



Renuncia Dennis Muilenburg, CEO de Boeing

Boeing anunció el lunes que su CEO, **Dennis Muilenburg**, **renunció con efecto inmediato**.

En un comunicado anterior, el gigante estadounidense dijo que el presidente actual, **David Calhoun**, **intervendrá como presidente ejecutivo** a partir del 13 de enero.

¿QUÉ ESPERAR DE LA CRISIS DE BOEING?

Un descenso del producto interior bruto (PIB) en Estados Unidos, al menos en el primer trimestre de 2020, y un **“efecto dominó” en las empresas auxiliares**. Éstas son algunas de las consecuencias que los expertos barajan tras la histórica decisión de Boeing de **cesar temporalmente la fabricación de sus aviones 737 MAX**.

El fabricante estadounidense se enfrenta a un 2020 marcado por la incertidumbre sobre si la empresa será capaz de soportar la crisis derivada del veto para que este modelo pueda volar, impuesto por la **Administración Federal de Aviación** (FAA por sus siglas en inglés).

La preocupación se expande no solo por la decisión de parar la producción de este modelo, su avión con mejor índice de ventas, sino también porque 2020 será un año en que Boeing también deberá enfrentarse a **demandas e investigaciones por el fallo en su software involucrado en los dos accidentes mortales** -346 fallecidos- que tuvieron lugar en Indonesia (2018) y Etiopía (2019) y que desencadenaron la crisis.

Boeing ya afrontó en diciembre compensaciones a la aerolínea Southwest por las pérdidas generadas, ya que en su flota hay hasta 34 aviones que no pueden volar hasta que la FAA levante el veto.

Las malas previsiones han llevado a las agencias de calificación a emitir dudas sobre su situación crediticia y, aunque Boeing aún mantiene la “A” que le otorga suficiente confianza, **Fitch ya ha calificado como “negativa” su perspectiva**, lo que si bien no

supone ningún cambio inmediato en los tipos de interés con los que opera, sí puede indicar que el gigante aeronáutico abandonará esta puntuación.

Este tipo de agencias, como Fitch, Moody's o Standard and Poor's, evalúan la solidez y solvencia futuras de países o empresas para hacer frente a sus obligaciones crediticias.

La consecuencia directa si empeora la calificación de Boeing es que la compañía inspirará menos confianza y deberá asumir el pagar más intereses a sus inversores, un hecho que agravaría su ya dañada salud económica, que se **estima en pérdidas de entre mil y 2 mil millones de dólares mensuales desde la prohibición de la FAA** de volar con sus 737 MAX.

CONSECUENCIAS PARA LA ECONOMÍA ESTADOUNIDENSE

Lo cierto es que esta crisis llega en un momento dulce para la economía de EU y para Wall Street: todos los indicadores están en verde y rondan máximos históricos, lo que ayudará a paliar lo que en cualquier otra circunstancia hubiese sido un durísimo golpe.

Con una capitalización de cerca de 188.000 millones de dólares, Boeing ha ganado este año una media global de más de un 8 % en bolsa, si bien en los últimos tres meses perdió un 13 %.

El director económico global de la agencia de calificación crediticia Fitch, **Brian Coulton**, señala a EFE que no espera que la crisis de Boeing se note especialmente en **términos de crecimiento anual del PIB en Estados Unidos en 2020**.

“Pero definitivamente podría ser lo suficientemente grande como para producir un cambio significativo en el dato del PIB durante el primer trimestre”, manifiesta Coulton, que agrega que esta crisis mantendrá la presión en el sector manufacturero, ámbito en el que, según apunta, se ha concentrado la desaceleración hasta la fecha.

“Si bien hemos visto un par de mejores indicadores, la debilidad en la industria automotriz a nivel global y los altos índices de rotación de inventario, no apuntan a ningún repunte a corto plazo en la producción manufacturera”, reflexiona.

Mientras Boeing asegura que ninguno de sus empleados se verá afectado por el cese de la producción, el efecto dominó es impredecible y se esperan consecuencias en la cadena de suministros.

El investigador de la Oficina de Estadísticas Laborales, dependiente del **departamento de Trabajo del Gobierno de EU**, **Steven Crestol**, apunta a EFE que si bien Boeing espera que de momento no se produzcan despidos, los efectos secundarios se podrán palpar en las **empresas proveedoras de materiales y servicios** que dependen directamente de la compañía o de la producción del 737 MAX.

“Sabemos que el mayor problema es con los proveedores de Boeing, que se encargan de algunas de las partes del 737 MAX, como por ejemplo las empresas relacionadas con los metales secundarios o los ordenadores”, señala Crestol.

Aunque aún es pronto para cuantificar lo que podría suponer esta crisis, Crestol expresa su preocupación por las empresas de menor tamaño que tienen menos margen de maniobra que el gigante aéreo.

“Las empresas pequeñas tendrán muchas más dificultades para mantener a su gente empleada durante el parón temporal de Boeing”, resalta el investigador.

BOEING RESISTIRÁ LA EMBESTIDA

El profesor de la Escuela de Negocios Stern de la Universidad de Nueva York, Joseph Foudy, considera que la crisis de Boeing sí que afectará al PIB porque **la empresa es la mayor exportadora de EU** y porque el valor de los aviones es grande, al igual que lo será el “efecto dominó” en las empresas suministradoras.

“Las ventas de Boeing son casi tan grandes como las exportaciones de todo el sector agrícola estadounidense”, subraya a EFE Foudy, que vaticina que Boeing no colapsará bajo ninguna circunstancia.

“No creo que colapse. Tiene reservas financieras suficientes, reputación para pedir prestado, históricamente casi la mitad de su negocio son contratos de defensa no vinculados a esta crisis y también cuenta con la venta de los modelos Dreamliner”, expresa.

“Será un golpe, pero una vez vuelva todo a la normalidad, **el verdadero impacto será para los trabajadores de Boeing** y, sobre todo, para los de sus empresas proveedoras”, recalca.

Para Foudy, si Boeing llegase a estar en peligro realmente, el sector financiero o el gobierno estadounidense lo rescataría.

“Ningún gobierno en el mundo permitiría que una empresa tan grande quiebre, y menos por un asunto como este”, concluye.

DEL ESTADO DE WASHINGTON A LA BAHÍA DE CÁDIZ

Las consecuencias de la caída de Boeing también tendrán efectos en Europa y España.

Fuentes de la Comisión Europea vinculadas a la oficina de Asuntos Económicos señalaron que si bien no hacen comentarios sobre lo que pueda suceder a una empresa privada como Boeing, el horizonte para los años venideros son complicados para la industria manufacturera del Viejo Continente.

“El entorno externo se ha vuelto menos solidario y la incertidumbre se está agudizando. Esto afecta particularmente al **sector manufacturero**, que a la vez está experimentando cambios estructurales”, señalan las mismas fuentes.

Asimismo, en España la suspensión temporal de la producción del 737 MAX afectará directamente a unos trescientos empleos de las factorías de Airbus en El Puerto de Santa María (Cádiz) y en Tablada (Sevilla), y a algunas empresas auxiliares como Alestis, según señalaron portavoces del sector aeronáutico andaluz.

Hasta un 60 por ciento de la producción de la planta de Airbus en el **Puerto de Santa María**, con doscientos trabajadores, se dedica en exclusiva a la fabricación de las carcasas exteriores de los motores del 737 MAX, así como de los timones de cola.