

LA REPUTAZIONE DI BOEING

Una dilemma circola in rete: *ma se alla Boeing continuassero i problemi, le compagnie aeree potrebbero passare i loro ordini all'Airbus?* Ovvero, i vettori -o perlomeno alcuni di loro- potrebbero cercare di ottenere modelli Airbus in alternativa a quelli Boeing? Ebbene allo stato attuale un trasferimento di ordini dal produttore americano a quello europeo è semplicemente impraticabile. Entrambi hanno un portafoglio ordini molto consistente. Airbus ha un arretrato di oltre 8.000 aerei e Boeing di oltre 6.000. Le compagnie aeree devono già aspettare più a lungo di quanto vorrebbero per avere nuovi aerei. Airbus fra l'altro ha avuto problemi con la sua catena di approvvigionamento, con conseguenti ritardi nelle consegne.

In realtà **c'è un potenziale terzo attore**. Il produttore cinese Comac ha sviluppato il C919, un aereo progettato per competere con il 737 Max e l'A320 neo. Ma il programma è ancora agli inizi. Entro il 2028 produrrà solo 150 aerei all'anno.



Il primo C919 è entrato in servizio commerciale il 9 dicembre 2022 con la China Eastern (*foto*) e ad oggi gli ordini si aggirano sulle 900 unità.

Tutto ciò significa che il mercato ha bisogno che Boeing sia in salute e che riesca a superare rapidamente gli attuali problemi; in altre parole un solo produttore mondiale non è sufficiente a soddisfare la domanda delle aerolinee.

Il favorevole momento attraversato dal costruttore europeo ha una peculiarità che val la pena evidenziare: tutto ciò che sta accadendo alla Boeing è soprattutto riconducibile ad autolesionismo. Ad American Airlines, che attualmente condivide una flotta fifty/fifty fra velivoli Boeing e Airbus ⁽¹⁾ Il capitano Dennis Tajer, portavoce dell'Allied Pilots Association, il sindacato dei piloti dell'American Airlines, ribadisce che non salirebbe mai a bordo di un aereo se non fosse sicuro. Ma aggiunge di non poter più dare per scontata la qualità dell'aereo che sta pilotando.

"Sono in uno stato di allerta che non ho mai raggiunto su un aereo Boeing", dice. "Perché non mi fido del fatto che abbiano attuato le procedure che mi hanno tenuto al sicuro sugli aerei Boeing per oltre tre decenni". ⁽²⁾

Le cronache continuano a narrare di problemi (e procedimenti legali) riguardanti modelli Boeing. Lo scorso 8 maggio un Boeing 767 della Fedex in volo da Parigi, ha effettuato un atterraggio di emergenza all'aeroporto di Istanbul senza il carrello di atterraggio anteriore attivato. L'incidente non ha provocato feriti. Le autorità

turche hanno avviato un'indagine sul guasto dell'attrezzatura mentre l'operatore, la Fedex, ha affermato che si sta coordinando con le autorità investigative e che "fornirà ulteriori informazioni non appena saranno disponibili". Quest'ultimo incidente potrebbe senz'altro essere dovuto a problemi di manutenzione, ma ciò che preoccupa è il susseguirsi di eventi negativi e il loro riflesso sui media. (3) A gennaio di quest'anno, una porta dell'uscita di emergenza in disuso si è staccata da un Boeing 737 Max nuovo di zecca poco dopo il decollo dall'aeroporto internazionale di Portland. (4) Un rapporto iniziale del National Transportation Safety Board statunitense ha concluso che quattro bulloni destinati a fissare saldamente la porta all'aereo non erano stati montati. La Boeing starebbe affrontando un'indagine penale sull'incidente stesso e un'azione legale da parte dei passeggeri a bordo dell'aereo.

E senza ancora risalire ai due fatali incidenti che hanno segnato l'avvio della parabola discendente di Boeing, Ethiopian Airlines (10-3-2019) e Lion Air (29-10-2018), ricordiamo che si è tuttora in attesa di conoscere le cause della caduta del Boeing 737 di China Eastern avvenuto il 21 marzo 2022 con la morte di tutti i 132 occupanti a bordo. (5)

Mentre erano in corso le investigazioni per i due incidenti dei 737MAX, il Boeing 777X, il jet gemello di maggiore capacità dell'azienda e il più grande mai costruito, aveva effettuato il suo volo inaugurale il 25 gennaio 2020 ma ha anch'esso incontrato problemi. A seguito di un incidente durante i test di volo nel 2021, la prima consegna prevista dell'aereo è stata ritardata fino al 2024, dopo che nel 2022 sono stati scoperti ulteriori problemi tecnici nell'aereo, il rilascio è stato nuovamente ritardato fino al 2025. (6)

Come se tutto ciò non bastasse a marzo di quest'anno è avvenuto il "suicidio" di John Barnett, il dipendente che aveva lavorato presso lo stabilimento Boeing in South Carolina dal 2010 fino al suo pensionamento nel 2017. Barnett era responsabile della qualità del programma 787 Dreamliner, e aveva affermato che la fretta di costruire aerei il più rapidamente possibile per massimizzare i profitti aveva portato a pratiche poco sicure. Tra le varie accuse, aveva dichiarato alla BBC che in alcuni casi gli operai, sotto pressione, avevano deliberatamente montato parti non conformi agli standard sugli aerei in linea di produzione.



La sua morte prematura, avvenuta tra un'udienza e l'altra di una causa legale contro l'azienda, ha nuovamente focalizzato l'interesse mediatico sul momento precario attraversato dall'azienda.

Insomma troppe tegole sulla testa in tempi troppo ristretti. I dirigenti della nuova sede del gigante aerospaziale ad Arlington, in Virginia, possono definirsi sotto assedio. Ogni giorno sembra portare altri titoli negativi per l'azienda, la quale è sotto pressione da parte delle autorità di regolamentazione e delle compagnie aeree e ha visto la sua reputazione gravemente danneggiata. E' difficile dimenticare l'ostinazione con la quale all'indomani della primo incidente al 737 MAX di Lion Air, i vertici Boeing hanno negato che l'aereo avesse un qualche problema. C'è voluto il secondo incidente a Ethiopian affinché con molta riluttanza venisse a galla la vicenda del MCAS la cui introduzione a bordo non era contemplata nel manuale operativo. (7)

Indubbiamente la crisi del gigante aerospaziale sta causando non pochi problemi alle compagnie aeree. Ryanair ha avvertito che i ritardi nelle consegne dei nuovi aerei faranno aumentare i prezzi per i passeggeri in Europa quest'estate. Il vettore statunitense Southwest prevede di ridurre la propria capacità quest'anno perché non riesce a ottenere gli aerei di cui ha bisogno.

Ed Pierson, ex dirigente della fabbrica di 737 della Boeing e ora direttore esecutivo del gruppo no-profit *The Foundation for Aviation Safety* ha recentemente affermato: *"Il lato positivo è che i consumatori stanno diventando più informati, ma ecco la parte triste: Non dovrete avere a che fare con questo". "Boeing, i suoi fornitori, le compagnie aeree e le agenzie governative sono in grado di superare queste sfide, ma il primo passo per risolvere questi problemi è l'onestà", Devono ammettere l'esistenza di questi problemi e smettere di cercare di distorcere la verità. Più girano la frittata, più tempo ci vuole per risolvere i problemi e maggiori sono i rischi".* (8)

Attualmente la Boeing è diretta da David Calhoun presidente e amministratore delegato di Boeing dal gennaio 2020. In precedenza Calhoun era presidente di Boeing ed è stato nominato amministratore delegato dopo che il suo predecessore Dennis Muilenburg è stato licenziato per i problemi di sicurezza del Boeing 737 MAX conseguenti ai due incidenti mortali. Quando il 5 gennaio è accaduto l'incidente di Alaska Airlines a un Boeing 737 MAX 9 di Alaska Airlines, causando una decompressione incontrollata, in una riunione del personale del 9 gennaio, Calhoun ha riconosciuto la responsabilità della Boeing. "Affronteremo la questione riconoscendo il nostro errore", aggiungendo di essere stato "scosso fino alle ossa" dall'incidente.



Il portellone "saltato" dalla fusoliera del 737 di Alaska Airlines, recuperato nei pressi della città di Portland

Circa questo incidente il 6 febbraio, il National Transportation Safety Board ha pubblicato un rapporto preliminare che indicava che quattro bulloni utilizzati per fissare il pannello erano stati rimossi, e sembravano non essere stati sostituiti nella fabbrica della Boeing a Renton, Washington.

L'intera vicenda è ancora "calda", il Senato degli Stati Uniti ha annunciato che l'amministratore delegato della Boeing Calhoun dovrà presentarsi davanti alla commissione per la preparazione di una legge che consenta alla Federal Aviation Administration degli Stati Uniti di avere una migliore supervisione della produzione e un migliore controllo della qualità. L'incontro è previsto per il mese prossimo.

Sul fronte degli indennizzi, le ultime notizie sono che la Boeing ha accettato di dichiararsi colpevole per il suo ruolo nei due incidenti mortali del 737 Max. L'accordo evita quelle che avrebbero potuto essere conseguenze più gravi. L'azienda pagherà fino a 487 milioni di dollari di multa - una frazione dei 24,8 miliardi di dollari che le famiglie delle vittime degli incidenti volevano che il costruttore di aerei pagasse. Ma non sono poche le famiglie delle vittime dei due incidenti mortali che si oppongono all'accordo. (9)

Per coloro che volessero ulteriormente approfondire le vicende della Boeing, i suoi successi e l'attuale situazione ricordiamo che nel 2022, Rory Kennedy ha realizzato un documentario, *Downfall: The Case Against Boeing*, trasmesso in streaming da Netflix. (10) Sulla storia della Boeing la conclusione della Kennedy è lapidaria: *"Ci sono stati molti decenni in cui Boeing ha fatto cose straordinarie concentrandosi sull'eccellenza, sulla sicurezza e sull'ingegno. Queste tre virtù erano considerate la chiave del profitto. Poteva*

funzionare, e in modo eccellente. Poi è stata rilevata da un gruppo che ha deciso che Wall Street era il fine ultimo". (11)

- 1) La flotta di American è attualmente composta da 365 Boeing 737, da 67 Boeing 777 e da 59 Boeing 787. I modelli di Airbus in linea sono saliti a 479. <https://www.planespotters.net/airline/American-Airlines>
- 2) <https://www.bbc.com/news/business-68573686> ; Boeing: How much trouble is the company in? 17 marzo 2024
- 3) Volo Fedex 6238 dal CDG a Istanbul. Aereo 767-300 immatricolati N110FE.
- 4) 5 gennaio 2024 Alaska Airlines, Boeing 737 MAX 9 (N704AL)
- 5) China Eastern Boeing 737-800 (B-1791) precipitato in picchiata dalla quota di crociera di 29.000 piedi.
- 6) "Citing a serious flight test incident and lack of design maturity, FAA slows Boeing 777X certification". *The Seattle Times*. June 12, 2022.
- 7) MCAS sta per l'innovativo sistema automatizzato di Maneuvering Characteristics Augmentation System del Boeing 737 MAX che nei due incidenti ha portato l'aereo in una posizione di picchiata.
- 8) <https://www.nbcnews.com/news/us-news/travelers-changing-flights-avoid-boeing-airplanes-rcna144158>
- 9) "Boeing agrees to plead guilty to defrauding the FAA but escapes punishment sought by victims' families" ; CNN 8 luglio 2024.
- 10) L'intervista all'autrice del documentario è disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=hCoGxnCti3U>
- 11) <https://www.theguardian.com/film/2022/feb/22/downfall-the-case-against-boeing-netflix-documentary-737-max>

NL 34/2024 13 Luglio 2024

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24	Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24	Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24	Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it