

RAPPORTO DEL CONGRESSO USA: BOEING METTE IL PROFITTO PRIMA DELLA VITA UMANA | DI RAINER RUPP

Posted on 18. September 2020

Un commento di Rainer Rupp.

Il programma aereo Boeing 737-MAX è un ottimo esempio della legge fondamentale del capitalismo: "Il profitto è più importante della vita umana". Questa è la base su cui funzionano non solo le corporazioni statunitensi, ma l'intera comunità di valori dell'Occidente neoliberale. Il programma Boeing 737-MAX è un ottimo esempio, perché il collegamento tra più profitti aziendali per gli azionisti da un lato e più morti dall'altro è scoperto e accusato in un rapporto di indagine di grande attualità del Congresso degli Stati Uniti senza fronzoli ed eufemismi.

Dopo due incidenti del nuovo aereo passeggeri 737-Max di nuova concezione - il primo in Indonesia nell'ottobre 2018 e il secondo in Etiopia nel marzo 2019 - il Gruppo Boeing ha avviato quasi esattamente un anno fa, il 24 settembre 2019, con una fretta senza precedenti, un programma di compensazione per le famiglie dei 346 morti. Secondo Boeing, ogni vittima doveva essere pagata circa 144.500 dollari. Questo è l'importo che deve essere pagato in caso di crash di cui la Boeing non è responsabile. In caso di comprovata negligenza o anche di grave negligenza, non esiste un limite massimo per il risarcimento delle vittime nei tribunali statunitensi.

Al più tardi, il fatto che il Gruppo Boeing fosse così rapidamente disposto a spendere un totale di 100 milioni di dollari per compensare i danni causati dai due incidenti avrebbe dovuto far insospettire tutti coloro che credevano ancora nell'integrità e nella buona reputazione del Gruppo Boeing. Dopotutto, come per le compagnie di assicurazione, è prassi comune in questo settore pagare i danni solo dopo anni di controversie guidate da avvocati famosi e solo quando il tribunale non lascia altra via d'uscita.

Come dimostra il rapporto del congresso pubblicato mercoledì scorso, la direzione della Boeing era ben consapevole di aver accettato la morte di centinaia di passeggeri per il puro calcolo del profitto, grazie alle loro omissioni di risparmio nello sviluppo e nella certificazione del 737-Max. Con il rapido pagamento una tantum, la direzione della Boeing ha ovviamente voluto risolvere il problema senza grandi indagini. E ci sono quasi riusciti, perché anche dopo lo schianto del 737-Max etiope la Federal Aviation Administration (FAA) statunitense ha continuato a classificare l'aereo come sicuro. Come questo sia stato raggiunto è evidente

anche dalla relazione del Congresso, secondo la quale i vertici della FAA sono intervallati da ex dirigenti della Boeing.

Il rapporto investigativo non solo rivela le catastrofiche condizioni tecniche della Boeing, ma fa anche luce sulla depravazione morale delle grandi imprese e sulla radicata corruzione tra le corporazioni e le autorità di regolamentazione del governo. Purtroppo, questo è tipico non solo dell'industria aeronautica, ma ora di tutti i settori industriali, dalla BIG-Pharma all'industria alimentare. Perché quando si tratta di massimizzare i profitti per Wall Street o per la Borsa di Francoforte, la salute e la vita delle persone sono diventate da tempo delle masse che si destreggiano tra le società.

In questo contesto, l'implacabile rapporto investigativo del Congresso degli Stati Uniti è una sensazione. È stato presentato al pubblico a Washington mercoledì scorso (16 settembre 2020) da Peter DeFazio, Presidente del Comitato Trasporti e Infrastrutture della Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti (membro del Partito Democratico) e da Rick Larsen, Presidente della Sottocommissione per l'Aviazione (anch'egli membro del Partito Democratico). Nel comunicato stampa di accompagnamento, una sorprendente introduzione all'argomento è: "I crash MAX sono stati ... un orribile culmine di una serie di ipotesi tecniche errate da parte degli ingegneri della Boeing, una mancanza di trasparenza da parte della direzione della Boeing e una supervisione della FAA grossolanamente inadeguata.

Negli ultimi mesi sono apparse e-mail in cui gli ingegneri della Boeing hanno criticato le condizioni e la pressione temporale in cui si è svolto il progetto tecnico del 737-MAX come uno dei più severi che si possano immaginare. In una e-mail, un ingegnere arrabbiato ha persino lamentato che "l'aereo è stato progettato da pagliacci che hanno ricevuto gli ordini dalle scimmie.

Nel rapporto congressuale di 238 pagine ora disponibile, gli investigatori hanno ordinato i numerosi errori in cinque specifiche aree problematiche ed elencato in dettaglio gli errori che la Boeing e la FAA hanno commesso - di proposito - durante il processo di certificazione.

Secondo il rapporto, non si trattava di problemi sconosciuti, ma dell'interazione di problemi noti che hanno portato agli incidenti mortali. Queste avevano già spinto le autorità di controllo del traffico aereo di tutto il

mondo ad emanare il divieto di decollo del 737-Max nel marzo 2019, anche se a quel tempo la FAA degli USA aveva, nonostante le migliori conoscenze, cercato di assicurare al mondo che non c'era "nulla di speciale da vedere" negli incidenti e che tutto doveva continuare come al solito.

Ecco una breve panoramica delle 5 aree problematiche individuate dalle due commissioni del Congresso, citazione

"La pressione della produzione... ...ha messo in pericolo la sicurezza dei passeggeri. Boeing e il programma 737-MAX erano sotto un'enorme pressione finanziaria per competere con il nuovo aereo A320neo di Airbus. Questa pressione ha portato, tra l'altro, a grandi sforzi per ridurre i costi, rispettare il programma del 737-MAX ed evitare un rallentamento della linea di produzione del 737-MAX".

"Ipotesi di progettazione e prestazioni non corrette. La Boeing ha fatto ipotesi fundamentalmente errate sulle tecnologie critiche del 737-MAX, in particolare con il nuovo software MCAS progettato per spingere automaticamente verso il basso il muso del velivolo in determinate condizioni. Boeing si aspettava anche che i piloti, la maggior parte dei quali non sapeva che il MCAS era installato nei loro aerei, sarebbero stati in grado di correggere eventuali malfunzionamenti.

Cultura del travestimento. La Boeing ha nascosto informazioni importanti alla FAA, ai suoi clienti e ai piloti del 737-MAX, compresi i dati dei test interni che mostrano che un pilota collaudatore della Boeing ha impiegato più di 10 secondi per diagnosticare e rispondere ad un'attivazione MCAS non comandata in un simulatore di volo. Questa condizione è stata descritta dal pilota (di prova) come "catastrofica". Le linee guida della FAA degli USA presuppongono che i piloti possano diagnosticare e correggere correttamente tali eventi entro quattro secondi.

"Rappresentazione del conflitto". L'attuale struttura di supervisione della FAA nei confronti della Boeing porta a conflitti di interesse intrinseci che minacciano la sicurezza dei passeggeri e del personale di volo. Il rapporto documenta diversi casi in cui i dipendenti Boeing autorizzati a lavorare per conto della FAA non hanno segnalato alla FAA potenziali problemi di sicurezza e/o certificazione".

"L'influenza della Boeing sulla struttura di supervisione della FAA. Diversi funzionari della FAA che si sono fatti strada tra le fila della FAA hanno documentato esempi in cui la direzione della FAA, su richiesta di Boeing, ha scavalcato una disposizione degli esperti tecnici della FAA. Questi esempi sono coerenti con i risultati di una recente indagine sulla "cultura della sicurezza" dei dipendenti della FAA, che ha mostrato che molti dipendenti della FAA ritengono che i dirigenti aziendali siano più interessati a raggiungere i loro obiettivi di business e non siano ritenuti responsabili delle decisioni relative alla sicurezza".

Tutte queste carenze hanno portato alla fine a (cito): "morti evitabili" di 346 passeggeri. La Boeing ha ripetutamente respinto gli avvertimenti e i reclami dei dipendenti in relazione al "Maneuvering Characteristics Augmentation System, MCAS". Il software MCAS è stato sviluppato nell'ambito di una riprogettazione degli interni dell'aereo per creare più posti a sedere per i passeggeri. Uno dei difetti era che MCAS si basava su un unico sensore che tendeva a trasmettere informazioni errate.

Perché Boeing aveva bisogno di MCAS? Il NYT lo ha spiegato come segue: Poiché i motori del Max erano più grandi e più alti rispetto alla versione precedente, c'era il rischio che in determinate circostanze il muso del jet venisse spinto troppo ripidamente verso l'alto, in una "posizione di stallo", dove l'elevatore sarebbe stato tagliato e l'aereo si sarebbe schiantato all'indietro o lateralmente.

MCAS è stato sviluppato per spingere di nuovo il muso dell'aereo verso il basso in questo caso, regolando automaticamente l'elevatore all'estremità dell'aereo. Ora si è scoperto che in entrambi i crash del 737-Max il software MCAS era stato attivato da un sensore di stallo che era difettoso in entrambi i casi. Questo sensore segnalava al sistema che l'aereo stava salendo troppo ripidamente, anche se era in assetto di volo normale. A causa del falso segnale del sensore MCAS ha reagito e ha spinto ripetutamente il muso dell'aereo verso il basso fino a quando l'aereo è stato finalmente costretto ad un'immersione mortale.

Per risparmiare denaro, la Boeing aveva deciso di non installare ulteriori sensori di controllo per verificare

la "posizione di stallo". Di conseguenza, questo sistema MCAS, estremamente importante per la sicurezza del volo, è stato controllato da un unico sensore, che si è ripetutamente rivelato difettoso e quindi fatale. Questo perché i piloti non addestrati in MCAS non capivano cosa stava succedendo al velivolo e non riuscivano a ricordare lo schianto.

Ciò che sembra una follia omicida è stato il metodo, secondo il rapporto del congresso. Ciò dimostra che Boeing ha fatto pressione sull'agenzia di regolamentazione della FAA affinché il nuovo software MCAS non sia classificato come "safety critical". Ciò significa che la Boeing è stata sollevata dall'obbligo di educare i piloti su come funziona il MCAS e di addestrarli su di esso in un simulatore ad alto costo. Prima dei due incidenti del 737-Max, i piloti non sapevano nemmeno che il software MCAS era disponibile sui loro aerei.

Inoltre, Boeing ha deliberatamente nascosto i dati dei test che mostravano che i risultati erano "catastrofici" perché un pilota ha impiegato più di 10 secondi per rendersi conto che il MCAS era stato inavvertitamente acceso. Solo quando il sistema MCAS era spento il pilota poteva correggere manualmente l'assetto di volo. Boeing sapeva tutto questo prima che i due aerei si schiantassero e la compagnia non ha fatto ancora nulla. Boeing ha anche deliberatamente nascosto avvertimenti errati che avrebbero avvertito i piloti di problemi con il sensore utilizzato per attivare MCAS.

Una delle decisioni più oltraggiose prese dalla direzione aziendale della Boeing è stata il deliberato rifiuto della richiesta che i piloti di 737-Max ricevessero un addestramento al simulatore con il software MCAS per poter far volare il velivolo anche se il sensore dava un messaggio di errore. Anche in questo caso, il motivo è stato il risparmio sui costi, perché se i piloti avessero dovuto essere riqualificati, la Boeing avrebbe dovuto pagare una parte dei costi.

In una dichiarazione, il presidente della commissione DeFazio ha accusato Boeing di mettere gli interessi del profitto prima della vita delle persone sotto la pressione di Wall Street. Ha detto letteralmente:

"Il nostro rapporto contiene rivelazioni inquietanti su come Boeing - sotto pressione per competere con Airbus e realizzare profitti per Wall Street - sia sfuggito al controllo della FAA, abbia nascosto informazioni critiche ai piloti e alla fine abbia messo in servizio gli aerei, uccidendo 346 persone innocenti. Ciò che ti fa particolarmente arrabbiare

è il modo in cui Boeing e la FAA hanno giocato con la sicurezza pubblica durante il periodo critico tra i due incidenti".

Il rapporto del Congresso arriva in un momento in cui, secondo quanto riferito, le autorità di regolamentazione statunitensi sono sul punto di revocare l'ordine di messa a terra del 737-Max. L'aspettativa è che l'aeromobile torni in servizio prima della fine dell'anno. Tuttavia, la Boeing non ha ricevuto un solo ordine per il 737-MAX quest'anno fino a poco tempo fa. Solo la piccola compagnia aerea charter polacca "Enter Air" ha effettuato un piccolo ordine qualche settimana fa. Il 737-MAX è ora così fortemente associato a connotazioni negative che il gruppo sta presumibilmente lavorando tacitamente su un rebranding, o ridenominazione dell'aereo.

Nonostante le macchinazioni criminali della dirigenza della Boeing, il gruppo è riuscito a raccogliere quest'anno 25 miliardi di dollari in prestiti a basso costo sui mercati finanziari. La dirigenza della Boeing aveva arrogantemente rinunciato agli aiuti di Stato a favore della corona in un attacco di megalomania, per poi chiedere 17 miliardi di dollari al governo di Washington, che aveva fornito 60 miliardi di dollari per l'industria aeronautica nel suo complesso. Da allora, il prezzo delle azioni Boeing è quasi raddoppiato, passando da 89 dollari a metà marzo di quest'anno a oltre 166 dollari. All'inizio del 2019, un certificato azionario Boeing costava ancora poco meno di 450 dollari.

+++

Si ringrazia l'autore per il diritto di pubblicare l'articolo.

+++

Fonte dell'immagine: [Wirestock Images](#) / shutterstock

+++

KenFM si sforza di ottenere un ampio spettro di opinioni. Gli articoli di opinione e i contributi degli ospiti non devono necessariamente riflettere il punto di vista della redazione.

+++

Ti piace il nostro programma? Informazioni su ulteriori possibilità di supporto qui:

<https://kenfm.de/support/kenfm-unterstuetzen/>

+++

Ora potete anche supportarci con Bitcoins.



Indirizzo BitCoin: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK