



Nella lunga e travagliata storia dell'azienda, anche rapporti con l'industria napoletana
La Fokker compie 90 anni, il tramonto di una grande azienda aeronautica europea.

L'anniversario celebrato con un volo di quattro addestratori S.11 sopra le sedi storiche della società

L'azienda aeronautica olandese, che oggi conta 3700 dipendenti ed è controllata dal gruppo Stork, fu infatti fondata il 22 luglio 1919 ad Amsterdam da Anthony Fokker come Nederlandsche Vliegtuigenfabriek (Fabbrica olandese di aerei).



La Fokker, da grande costruttore aeronautico, dopo il fallimento del 1996, si limita ad assicurare l'aeronavigabilità e il supporto a circa 800 aerei Fokker a turboelica (F.27, F.50) e a getto (F.28, F.70 e F.100) che dal 1958 e nei successivi decenni di successo industriale furono venduti a centinaia di operatori. Fokker Elmo non realizza ormai alcun velivolo, lavora per i players mondiali e produce cablaggi per aerei civili e militari (dall'Airbus A380 al Lockheed Martin F-35, fino ai futuri Bombardier C-Series), mentre la divisione aerostutture costruisce pannelli di fusoliera, sezioni alari, superfici di controllo e impennaggi (A380, Boeing 747-8, F-35, Gulfstream G650).

In realtà il pioniere, fondatore della società, aveva iniziato l'attività nel 1910 e durante la prima guerra mondiale aveva operato in Germania, costruendo tra l'altro il famoso triplano DR.1 dell'asso Manfred von Richthofen e il biplano D.VII che fu forse il miglior caccia di quel conflitto. Le limitazioni al volo in Germania persuasero Fokker a ritornare nel paese d'origine, dando vita alla nuova società.

La storia della Fokker ha più volte incrociato quella dell'industria italiana, alle collaborazioni industriali, si avvicendarono inspiegabili transazioni finanziarie, come quella degli ultimi anni 80' quando Finmeccanica acquisì dell'azienda olandese addirittura partecipazioni azionarie, e la compagnia aerea italiana Alitalia comprò un numero cospicuo di velivoli per la propria flotta.

Scelte inspiegabili, errori che sorpresero non poco gli specialisti del settore, ma erano i tempi che ai managers della compagnia di bandiera e dell'industria di Stato era tutto concesso.

Tuttavia, la collaborazione tra le aziende italiane e la Fokker veniva da lontano, si pensi alle produzioni su licenza (il C.V fu costruito a Napoli dalla Romeo, antenata di Alenia Aeronautica, mentre l'S.11 divenne il Macchi M.416), collaborazioni (per il caccia F-104G ma anche per gli elicotteri NH-90) ed impiego nelle compagnie aeree, soprattutto dell'F.27. Il declino di Fokker fu vissuto come un drammatico evento per l'industria europea e



racconta ancora oggi un monito per le imprese mondiali del settore, più della storia di McDonnell Douglas, il grande costruttore americano assorbito da Boeing, sparito rapidamente come in un immenso risucchio.

L'epilogo della lunga storia di Fokker dimostra che in questo settore da diversi anni non esistono rendite di posizione nemmeno per chi per decenni è stato protagonista della storia dell'aeronautica in Europa e nel mondo.

Le imprese del comparto aeronautico in tutti i Paesi, per sostenere la gran mole d'investimenti che richiedono i programmi industriali, devono operare in un contesto politico e legislativo che garantisca loro certezza e continuità. I mercati nazionali, da soli, non garantiscono alle aziende le condizioni per essere innovative ed attrezzate. Il mercato è esasperatamente competitivo e niente è dovuto a nessuno, se non alle regole ferree del mercato stesso.