

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
 THE WALL STREET JOURNAL

SHARON TERLEP, CHIP CUTLER
 Y ANDREW TANGEL
 The Wall Street Journal

Investigaciones federales, fábricas descuidadas, aerolíneas irritadas, tensas negociaciones sindicales y complicaciones en las cadenas de suministro.

La crisis de Boeing no se acabará cuando David Calhoun deje su cargo de director ejecutivo.

El próximo jefe máximo del fono manufacturero estadounidense tendrá que abordar algunos de los mismos problemas que Calhoun, un director de Boeing durante mucho tiempo, debía resolver hace cuatro años cuando el consejo que él encabezaba destituyó a su predecesor.

Boeing informó el lunes que Calhoun se irá a fines de año, aunque se espera que lo haga en cuanto se encuentre a su reemplazo. El mayor aliado de Calhoun en el consejo, el presidente Larry Kellner, también se va, y el alto ejecutivo a cargo de la unidad de aviones comerciales fue sustituido el lunes.

Ejecutivos de aerolíneas y autoridades de gobierno expresaron que veían con agrado la reorganización. El consejo ha empezado a buscar un nuevo líder. Aunque tendrá presente a ejecutivos internos, enfrenta una presión adicional para que traiga a una persona ajena a la empresa que pueda resolver los problemas de calidad que han desacelerado la producción de los jets 737 MAX que necesitan las aerolíneas.

"Ellos entienden lo que tienen que hacer", dijo Larry Culp, director ejecutivo de General Electric, en una entrevista a mediados de marzo, cuando se le preguntó sobre Boeing. "Como lo fue para nosotros, hay mucho trabajo por delante".

Culp lo sabía. Ha pasado cinco años reestructurando GE durante los cuales ha escindido unidades comerciales, ha pagado deudas y modernizado sus fábricas. Pronto dirigirá una GE Aerospace reducida, la que fabrica motores jets que se utilizan en los 737 MAX.

Al establecer la fecha de salida de Calhoun a fines de año, Boeing se dio bastante tiempo para encontrar a un sucesor que el consejo espera que pueda infundir confianza en la compañía interna y externamente. Y si surgen otras controversias en Boeing en los próximos meses, Calhoun puede asumir la culpa por ellas en lugar del nuevo jefe ejecutivo, según asesores.

"Esperemos que no haya ningún escándalo de primera plana" más adelante, expresó Peter Crist, presidente de la firma de

En una compañía en crisis:

El próximo director ejecutivo de Boeing tendrá un "trabajo enorme"

Se nombró a David Calhoun para que solucionara los problemas de la empresa, pero dejará una gran labor de reparación para el próximo líder.



Boeing ha estado produciendo y entregando menos aviones este año mientras aborda problemas de calidad y enfrenta el escrutinio regulatorio.

búsqueda de ejecutivos Crist Kolder Associates. "Pero los consejos sí piensan en esas cosas".

Una transición prolongada podría retardar los esfuerzos de un cambio de rumbo. Los jefes ejecutivos salientes rara vez toman medidas osadas de estrategia, y la incertidumbre en las filas superiores puede extenderse a través de una compañía, paralizándola la toma de decisión y pesando sobre los empleados y otros ejecutivos.

"Mientras más rápido encuentren a alguien, mejor", señaló Bill George, expresidente y jefe ejecutivo de Medtronic, quien ha coescribió estudios de casos sobre los desafíos de Boeing. "El nuevo director ejecutivo va a tener un trabajo enorme".

Lucha de sucesión

La reorganización que se anunció el lunes —después de una casi tragedia el 5 de enero de un 737 MAX de Alaska Airlines— puso de relieve las deficiencias en los actuales planes de sucesión de la compañía. El consejo de Boeing había redoblado su apuesta anteriormente por Calhoun, y había extendido su período más allá de la edad de jubilación tradicional de 65 años.

Calhoun, quien cumple 67 años el próximo mes, se había estado preparando para su sucesión y, antes del accidente de Alaska Airlines, había promovido a una de sus lugartenientes, Stephanie Pope, al puesto N° 2, lo que la convertía en su heredera forzada. Pero a medida que aumentaban los problemas, personas que los conocían dijeron que

Calhoun, Kellner y otros directores analizaron la necesidad de acelerar los cambios de liderazgo.

El aún jefe ejecutivo había comunicado a los directores después del accidente de Alaska que la compañía no tenía un sucesor inmediato para el jefe de la unidad comercial Stan Deal, manteniéndolo en el cargo por ahora, según personas al tanto del tema. La designación de Pope para reemplazar a Deal en esa función el lunes demostró que el consejo no podía esperar.

Al mismo tiempo, varios jefes ejecutivos de aerolíneas solicitaron poder transmitir sus preocupaciones directamente al consejo de Boeing, pidiendo a los directores que explicaran claramente los planes para solucionar los problemas de calidad de la fábrica, informó The Wall Street Journal la semana pasada. Boeing respondió ofreciendo enviar a Kellner, exjefe ejecutivo de Continental Airlines, y a otros miembros del consejo para sostener reuniones con cada uno de los jefes de aerolíneas ya esta semana.

Esas reuniones contarán ahora con Steve Mollenkopf, quien está asumiendo como presidente de Boeing y va a encabezar la búsqueda de un jefe ejecutivo. El exdirector ejecutivo de Qualcomm es una persona relativamente nueva en Boeing, aunque es muy conocida en los círculos de Silicon Valley y Wall Street. Se incorporó al consejo de la empresa fabricante de aviones en 2020 y se desempeña como director de Dell Technologies.

Este ingeniero eléctrico dirigió

Qualcomm en un período en el que enfrentó varios desafíos importantes; repelió a un inversionista activista, evitó una adquisición hostil y libró una batalla legal con Apple, uno de sus mayores clientes.

Luchas con Spirit

Calhoun había estado tratando de abordar las complicaciones de la cadena de suministro de Boeing tomando medidas severas contra los problemas de calidad con el fabricante de fuselajes Spirit AeroSystems. Boeing afirmó este mes que dejaría de aceptar piezas de Spirit que tuvieran fallas o problemas.

La cerradura de la puerta de Alaska Airlines se tuvo que abrir cuando llegó a la fábrica de Boeing en Renton, Washington. Los trabajadores ahí luego la reinstalaron sin los pernos que se necesitan para mantenerla en su lugar, precisaron investigadores. Unos meses más tarde, salió volando en un avión lleno de pasajeros a 16 mil pies de altura. No hubo víctimas fatales.

Calhoun también está en medio de negociaciones con Spirit para adquirir la compañía. Un acuerdo marcaría un cambio de estrategia de manufactura de Boeing de externalizar muchos componentes para concentrarse en el montaje final. Boeing había vendido las fábricas Spirit en 2005.

Boeing y Spirit esperaban anunciar un acuerdo tan pronto como esta semana, pero aún no han podido llegar a un acuerdo, un proceso complicado por el he-

cho de que Spirit también abastece de piezas al principal competidor de Boeing, Airbus, indicando personas al tanto del tema.

Resolver los problemas de Boeing será un gran compromiso, observó Scott Kirby, jefe ejecutivo de United, a principios de este mes.

"Esto no es un problema de 12 meses. Es un problema de dos décadas", aseguró durante una conferencia de inversionistas. La aerolínea señaló en una declaración el lunes que sigue apoyando a Boeing y espera trabajar con la compañía durante su transición de liderazgo.

La Administración Federal de Aviación (FAA), la entidad reguladora más importante de Boeing, está intranquila por lo que funcionarios han visto en Boeing desde el accidente de Alaska, según actuales y exfuncionarios de gobierno. Calhoun ha estado de acuerdo con los cambios que ha

pedido la FAA, dijo un exfuncionario de la FAA, pero la entidad no ha visto resultados suficientes hasta ahora.

Calhoun ha pedido disculpas por los errores de Boeing, ha ralentizado la producción y ha afirmado que la compañía está trabajando con las autoridades reguladoras y clientes para abordar sus preocupaciones.

Crecientes tensiones

La tensión llegó a un nivel máximo a principios de este mes. La FAA encontró "múltiples instancias" de problemas de control de calidad de Boeing después de realizar una auditoría de la producción de 737 de la empresa. Poco después, la compañía aconsejó a las aerolíneas que revisaran los asientos de la cabina del piloto en los jets 787 Dreamliner después que un percance en un asiento provocó una caída aterradorra en un vuelo a Nueva Zelanda.

El Departamento de Justicia ha estado estudiando un acuerdo de 2021 al que llegó con Boeing después de dos accidentes mortales de MAX y abrió una investigación penal del accidente de Alaska Airlines. En los últimos días, la Oficina Federal de Investigaciones se ha comunicado con los pasajeros del vuelo del 5 de enero identificándolos como posibles víctimas de delito, lo que ha ge-

nerado nuevos titulares que también han llamado la atención del consejo, según una persona al tanto de la situación.

Líderes sindicales que representan a los trabajadores de Boeing afirmaron en los últimos días que estaban exigiendo un lugar en el consejo por primera vez en los casi 108 años de historia de la compañía, junto con el compromiso de que el próximo modelo de avión se construya en las instalaciones con miembros del sindicato, no en fábricas que la compañía ha abierto en otros estados.

"Creemos firmemente que nuestra voz y la voz de los ingenieros se tiene que escuchar al más alto nivel del proceso de toma de decisión de la compañía", manifestó Jon Holden, uno de los líderes del sindicato International Association of Machinists and Aerospace Workers. "La seguridad de la fabricación de aviones no es negociable y se debe proteger por encima de todo".

Ejecutivos de aerolíneas habían expresado su frustración

REVISIÓN
La FAA encontró "múltiples instancias" de problemas de control de calidad de Boeing después de realizar una auditoría.

durante años —incluso previo a la explosión del 5 de enero— ante las demoras en las entregas que complicaban la planificación y en algunos casos impedían el crecimiento. Los tipos más pequeños y más grandes de jets MAX no han sido certificados, y no está claro cuándo la FAA dará su aprobación.

Southwest Airlines, la que depende totalmente de jets Boeing, comunicó a principios de este mes que tendría que reducir su itinerario en la segunda mitad del año. United, la que había estado esperando la variante más grande de MAX, informó que ya no puede contar con recibir esos aviones y está viendo jets de Airbus para reemplazarlos.

En sus últimos meses en el cargo, la función de Calhoun probablemente se transformará en la de un funcionario provisional, ayudando a prepararse para un nuevo director ejecutivo que asuma el cargo, observaron asesores ejecutivos. Su estatus de funcionario saliente se mantiene. "¿Va a estar en condiciones de abordar algunos de los desafíos estratégicos que se tienen que enfrentar?", dijo Harry Kraemer, exjefe ejecutivo de la compañía de salud Baxter International. "Dios sabe que tienen muchos".

Artículo traducido del inglés por "El Mercurio".

