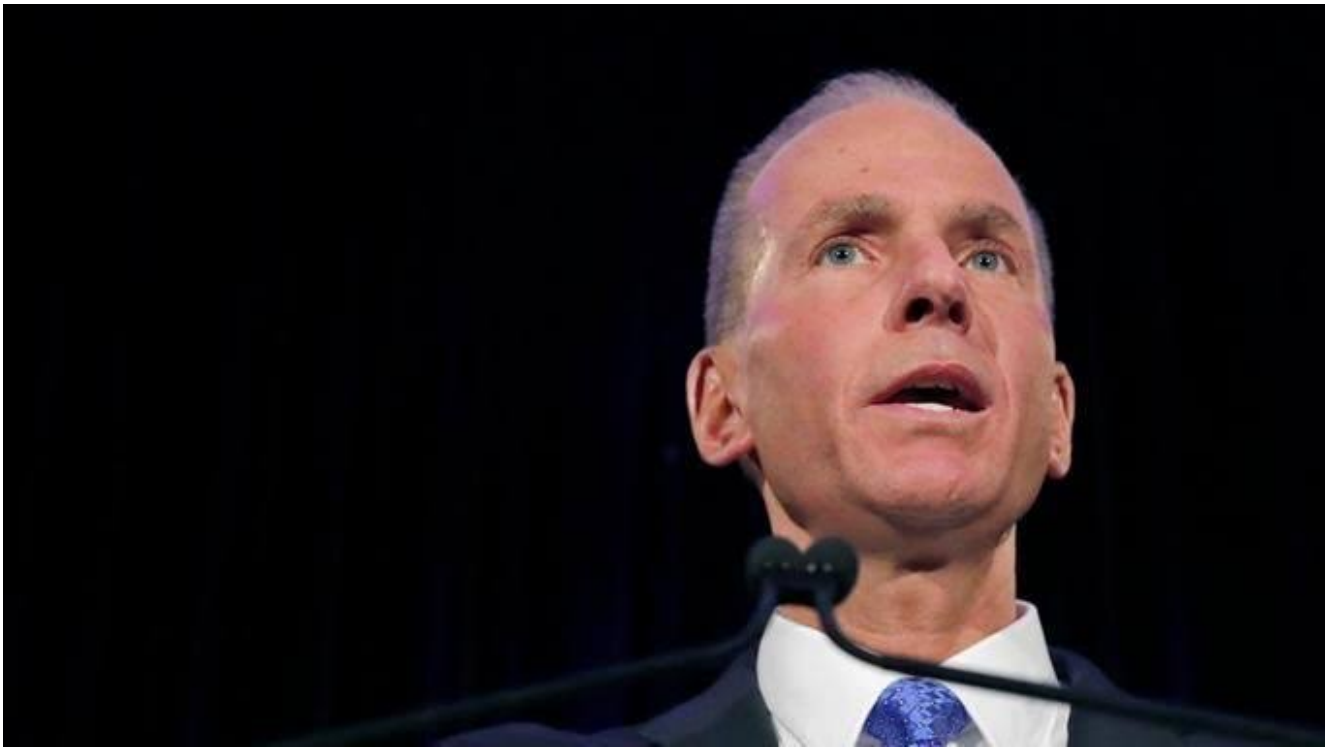
Crisi del 737 Max: si dimette Muilenburg, amministratore delegato della Boeing



L'azienda in una nota: Boeing deve «ripristinare la fiducia» e «riparare i rapporti con le autorità di regolamentazione, i clienti e tutte le altre parti interessate»

Si è dimesso l'amministratore delegato di Boeing, Dennis Muilenburg. Al suo posto la società ha nominato ceo David Calhoun. Boeing ha spiegato che un cambiamento era necessario, nel tentativo di ripristinare la reputazione del gruppo dopo la crisi del 737 Max. Smith fungerà da amministratore delegato ad interim durante il breve periodo di transizione prima che Calhoun, attuale presidente, assuma la guida della società.
Boeing deve «ripristinare la fiducia» e «riparare i rapporti con le autorità di regolamentazione, i clienti e tutte le altre parti interessate», sottolinea la stessa società, che si impegna a «operare con un rinnovato impegno per la piena

trasparenza, compresa la comunicazione efficace e proattiva con la Faa», Federal Aviation Administration, agenzia federale dell'aviazione, «con gli altri regolatori globali e i suoi clienti». Il quadro finanziario del colosso aerospaziale rimane nebuloso dopo gli incidenti mortali che hanno riguardato i modelli 737 Max.

La difficile storia del 737 Max

«Siamo stati umiliati». Dennis Muilenburg, l'algido ingegnere, amministratore delegato della Boeing, la settimana scorsa in un'imbarazzante intervista è sceso dal suo piedistallo e ha fatto mea culpa. «Siamo stati umiliati da questi due incidenti – ha detto – stiamo apportando mutamenti alla nostra azienda e anch'io sto cambiando come leader».
Tutto è iniziato nell'ottobre 2018, con il primo schianto in Indonesia di un 737 Max, il nuovo aereo di punta della compagnia. A marzo del 2019 lui era nella sua casa di Chicago quando è stato chiamato durante la notte da un centro operativo Boeing, che lo ha avvisato del secondo incidente in Etiopia. Complessivamente 346 tra passeggeri e personale di bordo hanno perso la vita nei due incidenti. A quel punto le autorità mondiali e per ultima la Faa, hanno deciso la messa a terra del velivolo. Niente più voli di aerei 737 Max finché non si fossero capite le cause dei disastri. Boeing ha accettato con riluttanza la decisione, ha chiesto scusa con molto ritardo, ha sempre unicamente pensato a rimettere gli aerei in volo, entrando apertamente in contrasto con le autorità di controllo. Per mesi Muilenburg ha solo cercato di placare le preoccupazioni, di calmare gli animi, citando dati sui guasti tecnici, spesso errati, annunciando, in contrasto con le autorità di controllo, date sul ritorno in volo degli aerei, minimizzando i difetti tecnici.

La traccia del volo Boeing 737 caduto in mare in Indonesia
Da marzo Boeing ha continuato a produrre quaranta 737 Max al mese, benché quelli già consegnati, 383, fossero fermi a

terra, chiusi negli hangar, in attesa di capire cosa non fosse andato bene. E sono ben 400 i 737 pronti per la consegna che sono stati bloccati. Insomma, per Boeing è una vera disgrazia, tanto più che a dicembre, l'azienda di Seattle ha deciso lo stop sine die della produzione, una mossa choccante, con grandi implicazioni per la vasta rete di fornitori e dipendenti Boeing e per l'economia americana. L'azienda ha assicurato che non ci saranno ripercussioni negative sul piano occupazionale, anche se è difficile dire quanto durerà lo stop. Lo stesso presidente Usa Donald Trump ha chiamato Muilberg alla Casa Bianca per avere chiarimenti. Secondo il Wsj nessuno si aspetta che la Faa revochi il divieto dei voli almeno fino a febbraio, ma si tratta solo di ipotesi, in realtà c'è incertezza assoluta sulla ripresa dei voli.

Dal decollo agli ultimi istanti prima dell'incidente: la ricostruzione del disastro dell'Ethiopian airlines

Come non bastasse, da un'indagine del dipartimento alla Giustizia emerge che Boeing avrebbe ingannato la Faa. Più nel dettaglio, risulta che nei messaggi istantanei tra due piloti Boeing alla fine del 2016, Mark Forkner, incaricato di ottenere l'approvazione della Faa per i manuali e l'addestramento degli aeromobili, ha suggerito di aver «sostanzialmente mentito ai regolatori (inconsapevolmente)» dopo aver riscontrato problemi tra un simulatore e il sistema Mcas, un dispositivo che corregge l'assetto dell'aereo e lo stabilizza e il cui malfunzionamento potrebbe aver causato gli incidenti in Etiopia e Indonesia. Boeing avrebbe trasmesso il messaggio ai procuratori di Stato e non alla Faa. Poi con l'avvicinarsi delle udienze al Congresso, gli avvocati della compagnia hanno tardivamente notificato queste registrazioni al ministero dei Trasporti, scatenando l'ira del nuovo numero uno della Faa, Steve Dickson. Durante un'udienza al Senato, Muilberg si è scusato con Dickson delle mancate rivelazioni. Prima delle udienze, secondo il Wsj, Muilberg avrebbe accettato di incontrare il marito etiope di un'assistente di volo morta nell'incidente in Etiopia. È stato il primo incontro del ceo con un parente di una vittima. Successivamente ha ricevuto un gruppo di familiari, cercando di spiegare loro le decisioni della Boeing. In

modo un po’ goffo, secondo le ricostruzioni del Wsj.

«È come se Boeing cercasse di spararsi sui piedi», dice l’avvocato Clifford. «Anche se penso che stiano cercando di correggersi», aggiunge. E Muilberg assicura: «L’incontro con le famiglie mi ha cambiato per sempre». Insomma, dopo oltre un anno di freddi ragionamenti e di cavilli legali difensivi, la Boeing cerca un approccio più umano. Ma forse è troppo tardi.