

Oggi, i lavoratori votano per approvare l'accordo raggiunto sabato scorso tra il sindacato International Association of Machinists and Aerospace Workers District 751 e i vertici aziendali di Boeing. Circa 33 mila lavoratori sindacalizzati (su una forza lavoro complessiva di 170 mila) hanno scioperato per quasi sei settimane. L'accordo include un aumento salariale del 35% in quattro anni e ripristina un piano di incentivazione, con un pagamento annuo minimo garantito del 4%. Lo sciopero ha bloccato la produzione del modello più venduto della compagnia aerea, il 737 MAX, e dei suoi modelli a fusoliera larga 767 e 777, mettendo ulteriormente sotto pressione le già fragili finanze dell'azienda. È probabile che gli iscritti al sindacato voteranno a favore dell'accordo, anche se ci sarà una reazione negativa da parte dei lavoratori più anziani, che chiedono alla Boeing di ripristinare una pensione con beneficio definito. Boeing è una delle principali aziende industriali statunitensi che produce aerei commerciali e militari (formando con Airbus il duopolio globale del settore), armi e navicelle spaziali. È il principale esportatore manifatturiero statunitense e le sue azioni sono possedute in maggioranza da fondi d'investimento statunitensi.

Per un'analisi approfondita delle vicende della Boeing prima dello sciopero si veda il nostro articolo qui.

Lo sciopero e i contenuti dell'accordo

I 33 mila lavoratori iscritti alla International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM), che rappresenta circa 600 mila macchinisti attivi e in pensione¹, erano entrati in sciopero il 13 settembre (la maggior parte nello Stato di Washington²) dopo aver respinto a larga maggioranza (94,6%) un nuovo contratto sindacale con l'azienda e aver approvato (96%) lo sciopero³. Il presidente della Boeing Kelly Ortberg, un ingegnere veterano (dopo tanti finanziieri) ex CEO del fornitore aerospaziale Rockwell Collins che ha assunto la direzione dell'azienda all'inizio di agosto, aveva inutilmente inviato un messaggio ai lavoratori esortandoli ad accettare la proposta di contratto, che includeva un aumento salariale del 25% nei prossimi quattro anni⁴. La dirigenza IAM ha dovuto affrontare la furia di alcuni iscritti dopo che aveva approvato la prima offerta della Boeing, a cui la maggior parte dei lavoratori si era opposta.

La proposta di accordo fatta dalla Boeing, migliorata rispetto a quella che era stata definita dall'azienda come la "migliore e definitiva" offerta (che includeva un aumento di stipendio del 30% e un bonus di ratifica del contratto di 6 mila dollari⁵), prevede un aumento salariale del 35% in quattro anni, un bonus di ratifica di 7 mila dollari e ripristina un piano di incentivi retributivi, con un pagamento annuo minimo garantito del 4%. Anche i contributi aziendali ai piani pensionistici 401k dei lavoratori aumenterebbero con l'accordo (tra cui un contributo una tantum di 5 mila dollari, più fino al 12% nei contributi del datore di lavoro),

sebbene non venga ripristinato il piano pensionistico originale di un decennio fa che era una richiesta fondamentale di molti membri (si stima che gli aumenti salariali potrebbero far aumentare i costi di Boeing di oltre 1 miliardo di dollari). “Il fatto che l’azienda abbia presentato una proposta migliorata è una testimonianza della determinazione e della dedizione dei lavoratori che sono stati in prima linea nello sciopero, e del forte sostegno che hanno ricevuto da così tante persone”, ha affermato l’IAM in un comunicato stampa. “Dopo un decennio di duro lavoro e sacrificio per far volare alto Boeing, la dirigenza dell’azienda si è ricompensata con bonus record, mentre i lavoratori che hanno costruito quegli aerei e portato l’azienda nei suoi momenti più bui, hanno lottato per arrivare a fine mese”, ha affermato il sindacato. In effetti, i lavoratori hanno ricevuto solo un aumento salariale dell’8% negli ultimi dieci anni durante un periodo di elevata inflazione e aumento del costo della vita⁶.

La IAM, nel suo post online, ha anche ringraziato la Segretaria del Lavoro Julie Su per il suo ruolo di mediatore nelle negoziazioni. “Con l’aiuto della Segretaria del Lavoro degli Stati Uniti in carica Julie Su, abbiamo ricevuto una proposta negoziata e una risoluzione per porre fine allo sciopero, e merita di essere presentata ai membri ed è degna della vostra considerazione”, ha scritto il sindacato. Lo sciopero ha anche attirato l’attenzione e il sostegno dei legislatori democratici di Washington⁷.

Le azioni della Boeing sono salite del 3% lunedì nella speranza di una fine del paralizzante sciopero, anche se alcuni analisti si sono chiesti se il contratto di lavoro proposto nel fine settimana avrebbe raccolto abbastanza sostegno dai lavoratori nella votazione di oggi.

La crisi finanziaria e industriale della Boeing

Lo sciopero ha messo a dura prova le finanze del produttore di aerei (si stima sia costato oltre 1,5 miliardi di dollari), che sta lottando per ristabilire la propria reputazione dopo che le chiusure di una porta a “spina” di un Boeing 737 Max 9 sono saltate durante un volo dell’Alaska Airlines il 5 gennaio. Un audit condotto dalla Federal Aviation Administration (FAA) dopo quell’incidente ha riscontrato decine di problemi durante tutto il processo di produzione del 737 Max, mettendo in luce i deboli protocolli di sicurezza e provocando un’azione normativa, un’audizione investigativa del Congresso e una serie di denunce pubbliche da parte di informatori interni (dei whistleblower, dipendenti o ex dipendenti di Boeing) sulla carenza di sicurezza degli aerei prodotti. Già prima dell’inizio dello sciopero, dunque, l’azienda aveva bruciato denaro nel tentativo di riprendersi. Poco dopo l’inizio dello sciopero, la Boeing ha implementato misure di riduzione dei costi, tra cui il blocco delle assunzioni, congedi forzati temporanei (una settimana di riposo, tre settimane di lavoro, senza interruzione dei benefici), tagli agli stipendi dei dirigenti e la sospensione dei

pagamenti a molte società di lobbying a Washington nel tentativo di risparmiare denaro liquido.

A luglio, la società ha accettato di dichiararsi colpevole di cospirazione e di pagare 250 milioni di dollari di sanzioni come parte di un accordo di patteggiamento proposto con il Dipartimento di Giustizia, concludendo un'indagine durata anni sui due incidenti mortali del 737 Max 8 nel 2018 e nel 2019⁸).

La finanziarizzazione spinta, gli straordinari forzati (con 10-12 ore di lavoro al giorno⁹) e l'eccessiva esternalizzazione volta alla riduzione dei costi (con una galassia di fornitori negli USA, in Italia, in Giappone, in Corea del Sud, Australia, Regno Unito, Svezia, Canada e altrove) che ha portato anche ad inchieste sulla conformità di componenti e materiali (come alluminio e lega di alluminio, titanio e lega di titanio¹⁰), sono state le vere cause degli aerei difettosi, secondo la maggior parte degli analisti. I problemi riscontrati negli aerei sono il frutto avvelenato di una "cultura aziendale" basata non sul rispetto di rigorosi standard di sicurezza e controlli della qualità, bensì su una avidità finanziaria, non certo diversa da quella di altre grandi corporation statunitensi, ma il problema è che l'etica del management basata sulla massimizzazione dei profitti per gli investitori (shareholder value) della Boeing può causare incidenti, disastri e uccidere persone.

I lavoratori affermano che i problemi di qualità derivano dal fatto che si è puntato sul profitto a discapito della qualità e che i manager hanno avuto come unica competenza quella di fare pressione sui ritmi di lavoro dei lavoratori. Negli ultimi anni, invece di promuovere leader di fabbrica che conoscono a fondo il lavoro, l'azienda ha iniziato ad assumere personale esterno per gestire i gruppi di lavoro ed è aumentato enormemente il turnover (i meccanici esperti hanno beneficiato di altre opzioni nella zona come SpaceX, Blue Origin o la manutenzione per le compagnie aeree). Il personale è stato pressato e perseguitato per farlo tacere sulle preoccupazioni relative alla qualità, mentre i dipendenti hanno sottolineato anche la repressione dei sindacati.

La Boeing era "una società di ingegneria gestita da ingegneri" ma negli ultimi due decenni la cultura aziendale è diventata incredibilmente finanziarizzata. L'intero scopo della società si è spostato dalla produzione di aerei alla massimizzazione dei profitti per gli azionisti. Per anni si è concentrata sulla riduzione dei costi di produzione a scapito del proprio patrimonio ingegneristico. È entrato in scena un cast completamente nuovo di manager con la missione di ridurre i costi ed estrarre valore dall'azienda, anche a scapito della sicurezza e qualità degli aerei prodotti. I sindacati sono finiti sotto attacco e anche gli ingegneri sono stati attaccati e marginalizzati. È cresciuta la frustrazione dei lavoratori allorché i manager senior e gli alti dirigenti sono stati premiati indipendentemente dalle prestazioni dell'azienda. Una cattiva gestione ha causato disastri mortali per l'azienda, mentre i benefici del personale più junior sono peggiorati.

Le tensioni tra i lavoratori e la Boeing sono aumentate da quando i lavoratori hanno approvato a malapena un'estensione del contratto nel 2014, che ha fatto passare i dipendenti sindacalizzati dalle pensioni a un programma 401k nel 2016¹¹. I costi sanitari sono stati trasferiti sui lavoratori e gli stipendi sono rimasti stagnanti¹². "Si tratta di rispetto, di affrontare il passato e di lottare per il nostro futuro", ha affermato Jon Holden, che ha guidato i negoziati per l'IMA.

In breve, "l'azienda è in un periodo difficile", come aveva detto ai dipendenti il CFO della Boeing Brian West in un'e-mail scritta nella seconda metà di settembre. "Questo sciopero mette a repentaglio la nostra ripresa in modo significativo e dobbiamo adottare le misure necessarie per preservare i contanti e salvaguardare il nostro futuro comune", ha affermato West, che aveva osservato che la società stava "lavorando in buona fede per raggiungere un nuovo accordo contrattuale che rifletta il loro feedback e consenta la ripresa delle operazioni".

D'altra parte, Fitch Ratings aveva avvertito all'inizio dello sciopero che un'interruzione prolungata del lavoro, più di una o due settimane, "potrebbe avere un impatto significativo a livello operativo e finanziario" e mettere l'azienda a rischio di un declassamento del merito creditizio. "La durata dello sciopero può avere un impatto sulla tempistica per riacquistare lo slancio produttivo pre-sciopero", aveva affermato Dino Kritikos, amministratore delegato di Fitch Ratings. "La tempistica dello sciopero ha anche un impatto sulla liquidità, poiché l'azienda continua a sostenere determinati costi senza produzione e ricavi associati"¹³.

Da notare che Boeing ha speso circa 68 miliardi di dollari tra il 2010 e il 2019 in riacquisti di azioni e dividendi a vantaggio di azionisti e dirigenti. Secondo molti osservatori ed analisti, la Boeing è nei guai perché è diventata un produttore di riacquisti di azioni e di altre operazioni finanziarie, non solo di aerei. Ad agosto, Ortberg, che incasserà 22 milioni di dollari di compensi totali l'anno prossimo, ha assunto la carica di CEO di Boeing dopo le dimissioni dell'ex amministratore delegato - David Calhoun (un ex amministratore delegato senior di Blackstone), uscito con un paracadute d'oro da 45 milioni di dollari¹⁴ - in seguito alle nuove preoccupazioni per gli standard di sicurezza dell'azienda. Aveva promesso di riorientare l'azienda, di ripristinare "la fiducia in tutti coloro che contano su di noi" e di riallacciare i rapporti con il sindacato e i suoi dipendenti. Per cui ci si aspettava che intervenisse in modo diverso rispetto ai suoi predecessori. Invece, l'11 ottobre Boeing ha annunciato che taglierà 17 mila posti di lavoro a partire da metà novembre "per allinearci alla nostra realtà finanziaria" (una chiara minaccia contro i lavoratori in sciopero anche se il taglio riguarderà dirigenti, manager e operai), ovvero il 10% del suo personale globale (dopo il taglio di 40 mila posti di lavoro nel 2020, durante la pandemia, rinunciando anche a professionalità importanti per la qualità e la sicurezza dei prodotti, per cui alla fine di quell'anno, la Boeing impiegava 141 mila persone), e che perderà 5 miliardi di dollari nel

terzo trimestre, continuando un anno disastroso per l'azienda. Eliminerà il modello più vecchio del 767 Cargo, dopo aver evaso più di tre dozzine di ordini in sospeso. Ha anche fatto sapere che ritarderà ulteriormente di un anno, nel 2026, il varo del primo jet 777X (un programma avviato nel 2013 che ha subito sei anni di ritardi tra certificazione e test), ideato per trasportare 400 passeggeri, che ha già ricevuto quasi 500 ordini da compagnie quali Emirates e Lufthansa¹⁵. Inoltre, ha annunciato un aumento di capitale per un massimo di 25 miliardi di dollari in azioni e obbligazioni nei prossimi tre anni per mantenere il rating sul debito, che ora sono un gradino sopra la spazzatura, nonché un accordo di credito da 10 miliardi di dollari con un gruppo di grandi banche (Bank of America, Citibank, JP Morgan e Goldman Sachs). Boeing ha registrato oneri sugli utili ante imposte per un totale di 5 miliardi per la sua attività di difesa militare e due programmi di aerei commerciali. La società ha circa 60 miliardi di dollari di debiti (ne aveva 9 dieci anni fa) e ha registrato perdite di flusso di cassa operativo di oltre 7 miliardi di dollari per la prima metà del 2024 (Boeing ha perso più di 25 miliardi di dollari dall'inizio del 2019)¹⁶. Infine, il 20 settembre, Boeing ha estromesso il capo della sua unità spaziale e di difesa militare in difficoltà, Ted Colbert¹⁷.

Per tutti coloro che hanno seguito Boeing da vicino, l'annuncio dell'azienda di consegne ritardate e tagli al personale a tutti i livelli dirigenziali e produttivi non è stata una grande sorpresa, dato che le riserve di denaro e di credito si stanno esaurendo. Il rating creditizio e il prezzo delle azioni sono stati a rischio per la maggior parte di un decennio a causa della cattiva gestione e dell'incapacità di migliorare la qualità della produzione. Boeing sta bruciando miliardi di dollari al trimestre e le agenzie di rating hanno minacciato il declassamento del debito al gradino di spazzatura.

Alessandro Scassellati

1. Durante lo sciopero della IAM, l'altro grande sindacato alla Boeing, la Society of Professional Engineering Employees in Aerospace (SPEEA), che conta 16 mila membri nell'area di Seattle, ha detto ai membri che non dovevano offrirsi volontari per alcun lavoro da macchinista. Il contratto SPEEA, però, non consente loro di rifiutarsi di lavorare durante uno sciopero dei macchinisti.[↵]
2. Lo Stato di Washington ospita la maggior parte della produzione di aerei commerciali della Boeing con circa 66 mila lavoratori. Produce il 737 Max in una fabbrica a Renton e il 767 e il 777 a Everett. La Boeing produce anche il 787 Dreamliner in una fabbrica a North Charleston, Sud Carolina, ma i lavoratori lì non sono rappresentati da un sindacato. La forza lavoro non sindacalizzata dell'azienda è aumentata a dismisura da quando l'azienda ha iniziato a spostare la produzione nel 2009 a North Charleston, dove ora produce il jet 787 Dreamliner. Lo spostamento verso sud è stato un modo per indebolire la forza lavoro sindacalizzata sulla costa occidentale, che era appena andata in sciopero, un atto di rottura del sindacato abbastanza sfacciato da spingere il National Labor Relations Board a presentare una denuncia contro l'azienda, sostenendo che la mossa era stata presa per evitare disordini sindacali ed era "intrinsecamente distruttiva" dei diritti dei lavoratori. La Carolina del Sud ha il tasso di sindacalizzazione più basso di tutti gli stati. Il Max è di gran lunga l'aereo commerciale più popolare della Boeing, rappresentando oltre tre quarti dei circa 5.500 aerei nel portafoglio ordini dell'azienda. Ma la produzione è molto inferiore a quanto vorrebbe la Boeing. L'azienda è stata costretta a rallentare la produzione del jet per apportare miglioramenti alla qualità dopo che un pannello è caduto da un Max durante un volo dell'Alaska Airlines a gennaio,

rinnovando le preoccupazioni sull'impegno della Boeing per la qualità e la sicurezza cinque anni dopo due incidenti mortali che hanno coinvolto il 737 Max 8.[↩]

3. I negoziati tra Boeing e IAM erano iniziati sei mesi prima. Un raduno feriale il 17 luglio allo stadio di baseball dei Seattle Mariners aveva attirato 25 mila persone, tra cui una processione di ottocento motociclisti, e il 99,9% dei membri presenti aveva votato in favore di uno sciopero, il primo passo verso uno sciopero ai sensi della costituzione dei Machinists. Poi, hanno votato di nuovo quando hanno visto la proposta di contratto.[↩]
4. Prima del voto, Boeing ha implorato i lavoratori di approvare l'accordo provvisorio e di non andare in sciopero. "So che la reazione al nostro accordo provvisorio con l'IAM è stata appassionata. Capisco e rispetto quella passione, ma vi chiedo di non sacrificare l'opportunità di garantire il nostro futuro insieme, a causa delle frustrazioni del passato", ha scritto Ortberg in un messaggio ai dipendenti Boeing di Washington e Oregon. "Per Boeing, non è un segreto che la nostra attività si trovi in un periodo difficile, in parte a causa dei nostri errori passati. Lavorando insieme, so che possiamo tornare in carreggiata, ma uno sciopero metterebbe a repentaglio la nostra ripresa condivisa, erodendo ulteriormente la fiducia nei nostri clienti e danneggiando la nostra capacità di determinare il nostro futuro insieme".[↩]
5. L'8 ottobre, Boeing aveva ritirato la sua offerta migliorata che includeva un aumento salariale del 30% in quattro anni, dopo che i colloqui a cui hanno partecipato anche i mediatori federali si sono interrotti. Il sindacato aveva chiesto un aumento del 40% e il ripristino di una pensione a beneficio definito, che non era stata offerta nella nuova proposta di contratto. Boeing aveva denunciato il sindacato IAM all'Ente federale del Lavoro per azioni sleali (accusandolo di aver travisato i termini dell'offerta presentata dalla Boeing ai propri iscritti e di non aver coinvolto al tavolo delle trattative i negoziatori autorizzati a concludere un accordo). La IAM aveva risposto che era la Boeing a trattare in malafede e di ricorrere a minacce e intimidazioni.[↩]
6. La paga media dei macchinisti della Boeing è aumentata del 15% nell'ultimo decennio, arrivando a 75 mila dollari. Per i lavoratori che devono far fronte al costo crescente degli alloggi nell'area di Seattle, questo è ben lontano dal salario di sostentamento familiare di cui godevano le generazioni precedenti alla Boeing. Durante le sei settimane di sciopero, molti dei lavoratori Boeing hanno cercato dei lavori temporanei per pagare le spese quotidiane, anche perché l'indennità di sciopero, pagata dal sindacato coi fondi raccolti dalle quote sindacali, come d'uso negli Stati Uniti, decorreva dalla terza settimana di sciopero ed era solo di 250 dollari a settimana. Assolutamente insufficiente a vivere nell'hinterland di una città cara come Seattle.[↩]
7. La senatrice Maria Cantwell (D-Wash.), che presiede il Comitato del Senato per il Commercio, la Scienza e i Trasporti, ha pubblicato foto di lavoratori in sciopero su X con la didascalia "lo sto con i Machinists". Anche altri legislatori, tra cui i rappresentanti Pramila Jayapal (D-Wash.), Rick Larsen (D-Wash.) e la senatrice Patty Murray (D-Wash.) hanno espresso il loro sostegno per un contratto equo. "In un momento in cui la Boeing ha molto lavoro da fare per impostare la rotta giusta, spero che i funzionari e i macchinisti della Boeing possano giungere a un accordo equo il prima possibile", aveva scritto Murray in un post su X. Una lettera inviata l'8 ottobre da 30 deputati democratici al CEO della Boeing Ortberg e al sindacato IAM ha esortato le due parti a negoziare in buona fede per raggiungere un contratto equo "in tempi rapidi".[↩]
8. L'azienda era stata accusata di aver ingannato la FAA sulla sicurezza del software MCAS ("manoeuvring characteristics augmentation system") all'interno del suo aereo MAX. L'accordo ammette che Boeing ha fornito alla FAA "informazioni incomplete e inaccurate" sul software dell'aereo MAX, compromettendo la sicurezza. Boeing ha accettato di pagare una multa fino a 487,2 milioni di dollari, tre anni di libertà vigilata sotto la supervisione del tribunale e di una supervisione indipendente, di investire 455 milioni di dollari in programmi per migliorare la sicurezza e che il suo consiglio di amministrazione si incontri con le famiglie delle 346 vittime degli incidenti. La FAA ha rafforzato i controlli sulla Boeing e le ha impedito di aumentare la produzione del MAX oltre 38 aerei al mese finché non avrà apportato miglioramenti significativi in termini di qualità e sicurezza. Un avvocato che rappresenta alcune delle famiglie delle 346 vittime ha criticato l'accordo come inadeguato. Ha presentato una forte opposizione al trattamento preferenziale e "indulgente" che Boeing ha ricevuto. Boeing aveva accettato un accordo da 2,5 miliardi di dollari con il Dipartimento di Giustizia nel 2021 per risolvere i problemi di sicurezza dell'aereo MAX ed evitare le azioni penali a seguito dei due incidenti aerei mortali (risarcire le famiglie delle vittime e le due compagnie aeree). Il Dipartimento aveva affermato che Boeing aveva violato l'accordo dopo che i

problemi di sicurezza avevano nuovamente scosso l'azienda a gennaio dopo che le chiusure di una porta a "spina" sono saltate da un volo della Alaska Airlines. Inoltre, il 26 settembre il National Transportation Safety Board ha emesso un avviso di sicurezza e delle raccomandazioni per alcuni aerei Boeing (737 Max e 737NG), avvertendo che un difetto potrebbe causare l'inceppamento del sistema di controllo del timone che aiuta a sterzare l'aereo (un componente prodotto da Collins Aerospace, l'azienda di cui Ortberg era CEO prima di passare alla Boeing).[↵]

9. Gli straordinari obbligatori sono limitati nel contratto a 112 ore in tre mesi, una media di nove ore extra a settimana. Il limite era di 128 ore, ma il sindacato ha ottenuto una riduzione durante la contrattazione nel 2018.[↵]
10. In pratica, per il 787 Dreamliner il piano è stato quello di creare un aereo come se fosse un kit da oltre 2 milioni di pezzi, essenzialmente assemblando un mucchio di pezzi realizzati da altre aziende. Un'inchiesta della Procura di Brindisi, avviata nel 2021, ha accertato che alcuni componenti prodotti dalla Leonardo Aerostrutture di Grottaglie per Boeing non erano sicuri. Due società subfornitrici di Brindisi utilizzavano titanio puro per risparmiare, rendendo insicuri due segmenti della fusoliera del Boeing 787 Dreamliner, in quanto non conformi alle caratteristiche indicate nel contratto di fornitura. A Foggia viene prodotto anche lo stabilizzatore orizzontale della coda.[↵]
11. L'azienda ricattò il sindacato per fargli riaprire il contratto minacciando di spostare la produzione del nuovo aereo 737 Max altrove. Ma i lavoratori respinsero il contratto con il 67%. Quindi, a fine dicembre/inizio gennaio, quando molti lavoratori senior erano fuori città e le fabbriche erano chiuse per manutenzione, si tenne una nuova votazione su un contratto simile. Passò di misura con il 51% dei voti, ponendo fine alla pensione a prestazione definita e prolungando il contratto per altri undici anni, dando origine allo slogan "Fuori dalla porta nel '24".[↵]
12. La maggior parte dei lavoratori inizia con una retribuzione compresa tra \$ 19 e \$ 23 l'ora, con una progressione di sei anni fino alle massime retribuzioni, \$ 43 per un meccanico di quarto livello. Ma il contratto non è stato completamente negoziato dal 2008 e le contrattazioni a metà contratto nel 2011 e nel gennaio 2014 li hanno lasciati senza aumenti per un decennio. Di conseguenza, i salari nell'area sono aumentati mentre i loro stipendi sono rimasti stagnanti, lasciando i salari di livello base al di sotto dei lavori di vendita al dettaglio e fast-food nelle vicinanze. E coloro che hanno iniziato sei anni fa hanno visto solo un aumento del 2% da quando hanno iniziato.[↵]
13. Kritikos aveva anche osservato che ci sono volute dalle quattro alle sei settimane perché Boeing tornasse ai livelli di produzione pre-sciopero dopo l'ultimo sciopero dell'azienda nel 2008, durato 58 giorni e con un'interruzione della produzione di 52 giorni. Successivamente, la Boeing ha dichiarato nei documenti depositati che lo sciopero ha contribuito a un calo dei ricavi di circa 6,4 miliardi di dollari quell'anno, poiché ha consegnato 104 aerei in meno del previsto.[↵]
14. D'altra parte, il precedente CEO Dennis Muilenburg, estromesso in seguito agli incidenti del 737 Max 8, se ne andò con un paracadute d'oro del valore di 62 milioni di dollari.[↵]
15. La squadra dei prototipi è da agosto ferma a terra a seguito della scoperta di difetti durante i primi voli.[↵]
16. Boeing ha un debito di 11,5 miliardi di dollari in scadenza il 1° febbraio 2026 e si è impegnata a emettere 4,7 miliardi di dollari di azioni per acquisire Spirit AeroSystems di Wichita, Kansas, il fornitore di fusoliere in difficoltà, che produce anche gli inversori di spinta, i piloni del motore e componenti delle ali del 737 Max, e assumersi il suo debito. Durante lo sciopero alla Boeing, Spirit AeroSystems ha annunciato la messa in congedo forzato di 700 lavoratori per 21 giorni. Spirit era nata quando Boeing aveva venduto gli stabilimenti di Kansas e Oklahoma per circa 950 milioni di dollari alla società di private equity Onex nel 2005 per soddisfare gli obiettivi di rendimento delle attività nette. Da allora, Spirit si era diversificata per trovare nuovi clienti. I risultati includevano un grande stabilimento per parti di fusoliera in composito dell'Airbus A350 nella Carolina del Nord. Ma poiché la produzione non è decollata come previsto, i costi sono stati elevati, portando le nuove operazioni in rosso e sollevando dubbi sulla resilienza della più grande azienda indipendente di aerostrutture al mondo. Airbus è stato in trattative per mesi con Spirit per aiutarla a migliorare l'efficienza delle operazioni in perdita che forniscono i suoi moderni jetliner A220 e A350. Costretta a riscrivere il suo approccio dopo che Boeing ha rivelato i suoi piani di offerta, Airbus ha rapidamente tracciato una linea rossa attorno a due stabilimenti chiave: la fabbrica appositamente costruita a Kinston, nella Carolina del Nord, dove robot montati su rotaie intrecciano parte del corpo composito dell'A350, e una struttura per le ali dell'A220 in uno stabilimento a Belfast, nell'Irlanda del Nord. Alla fine, a

La vittoria del sindacato e la crisi della Boeing, uno degli ultimi elefanti bianchi del capitalismo industriale statunitense

seguito di un accordo tra Boeing e Airbus, questi stabilimenti sono stati acquisiti da Airbus per un dollaro e in cambio di una compensazione di 559 milioni di dollari pagata da Spirit.[↵]

17. L'attività spaziale della Boeing ha subito battute d'arresto significative, in particolare la recente decisione della NASA di rispedire a casa la capsula Starliner della Boeing senza i due astronauti (che erano partiti per stare 8 giorni nella Stazione Spaziale Internazionale e invece torneranno nel febbraio 2025, riportati a terra da Space X di Elon Musk), dopo anni di passi falsi. Starliner è costata alla Boeing 1,6 miliardi di dollari in sforamenti dal 2016, secondo un'analisi Reuters dei documenti di deposito titoli. Proprio in questi giorni un satellite per comunicazioni progettato e costruito da Boeing si è rotto in orbita. L'operatore del satellite, Intelsat, ha confermato la "perdita totale" di iS-33e, che ha colpito clienti in Europa, Africa e parti della regione Asia-Pacifico. Boeing è il secondo più grande contractor americano della difesa dopo Lockheed Martin (produce il bombardiere B-52, aerei da combattimento F-18, F-15 e F-22, il sistema di allarme e controllo aereo E-3, l'AH- 64 Apache, il missile da crociera AGM84E e il missile per la difesa costiera Harpoon) e circa un terzo dei suoi ricavi derivano dalla produzione di aerei e altri prodotti militari e spaziali. Nonostante nel 2022 abbia ricevuto quasi 15 miliardi di dollari da contratti con il Pentagono, l'unità difesa, spazio e sicurezza, una delle sue tre attività principali, ha perso miliardi di dollari nel 2022 e nel 2023, cosa che i dirigenti hanno attribuito in gran parte ai costi eccedenti sui contratti a prezzo fisso. Tali contratti hanno margini elevati in tempi normali ma lasciano gli appaltatori della difesa vulnerabili alle pressioni inflazionistiche che hanno danneggiato gli utili aziendali statunitensi negli ultimi anni. La Boeing ha perso più di 2 miliardi di dollari nel suo programma ritardato per la consegna di due Boeing 747-8 pesantemente modificati da utilizzare come aerei presidenziali noti come Air Force One. I 747-8 sono progettati per essere una Casa Bianca in volo, in grado di volare negli scenari di sicurezza peggiori, come una guerra nucleare.[↵]