnato oltre \$ 14 milioni ciascuno.[↔]
5. L'attuale strutturazione dell'industria del trasporto merci su rotaia è il risultato dello smantellamento parziale da parte del Congresso a partire dal 1980 del rigido sistema di regolamentazione che era stato introdotto alla fine del XIX secolo a seguito degli abusi da parte delle compagnie dei "baroni delle ferrovie" (uomini come Jay Gould, James Hill ed Edward Henry

Harriman). Lo *Staggers Rail Act* del 1980, che prende il nome dal deputato democratico Harley O. Staggers Sr., ha dato alle ferrovie molta più libertà di gestire le proprie operazioni, compresa la chiusura di linee non redditizie e la fissazione delle proprie tariffe di trasporto, che il governo federale aveva precedentemente determinato attraverso la Commissione del Commercio Interstatale. Per un certo periodo, la deregolamentazione sembrò funzionare come previsto. Grazie alla sana concorrenza in molte aree, i prezzi sono diminuiti e le spedizioni sono aumentate. Dopo decenni di perdite a favore del trasporto su gomma, l'industria ferroviaria ha iniziato a riconquistare quote di mercato, una buona notizia per i suoi lavoratori e proprietari e per l'ambiente. Ma l'era della vigorosa concorrenza ferroviaria ha lasciato gradualmente il posto al consolidamento e alla tacita collusione. Dopo una lunga serie di fusioni, ora ci sono solo 7 grandi ferrovie, o di Classe I, contro le 33 del 1980, e insieme controllano il mercato del trasporto ferroviario di merci.[↔]