

Nacelles


ISSN : 2552-6987

12 | 2022

Des airs genrés ? Aéronautique et genre

Aéroports et navigation aérienne : la question des infrastructures du transport aérien dans l'Italie des années 1970

Roberta Corsi

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1694>

Electronic reference

Roberta Corsi, « Aéroports et navigation aérienne : la question des infrastructures du transport aérien dans l'Italie des années 1970 », *Nacelles* [Online], 12 | 2022, Online since 20 juin 2022, connection on 26 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1694>

Aéroports et navigation aérienne : la question des infrastructures du transport aérien dans l'Italie des années 1970

Roberta Corsi

OUTLINE

Introduction

1. Le développement des infrastructures entre l'essor d'Alitalia et les tentatives de réformes administratives
 2. 1970 : le rapport du Conseil national de l'économie et du travail (CNEL)
 3. Le crash de Palerme Punta Raisi et la mobilisation des pilotes
 4. Le débat public sur l'état des infrastructures : du rapport Lino à la loi Bozzi
 5. Histoire d'une « impasse »
 6. L'action des syndicats entre ombres et lumières
- Conclusion

TEXT

Introduction

- 1 Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, grâce au progrès technologique, le trafic aérien connaît une forte expansion. Pendant que d'importants organismes internationaux, tels que l'*International Civil Aviation Organisation* (ICAO) et l'*International Air Transport Association* (IATA), commencent à établir la réglementation de référence du secteur, les compagnies aériennes s'équipent d'avions de plus en plus performants, jusqu'à l'utilisation de nouveaux jets plus rapides et dotés d'une plus grande capacité de transport de passagers et de marchandises. Ce passage non seulement change la dimension sociale de la mobilité en introduisant une « vision du monde nomade », mais fait de l'espace aérien un objectif stratégique pour l'économie des pays, et de son expansion « un des principaux facteurs de la mondialisation¹ ».

- 2 Dans tous les pays les plus avancés dans le domaine aéronautique, ce développement est allé de pair avec celui des infrastructures aéroportuaires², dans le but de garantir la sécurité des vols et de soutenir économiquement le secteur face à la concurrence internationale. Les infrastructures aéroportuaires deviennent donc un enjeu majeur destiné à changer la physionomie des aéroports. De lieu symbole de l'essor technologique des années 1960³, leur fonction se problématise. Plusieurs acteurs accueillent une multiplicité d'activités, en créant des microcosmes complexes et de plus en plus autonomes, dont les modernes aérovillees représentent la dernière évolution⁴. Ainsi, la croissance exponentielle du trafic aérien amène, dans un premier temps, à l'élargissement rapide des aéroports existants et, ensuite, à l'aménagement de nouvelles installations plus grandes et plus performantes. L'efficacité de ces infrastructures n'est pas seulement liée au progrès technologique, qui a bien sûr un rôle déterminant, mais aussi à leur modèle de gestion et aux financements étatiques, d'où l'importance des opérateurs et de l'administration publique⁵. De même, du point de vue économique, la programmation du développement du réseau infrastructurel est nécessaire pour assurer un développement du territoire cohérent avec les objectifs économiques nationaux et de meilleures performances des compagnies aériennes⁶, notamment des compagnies nationales.
- 3 Bien que la compagnie nationale Alitalia, depuis les années 1960, soit parvenue à obtenir des résultats compétitifs, cette dynamique vertueuse n'affecte pas l'Italie où le développement du réseau aéroportuaire et des installations connexes est négligé du point de vue de la programmation et des investissements, et en tant qu'objet d'étude de la part des institutions culturelles⁷. Le crash de Palerme-Punta Raisi du 5 mai 1972, qui causa la mort de cent quinze personnes, hisse à la une des médias toutes les carences de ce système. Sous la pression de l'opinion publique et des instances représentatives des salariés du secteur, les responsables politiques sont appelés à répondre de la sécurité du transport aérien. Suite à des enquêtes menées à l'échelle nationale par des commissions ministérielles et parlementaires, l'efficacité des infrastructures aéroportuaires fait l'objet d'un débat où tous les acteurs s'accordent en principe sur la nécessité et l'urgence de passer à l'action. Néanmoins, ce débat ne semble pas aboutir à des résultats concrets en faveur de la modernisation des infrastructures,

d'autant que d'autres crashes se produisent. Dans ce cadre, quelles sont les ruptures et les continuités du processus de prise de décision politique au sein du système institutionnel italien ? Quels sont les intérêts en jeu et quel est le poids des acteurs impliqués ? En entrant au cœur des querelles politiques, nous chercherons à analyser, à l'aide des sources parlementaires et journalistiques, le débat national des années 1970, pour décortiquer le processus décisionnel provenant des rapports de force existants.

1. Le développement des infrastructures entre l'essor d'Alitalia et les tentatives de réformes administratives

- 4 À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, les premiers efforts de la reconstruction économique dans le secteur des transports se concentrent autour du redressement du réseau du chemin de fer dont 80 % sont rétablis en 1948. Mais à partir des années 1950, sous la pression de nombreuses entreprises (dont les principales sont FIAT, Pirelli, Italcementi et Italstrade), qui créent en 1952 la Fédération italienne de la route (FIS) pour mieux représenter leurs propres intérêts, les gouvernements commencent à privilégier l'option du transport routier⁸. Ainsi, les utilitaires FIAT deviennent très rapidement un des symboles du « miracle économique⁹ », et en 1956 débutent les travaux de construction de l'autoroute du soleil A1¹⁰. Les déséquilibres par rapport à la relance du réseau aéroportuaire italien, presque complètement détruit pendant la guerre, sont évidents, au point qu'en 1957 le ministre de la Défense Paolo Emilio Taviani¹¹ est obligé d'admettre que l'aviation a été « la Cendrillon de l'œuvre de reconstruction économique au lendemain de la Seconde Guerre mondiale¹² ». De plus, l'Italie républicaine n'aura sa compagnie nationale qu'en 1957. Alitalia-Linee Aeree Italiane est créée par la fusion des deux compagnies Alitalia et LAI, à capital mixte italien et étranger (respectivement la compagnie aérienne anglaise British European Airways, BEA, et américaine Trans World Airlines, TWA). Sa création s'insère dans le système des « participations étatiques¹³ », dans le cadre duquel l'Institut de la reconstruction industrielle (IRI) s'occupe

du contrôle du capital et de la coordination technique et programmatique d'Alitalia. Dans les années 1960, la croissance de la compagnie nationale s'inscrit dans le sillage des Trente Glorieuses, pendant lesquelles l'économie italienne connaît une importante expansion, et capte la tendance du progrès généralisé du transport aérien¹⁴.

- 5 Du point de vue administratif, dans le cadre des réformes envisagées par les gouvernements de « centre gauche¹⁵ », au début des années 1960, est réalisé le transfert de l'aviation civile du ministère de la Défense au ministère des Transports (loi n° 141 du 30 janvier 1963). À ce ministère – désormais intitulé « ministère des Transports et de l'Aviation civile » – sont transmises toutes les compétences et les attributions qui auparavant relevaient du ministère de la Défense, ainsi que les compétences que le Code de la navigation attribuait au ministère de l'Aéronautique. Ce transfert de compétences – à l'instar de ce qui existait dans d'autres pays tels que la France, le Royaume-Uni, la Belgique, la Suède, les Pays-Bas – devait à terme permettre la réalisation d'un plan global de développement du secteur. Pour ce faire, l'Inspection générale de l'aviation civile est mise en place au sein du ministère. Cet organisme centralise le service des affaires générales et du personnel, le service des aéroports et le service du transport aérien dans le but de parvenir à une réorganisation. Néanmoins, le ministère de la Défense continue de gérer le contrôle de la navigation aérienne, ce qui sera l'un des aspects les plus contestés dans les années suivantes.
- 6 Très rapidement, l'Inspection générale finit par démontrer son incapacité à faire rebondir le secteur, faute de moyens financiers et organisationnels. C'est pourquoi, déjà en 1965, l'administration elle-même formule des modifications et des intégrations à la loi de 1963. En 1967 est donc créé au sein du ministère des Transports et de l'Aviation civile un nouvel organisme de coordination : la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC, loi n° 1085 du 31 octobre 1967)¹⁶.

2. 1970 : le rapport du Conseil national de l'économie et du travail (CNEL)¹⁷

- 7 L'exigence de coordination et de planification du secteur aérien était bien réelle, notamment au sujet du réseau aéroportuaire qui, dès l'après-guerre, s'est développé autour des aéroports militaires existants¹⁸.
- 8 À l'occasion des Jeux olympiques qui se déroulent à Rome en 1960, un nouvel aéroport est mis en place à Fiumicino afin d'accueillir un trafic élevé de passagers, mais aussi de devenir la principale base logistique d'Alitalia. La première inauguration de l'aéroport, le 20 août 1960, n'est qu'une opération de façade organisée dans le cadre des Jeux olympiques. En réalité, comme l'aérogare est encore inachevée, elle ne sera utilisée que de façon partielle (vols charters, taxis aériens, vols non réguliers), étant donné qu'au mois d'août 1960 une seule piste est opérationnelle et que dans l'escale manquent encore la plupart des services indispensables (douanes, police, poste, téléphone et télégraphe, services de santé) ainsi que les services de liaison avec le centre-ville. Aussi, sa construction ne manque pas de susciter de violentes polémiques qui débouchent sur une commission d'enquête parlementaire¹⁹, fortement voulue par les élus des partis d'opposition au Parlement, mais aussi par des élus de la majorité²⁰. Cependant, le nouvel aéroport intercontinental de Rome, inauguré de façon définitive au mois de janvier 1961 avec l'ouverture aux vols réguliers, est déjà obsolète dix ans plus tard. Les sérieux désagréments subis par les passagers font souvent la une en mettant en lumière tant les défaillances de l'aéroport que les problèmes dans la zone de survol.

Entre 13 000 et 12 000 mètres d'altitude au-dessus de l'île d'Elbe et de l'île du Giglio, « Ambra uno », la plus importante voie aérienne [permettant l'accès à l'aéroport de Fiumicino], commence à se rétrécir. Les aéronefs sont donc obligés de patienter avant de débiter les manœuvres d'atterrissage, superposés à la verticale à environ 300 mètres les uns des autres, avec devant comme derrière des avions qui montent pour atteindre l'altitude de croisière prévue ou

bien pour se préparer à l'atterrissage ; au-delà des limites de la voie aérienne [...] les supersoniques de chasse militaires²¹.

- 9 La situation de Fiumicino n'est que la partie visible de l'iceberg. Un cadre complet est mis en évidence par le rapport du CNEL du 5 mai 1970. Cet organisme constitutionnel procède à un premier examen assez rigoureux du secteur. Son rapport établit une évaluation du transport aérien dans le cadre du système économique, de l'efficacité de l'action de l'administration ainsi que de l'état des infrastructures aéroportuaires et de la circulation aérienne. Plusieurs points critiques sont mis en lumière. Tout d'abord, la prévision budgétaire en 1969 est estimée inadéquate, du fait que le rapide progrès technologique imposerait le renouvellement des installations désormais obsolètes, mais pas leur entretien ni leur exploitation. En outre, le CNEL observe que de tels financements concerneraient trop d'aéroports et d'héliports en dispersant leurs effets concrets. À propos de la navigation aérienne, il compare les installations des aéroports italiens avec le plan régional de l'ICAO établissant les types d'installations (ILS, VOR, DME, VASI)²² nécessaires pour garantir la sécurité et la régularité des vols dans les aéroports internationaux. De même, il est formel au sujet de la gestion du contrôle du trafic aérien en estimant qu'un organisme militaire « n'est pas toujours adapté à effectuer de manière complète l'activité demandée par des standards internationaux élevés non liés à la défense » et qu'il « est nécessaire de modifier, dans le respect des exigences du ministère de la Défense, la structure des espaces aériens à proximité des aéroports civils afin d'éliminer les obstacles et de permettre une pleine liberté de mouvement aux aéronefs commerciaux au départ et à l'arrivée²³ ».
- 10 Se profile donc le cœur du débat, dont les polémiques seront très âpres pendant longtemps encore, vu que la remise en question du pouvoir des militaires ne semblait pas aisée. D'ailleurs, l'Italie occupe une position géographique assez stratégique pour l'OTAN, dont le pays accueille plusieurs bases. Cela se révèle un argument important dans un climat de guerre froide et à cause des tensions politiques qui montent au Proche-Orient. À ces motifs liés à la défense nationale, s'ajoutent des motifs d'ordre « politique », c'est-à-dire le risque que la démilitarisation des effectifs permette aux syndicats (et par leur biais aux partis d'opposition, notamment le Parti communiste italien)

d'avoir une forme de contrôle d'un secteur considéré sensible. D'autre part, Alitalia n'a jamais exercé de véritables pressions pour obtenir la réforme de la navigation aérienne, malgré les retombées économiques négatives. Non seulement elle était liée à l'*Aeronautica Militare* par un accord sur la formation des pilotes²⁴, mais aussi par la cession d'anciens types d'avions qui n'étaient plus utilisés. Néanmoins, l'augmentation du trafic aérien civil rend la situation de plus en plus insoutenable en termes de sécurité des vols, et justifie toutes les inquiétudes des opérateurs, notamment des pilotes.

3. Le crash de Palerme Punta Raisi et la mobilisation des pilotes

- 11 Qualifié par la presse de l'époque du plus grave crash aérien de l'aviation civile italienne par le nombre de victimes, l'accident à l'aéroport de Palerme-Punta Raisi le 5 mai 1972 ranime les polémiques vis-à-vis de la sécurité. À bord d'un DC8 d'Alitalia, 108 passagers et 7 membres de l'équipage perdent la vie. Le quadriréacteur s'écrase sur Montagna Longa, une montagne située juste à côté de la piste d'atterrissage. Les premières hypothèses sur les causes de l'accident vont dans deux directions : une soudaine avarie du moteur provoquant le blocage des dispositifs de l'avion ou bien une manœuvre erronée des pilotes pendant l'atterrissage. Face à cette dernière possibilité qui met en cause les pilotes, leurs instances représentatives ne tardent pas à réagir. En première ligne se trouve l'Association nationale des pilotes de l'aviation commerciale (ANPAC)²⁵, qui obtient l'appui d'un syndicat politiquement antagoniste, le Syndicat italien des pilotes de l'aviation commerciale (SIPAC)²⁶ et fait l'unanimité des syndicats du personnel navigant commercial.
- 12 En prévoyant probablement l'issue défavorable de l'enquête ministérielle visant, selon les rumeurs, à faire des pilotes les boucs émissaires de l'accident, l'ANPAC anticipe. Sa première action est d'établir, à l'aide d'évaluations faites par son comité technique²⁷, les paramètres de niveaux minimums des standards de sécurité dans les aéroports italiens et de « suggérer » leur respect aux adhérents²⁸. Ensuite, l'ANPAC, dans le cadre d'une conférence de presse, annonce

qu'à partir du 12 mai 1972 les pilotes italiens refuseront d'effectuer des atterrissages dans seize aéroports nationaux²⁹ si, faute de systèmes efficaces, les conditions météorologiques et la visibilité ne sont pas considérées comme suffisantes pour mener à terme la manœuvre sans mettre en question la sécurité de l'avion.

4. Le débat public sur l'état des infrastructures : du rapport Lino à la loi Bozzi

- 13 Le battage médiatique qui a suivi l'accident ne pouvait pas être ignoré de la classe politique, d'autant plus qu'il tombait juste avant les élections générales. Tenues les 7 et 8 mai 1972, ces élections marquent une avancée des partis d'extrême droite, notamment du Mouvement social italien-Droite nationale (MSI-DN). Giulio Andreotti³⁰, chargé de la formation du nouveau gouvernement en tant que président du Conseil, constitue un gouvernement de centre droit, donc sans le Parti socialiste italien, qui passe à l'opposition. Ces nouveaux équilibres politiques sont destinés à pousser le parti de la majorité relative, la Démocratie chrétienne (DC), vers la reconquête de l'électorat de droite, alors que les partis de gauche, les syndicats et les mouvements politiques extra-parlementaires qui se sont développés après 1968 animent la contestation sociale. Aussi, face à ces changements de cadre politique, aux pressions de la profession et des familles des victimes du crash³¹, le ministre des Transports sortant, Oscar Luigi Scalfaro³² autorise deux commissions d'enquête : la première est chargée de mener l'enquête sur l'accident de Palerme, tandis que la deuxième doit mener une étude concernant les problèmes généraux de l'aviation civile italienne.
- 14 Pour les membres de la commission chargés d'enquêter sur les causes de l'accident de Palerme, il n'y a pas de doute : le crash est lié à une « erreur humaine ». Le SIPAC et l'ANPAC stigmatisent les conclusions du rapport et lancent une contre-enquête³³. Les débats sont de plus en plus houleux, mais la tension envers les institutions monte d'un cran suite au énième crash qui, le 30 octobre 1972 à l'aéroport de Bari, coûte la vie à vingt-sept personnes³⁴. Les attentes se concentrent ainsi sur le rapport de la Commission ministérielle cen-

sée étudier les problèmes généraux de l'aviation civile. Connue comme la Commission « Lino » du nom de son président, elle est constituée d'une équipe d'experts. Son rapport est présenté au président du Conseil Giulio Andreotti le 13 novembre 1972 et, dans la foulée, dévoilé à la presse. Le bilan qui en ressort est assez négatif. En faisant l'état des lieux de trente-six aéroports parmi les plus importants par leur trafic aérien national et international, la commission passe au peigne fin les procédures de vol, l'assistance radio, les services météorologiques, les systèmes de radar, les services d'incendie, les effectifs, les liaisons terre-avion, les voies de circulation des avions, le balisage des pistes, les dispositifs d'éclairage, etc. Ainsi, la commission rédige pour chaque aéroport une fiche technique où tous les éléments défailants sont répertoriés.

- 15 Les problèmes relevés sont d'une nature et d'une ampleur telles que la Commission Lino indique la nécessité d'investir environ 800 milliards de lires en dix ans, dont 200 milliards immédiatement pour un plan d'urgence. À propos de la navigation aérienne, le rapport met en lumière la vieille question de la démilitarisation du service, qui restait une « anomalie » italienne. Il suffit de penser que 92 % des avions italiens sont civils et que l'Italie à cette époque est encore le seul pays du Marché commun européen à ne pas avoir adhéré à Eurocontrol³⁵. Le rapport confirme ainsi les préoccupations dont beaucoup ont fait part pour qu'une réforme radicale soit envisagée. Cependant, l'éviction des militaires de ce service n'est pas évidente du fait que leur position de force se fonde sur de solides liaisons avec une partie importante du monde politique. Le ministre des Transports Aldo Bozzi³⁶, au lendemain de la diffusion du rapport Lino, déclare même que « la possibilité d'enlever aux militaires la compétence en matière de contrôle de l'espace aérien » n'est pas « envisageable³⁷ ». Dans tous les cas, il est certain que le rapport Lino représente un tournant dans le débat sur la sécurité en devenant une référence pour tous les intervenants. Alors que le 25 avril 1973, l'ANPAC présente en réponse au rapport Lino un livre blanc sur la crise de l'aviation dans le but de mettre la pression sur les institutions³⁸, le Parlement examine et approuve deux projets de loi d'initiative gouvernementale : la loi n° 755 du 10 novembre 1973, établissant la construction d'une nouvelle aéroport à Fiumicino et la création d'une société concessionnaire gérant les aéroports de la capitale, la société *Aeroporti di Roma* ; la loi n° 825

du 22 décembre 1973, établissant les mesures d'urgence à effectuer dans les aéroports affectés à l'aviation civile. Cette dernière, connue sous le nom de Loi Bozzi, dans l'attente de l'élaboration d'un Plan général des aéroports (PGA) à présenter dans les six mois suivant son entrée en vigueur, prévoit l'allocation de 200 milliards de liras en cinq ans pour financer des mesures urgentes destinées à la navigation aérienne (60 milliards) et aux aéroports civils ayant un trafic de cinquante mille passagers par an (soit dix-neuf escales) et ceux des petites îles. En outre, on établit une accélération des procédures administratives pour la mise en œuvre de ces mesures.

- 16 Approuvée par la décision du Comité interministériel pour la programmation économique (CIPE) du 22 février 1974, la loi Bozzi s'avère, à terme, inefficace. En question tout d'abord, la non-présentation du PGA, c'est-à-dire l'absence d'un cadre permettant d'attribuer des ressources limitées à la rationalisation du secteur, notamment à l'égard des aéroports dits mineurs. Deuxièmement, les retards pour la mise en place des procédures administratives persistent, au point qu'en 1975 le ministre des Transports Mario Martinelli³⁹ est obligé d'admettre que les lettres des appels d'offres pour les interventions prévues par la loi Bozzi n'avaient été envoyées qu'au mois d'août de cette année même⁴⁰. En effet, comme cette loi avait été approuvée par dérogation à la loi budgétaire, la procédure des appels d'offres a souffert d'un manque de ressources. Ainsi, en 1975, le nouveau financement de 151 milliards (décret-loi n° 377 du 13 août 1975) ne sert qu'à couvrir la perte causée par l'inflation et à garantir au moins la fin des interventions déjà engagées. Dans les faits, l'effort financier étatique est réduit à néant et d'autres allocations en 1978 sont encore nécessaires pour la fin des travaux⁴¹. Enfin, il faut souligner que les financements sont élargis sans prendre en compte la typologie des gestions des aéroports, ce qui produit un mélange entre intérêts publics et privés⁴². Malgré ces contradictions, le débat reste dans les enceintes institutionnelles jusqu'à ce qu'un crash d'avion supplémentaire attire à nouveau l'attention de l'opinion sur la sécurité des infrastructures aéroportuaires.

5. Histoire d'une « impasse »

- 17 La nuit du 23 décembre 1978, un DC9 d'Alitalia provenant de Rome s'écrase pendant l'atterrissage à l'aéroport de Palerme-Punta Raisi. Après avoir reçu l'autorisation d'atterrir, l'avion touche la mer à environ deux kilomètres de la côte. Parmi les cent vingt-neuf passagers, seules vingt-et-une personnes survivent à l'accident. Celui-ci rouvre ainsi les polémiques sur l'état d'un aéroport qui, en six ans, a coûté la vie à deux cent vingt-trois personnes et, plus généralement, sur l'état des infrastructures. Entre accusations et démentis, les pilotes refusent d'effectuer les atterrissages du coucher du soleil à l'aube à l'aéroport de Palerme-Punta Raisi, qualifié de « maudit » par la presse, tandis que les syndicats confédéraux invoquent l'intervention d'un comité d'experts internationaux⁴³.
- 18 En séance plénière le 15 janvier 1979, dans le cadre des questions au gouvernement sur le crash, les propos du ministre des Transports, Vittorino Colombo⁴⁴, sont une fois de plus l'illustration des retards graves du plan de renouvellement du système aéroportuaire. Commencé concrètement après 1975 faute de disponibilité financière effective, le plan urgent issu du rapport Lino peut être estimé en 1979 à « un avancement moyen global de 60 % ». La fin des travaux engagés dépend du refinancement ultérieur de la loi Bozzi, qui n'est approuvé qu'au mois de juillet 1979 (loi n° 299 du 27 juillet 1979). Le débat parlementaire confirme l'urgence de la rédaction du PGA. Ce plan, qui devait être établi six mois après l'entrée en vigueur de la loi Bozzi, est encore « en cours d'élaboration⁴⁵ » au bout de six ans, bien qu'un comité ait été constitué au sein du ministère en 1977 afin de mener des études de préfaisabilité.
- 19 Or, l'augmentation des coûts est sans doute un des effets négatifs dépendant de la lourde crise économique provoquée par la fin du *Gold exchange standard* en 1971 et le choc pétrolier de 1973. De même, l'inefficacité de l'Administration joue un rôle négatif, car elle est censée s'occuper des choix opérationnels, de la coordination du secteur et de la vigilance. Électeurs proches des partis de la majorité, les fonctionnaires représentent la catégorie vers laquelle l'effort « clientélaire » est remarquable et « sans contrepartie⁴⁶ », d'autant qu'en 1979 encore le ministre de la Fonction publique, Massimo Severo Gianni-

ni⁴⁷, présente au Parlement un rapport dans le but de réaliser la énième tentative de réforme de l'Administration depuis les années 1960. Dans le secteur du transport aérien, une réorganisation de la DGAC était prévue, tout comme une formation technique et linguistique des effectifs des organismes étatiques, car très souvent ces derniers opéraient dans un contexte international sans même parler la langue anglaise⁴⁸.

- 20 Le système économique public (dont même Alitalia fait partie par le biais de l'IRI) et l'Administration s'étaient déjà montrés perméables au pouvoir politique, fondé depuis 1947 sur des majorités gouvernementales variables, avec la DC en son centre. Ce parti commence à devenir une « machine politique » qui, malgré les différences entre le nord et le sud du pays, structure la gestion du pouvoir autour de ses axes⁴⁹. Ce processus, qui fait suite à l'inexorable crise des gouvernements de centre gauche à partir de la moitié des années 1960, réalise « de manière définitive un système fondé sur la primauté des partis et des groupes de pouvoir organisés ». Cela entraîne « l'identification de plus en plus profonde et minutieuse du système des partis avec les fonctions de l'État et des structures administratives et de gestion⁵⁰ ». Consolidé au fil du temps, ce système finit également par reléguer le Parlement à un rôle subalterne, où les intérêts particuliers prennent le pas sur l'intérêt général⁵¹. En outre, la mise en place des régions à statut ordinaire en 1970 augmente la complexité du cadre institutionnel, car la prise de décision doit aussi prendre en compte la programmation au niveau régional et les pressions politiques des instances locales, notamment des mairies concernées par la gestion directe des aéroports⁵². Dans ce contexte général, la mise en sécurité des infrastructures aéroportuaires s'avère donc non seulement un outil de contrôle des sommes substantielles d'argent public à travers des marchés publics, mais aussi un moyen de maîtriser les intérêts clientélistes sur lesquels les courants internes de la DC et de ses alliés de gouvernement ont fondé pendant longtemps leurs succès électoraux.
- 21 Les partis de gauche, quant à eux, cherchent à intervenir concrètement en utilisant les outils institutionnels. Le député du PSI Loris Fortuna⁵³, en tant que président de la Commission permanente des transports, de la poste et des télécommunications de la Chambre des députés, appuie en 1975 la réalisation d'une procédure d'information sur la *Situation de l'aviation civile en Italie* afin de pouvoir condition-

ner l'action législative du gouvernement à la lumière des auditions de nombreux experts du secteur. Le PCI, cependant, n'exprime pas une voix favorable au document conclusif de cette procédure, voté le 26 novembre 1975, car, même si « la méthode du rapporteur » a été appréciée, aucun amendement des communistes « n'a été retenu⁵⁴ ». Or, ni le succès électoral du PCI aux élections administratives de 1975 établissant des « conseils municipaux rouges⁵⁵ », ni la reprise du « compromis historique » et les nouveaux équilibres politiques déterminés par le soutien du PCI aux gouvernements dits de « solidarité nationale » entre 1976 et 1979⁵⁶, n'entraînent des avancées significatives. Dans ce cadre, par exemple, le PCI n'obtient, en concertation avec toutes les forces politiques, que l'approbation d'un projet de loi visant à bloquer la construction de la nouvelle aérogare de Rome-Fiumicino (loi n° 985 du 21 décembre 1977) ainsi que la mise à jour de la convention avec la société concessionnaire du service *Aeroporti di Roma*⁵⁷. En outre, les communistes, soutenus par les socialistes, revendiquent des modifications substantielles à la loi déjà citée n° 299 du 27 juillet 1979, approuvée dans le sillage des décisions précédant la rupture politique de la majorité⁵⁸ ; cette loi-ci, outre l'augmentation des financements, établit l'allégement des procédures relatives aux engagements de dépenses, la réorganisation de la DGAC et, encore une fois, la présentation du PGA.

- 22 Toutefois l'engagement du gouvernement ne sera pas encore décisif. Le ministre des Transports, Luigi Preti⁵⁹, présente au Parlement le 28 décembre 1979 un rapport intitulé *Lignes et propositions pour un plan général des aéroports et la restructuration de l'aviation civile*. Dans sa lettre accompagnant le document, le ministre explique que, malgré « l'urgence et la gravité » des problèmes, on a opté pour un rapport « intérimaire » du fait qu'aborder seulement le PGA et la réforme de l'organisme de gestion aurait été « insuffisant, lacunaire et peu rationnel sans un rapport complet des problèmes ». C'est pourquoi le document ne répond pas aux attentes, mais cherche à esquisser « une hypothèse globale de Plan général du transport aérien », lequel est censé faire partie de l'élaboration du Plan général des Transports (PGT) pour répondre à la « nécessité de rationalisation des politiques » confirmée par la « Conférence nationale des transports qui s'est déroulée à Rome en 1978, et par le Livre blanc des transports⁶⁰ ».

- 23 Or, la planification des stratégies d'intervention dans le secteur des transports était une exigence bien réelle. Cependant, il faudra attendre 1984 pour que la loi sur l'élaboration du PGT soit approuvée (loi n° 245 du 15 juin 1984). Et après une longue phase préparatoire, le premier PGT voit le jour le 10 avril 1986⁶¹.

6. L'action des syndicats entre ombres et lumières

- 24 Le front syndical, fédéré par les initiatives de l'ANPAC après le crash de Palerme en 1972, s'avère très fragilisé à la fin de la décennie. L'affrontement entre l'ANPAC et la Fédération unitaire des travailleurs du transport aérien (FULAT) rassemble les salariés du secteur adhérents à la Confédération générale italienne du travail (CGIL), à la Confédération italienne des syndicats de travailleurs (CISL) et à l'Union italienne du travail (UIL)⁶². La FULAT vise à obtenir la convention nationale unique pour tous les salariés du secteur, ce qui aurait subordonné l'action de l'ANPAC (minoritaire en termes d'adhérents) à leur politique. Le différend syndical et politique (syndicats de classe *versus* syndicats corporatifs) entre les deux organisations autour de ce sujet entraîne entre 1974 et 1976 une longue période de grèves, qui s'achève par le succès de l'ANPAC⁶³. Dans ce contexte très tendu, même la menace de l'association des pilotes de présenter un nouveau rapport sur les aéroports « non sûrs » à l'assemblée annuelle de l'IFALPA prévue à Vienne en 1975⁶⁴ semble prendre la tournure d'une démonstration de force destinée à interpeller le gouvernement qui, à cette époque, hésite encore sur l'issue de cette confrontation.
- 25 En mars 1979, lorsque les projecteurs étaient encore pointés sur le deuxième crash de Palerme-Punta Raisi, c'est une autre rupture du front syndical qui détourne l'attention. Le personnel navigant commercial, à l'occasion du renouvellement de la convention nationale, n'estimant pas satisfaisant l'accord signé par la FULAT, crée un « comité de lutte » autonome qui, à partir de mars 1979, fait appel à la grève illimitée⁶⁵. Même si la FULAT arrive à s'en sortir, le blocage des vols durant plusieurs semaines perturbe fortement l'image des syndicats confédéraux et jette les bases pour l'entrée en scène à l'avenir de nouvelles organisations syndicales radicales dans cette branche.

- 26 En revanche, le soutien de la FULAT est incontournable pour la démilitarisation du service de la navigation aérienne. En effet, ce vieux cheval de bataille des opérateurs informés du secteur ne voit pas le jour au sein du Parlement. Mus par la pénibilité de leur activité (horaires décalés, poids des responsabilités, salaires faibles), les aiguilleurs n'ont pas la possibilité concrète d'améliorer leurs conditions de travail, car leur statut de militaire empêche de changer l'encadrement professionnel et toute forme de grève⁶⁶. Le débat sur la sécurité du transport aérien met la profession sous les projecteurs en encourageant les membres de l'Association nationale des assistants et contrôleurs de la navigation aérienne (ANACNA)⁶⁷ à constituer, en 1978, le « Comité pour le passage au statut civil des contrôleurs du trafic aérien ». La FULAT, qui soutient ce comité, ouvre officiellement une négociation avec le gouvernement sur la démilitarisation du service le 26 juillet 1979. Après la tentative avortée de trouver une entente avec la hiérarchie militaire, l'idée de démissions collectives du service, envisagée auparavant, est confirmée par une motion votée par l'Assemblée générale des aiguilleurs. Ainsi, suite à cette décision, le 19 octobre 1979, le trafic aérien en Italie est de fait bloqué de 13 heures à 22 heures. L'intervention immédiate du président de la République, Sandro Pertini⁶⁸, en tant que chef des forces armées italiennes, permet de remédier à une situation qui, selon l'état-major, prenait l'allure d'une « mutinerie ». Le président s'engage, sur le plan institutionnel, pour que le Conseil des ministres soumette dans les plus brefs délais à l'examen du Parlement les projets de loi établissant la démilitarisation du service de la navigation aérienne. Cet engagement permet la rétractation de la démission des aiguilleurs et, en conséquence, la normalisation du trafic aérien dans le pays. Par conséquent, un nouvel organisme dénommé Commissariat de l'assistance au vol (CAVAC, loi n° 635 du 22 décembre 1979), qui devait procéder à la démilitarisation du service, est créé ; le CAVAC devient le premier organisme italien non militaire responsable du trafic aérien et le 1^{er} mai 1980 les trois cents premiers aiguilleurs passent sous sa gestion en tant que civils. De même, la loi de délégation pour la création d'une agence pour la gestion du trafic aérien, la Régie de la navigation aérienne du trafic aérien général (AAAVTAG) est définitivement approuvée en 1980 (loi n° 242 du 23 mai 1980). Par la démilitarisation de ce service, l'Italie s'aligne enfin sur le type d'organisation de pays de l'OTAN, tels les États-Unis, la France, le Royaume-Uni. Toute-

fois, la réforme voit le jour au risque d'une rupture institutionnelle, ce qui pousse à croire que l'opération syndicale a aussi pu obtenir au préalable l'aval de certains milieux politiques, même proches du gouvernement.

- 27 Malgré la faiblesse de la fédération CGIL-CISL-UIL, créée au niveau national en 1972, les confédérés restent les interlocuteurs privilégiés du gouvernement à l'époque où les effets de la crise économique des années 1970 commencent à se manifester et où le pays est traversé par le terrorisme d'extrême droite et d'extrême gauche, par la violence politique et la répression policière,⁶⁹ mais aussi par la contestation pacifique de féministes, étudiants et salariés luttant pour leurs droits civiques et sociaux⁷⁰. Cependant, l'engagement des syndicats confédéraux dans la voie des réformes structurelles est affaibli par la radicalisation progressive des luttes des syndicats autonomes. Nés principalement comme syndicats professionnels ou, en tout cas, avec une connotation sectorielle significative⁷¹, ils opèrent souvent en synergie tacite avec les forces politiques modérées et le patronat. Les fréquentes grèves des organisations autonomes minent chaque fois la capacité des syndicats confédéraux à maîtriser la situation conflictuelle en remettant en question le poids de leur représentativité dans certains secteurs. C'est pourquoi une alliance transversale entre ces organisations syndicales n'arrive pas à tenir sur le plan politique, notamment dans le secteur du transport aérien où les catégories professionnelles ne sont pas homogènes.

Conclusion

- 28 L'essor de la compagnie nationale Alitalia, qui s'affirme au niveau international à partir des années 1960, n'a jamais été suivi d'une évaluation stratégique des infrastructures aéroportuaires et de la navigation aérienne, ni en termes strictement économiques, ni même du point de vue des besoins collectifs de sécurité. Bien que les retards soient connus, la politique navigue entre inertie et petits arrangements.
- 29 Lorsque le crash de 1972 à Palerme porte à l'attention du grand public la gravité des problèmes, confirmés d'ailleurs par le rapport ministériel Lino, la situation atteint son paroxysme. Les interventions législatives faites dans l'urgence afin de rétablir la sécurité des aéroports se

rèvelent, à terme, infructueuses. Faute d'établissement du PGA, la gestion du redressement des infrastructures reste fragmentée en limitant l'efficacité des investissements financiers déjà minés par la crise économique et la faiblesse structurelle de l'Administration. Les forces gouvernementales répondent selon des logiques de pouvoir strictement affairistes et électoralistes, face auxquelles l'opposition de gauche – notamment le PCI au plus fort du processus d'intégration au gouvernement – a des marges de manœuvre assez minces.

- 30 À cause de cette impasse politique dans laquelle se trouve le pays, les syndicats du transport aérien semblent représenter le vrai « contre-pouvoir ». Les pilotes, par le biais de la puissante ANPAC, montrent qu'ils possèdent les moyens techniques et la crédibilité professionnelle pour exercer des pressions, tandis que le soutien de la FULAT à l'ANACNA s'avère une « couverture politique » importante pour la démilitarisation de la navigation aérienne. Néanmoins, en dépit de leurs déclarations publiques de soutien mutuel, les syndicats confédéraux et les syndicats autonomes, que de profonds clivages politiques opposent traditionnellement, échouent à constituer une véritable alliance intersyndicale au nom de l'intérêt commun des salariés et de la collectivité.

BIBLIOGRAPHY

Références bibliographiques

ADEY Peter, BUDD Lucy, HUBBARD Phil, « Flying lessons : exploring the social and cultural geographies of global air travel », *Progress in Human Geography*, n° 31, vol. 6, 2007, pp. 773-791, <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0309132507083508> (<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0309132507083508>) [Consulté le 03/03/2018].

ALEGI Gregory, SNIDER Menico (dir.), *Una storia scritta nel cielo. L'ANPAC e l'aviazione commerciale in Italia 1952-2002*, Rome, 2002, 202 pages.

BERTIOTTI Teresa, SCATTIGNO Anna (dirs), *il femminismo degli anni Settanta*, Viella, Rome, 2005, 256 pages.

BURIGANA David, « 1947 : l'Italie s'envole... de l'occupation technico-militaire à la renaissance "occidentale" de l'industrie aéronautique et du transport aérien italiens », *Entreprises et histoire*, n° 68, ESKA, Paris, 2012, pp. 92-103.

CASTRONOVO Valerio, *Storia economica d'Italia dall'Ottocento ai giorni nostri*,

Piccola Biblioteca Einaudi, Turin, 2013, 533 pages.

CASTRONOVO Valerio, *L'Italia del miracolo economico*, Laterza, Rome, 2010, 149 pages.

CASANOVA Mauro, BRIGNARDELLO Monica, *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, vol. 1, Giuffrè, Milan, 2011, 405 pages.

COLARIZI Simona, *Un paese in movimento. L'Italia negli anni Sessanta e Settanta*, Laterza, Bari, 2019, 163 pages.

COUFFIGNAL Georges, *Les Syndicats italiens et la politique*, Presses universitaires de Grenoble, Grenoble, 1978, 303 pages.

CORSI Roberta, « Corporatisme et syndicats de classe : le transport aérien en Italie dans les années 1970 », in BARZAMAN John, CHEVANDIER Christian (dirs.), *Dinamiques des identités. Travail et organisation*, Presses universitaires de Rouen et du Havre (PURH), Rouen, 2015, pp. 67-80.

CRAINZ Guido, *Il paese mancato. Dal miracolo economico agli anni ottanta*, Donzelli Editore, Rome, 2005, 627 pages.

CRAINZ Guido, *Storia del miracolo economico*, Donzelli Editore, Rome, 2005, 273 pages.

DELLA PORTA Donatella, *Cifre crudeli : bilancio dei terrorismi italiani*, Istituto di studi e ricerche Carlo Cattaneo, Bologna, 1984, 76 pages.

DE LUNA Giovanni, *Le ragioni di un decennio. 1969-1979. Militanza, violenza, sconfitta, memoria*, Feltrinelli, Roma, 2011, 253 pages.

DE MONTRICHER Nicole, « La modernisation en transition : le cas Aéroports de Paris entre 1979 et 1991 », *Revue française d'administration publique*, n° 111, vol. 3, 2004, pp. 501-515, <https://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2004-3-page-501.htm> (<https://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2004-3-page-501.htm>) [consulté le 25/02/2018].

FERRARESI Franco, *Minacce alla democrazia : la destra radicale e la strategia della tensione in Italia nel dopoguerra*, Feltrinelli, Milan, 1995, 411 pages.

FERRARI Paolo (dir.), *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Franco Angeli, Milan, 2004, 472 pages.

FRETIGNY Jean-Baptiste, « How Are Aeromobilities Changing? Reviewing the Literature on European Airports », *Mobility in History*, Berghahn Journals, n° 8, 2017, pp. 121-128, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01359708v2/document> (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01359708v2/document>) [consulté le 10/03/2018].

FRETIGNY Jean-Baptiste, « L'aéroport, espace ouvert et fermé », *Le Transport aérien, une mondialisation réussie*, La Documentation française, Paris, n° 78, mars-avril 2016, pp. 52-58.

GIOVAGNOLI Agostino, *Il caso Moro. Una tragedia repubblicana*, Il Mulino, Bologna, 2005, 382 pages.

GIOVAGNOLI Agostino, *La Repubblica degli italiani 1946-2016*, Editori Laterza, Bari, 2016, 361 pages.

GINSBORG Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, Piccola Biblioteca Einaudi, Turin, 2006, 622 pages.

GIUNTINI Andrea, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », in *Storia d'Italia*, vol. 21, Einaudi, Edition Sole24-Ore, Milan, 2005, pp. 551-606.

HALPERN Charlotte, « Portrait d'entreprise. Hub 4. Bâtitteur, gestionnaire et aménageur : les stratégies adaptatives de Fraport AG et Aéroports de Paris », *Flux*, n° 84, 2011, pp. 73-89, <https://www.cairn.info/revue-flux1-2011-2-page-73.htm> (<https://www.cairn.info/revue-flux1-2011-2-page-73.htm>). [consulté le 25/02/2018].

HANSEN Mark, GILLEN David, DJAFARIAN-TEHRANI Reza, « Aviation infrastructure performance and airline cost: a statistical cost estimation approach », *Transportation Research Part E* 37, 2001, pp. 1-23, [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(00\)00008-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(00)00008-9) ([https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(00\)00008-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(00)00008-9)) [consulté le 10/03/2018].

IGNAZI Piero, *I partiti in Italia dal 1945 al 2018*, Il Mulino, Bologne, 2018, 351 pages.

LAFUGÈRE Michel, « Les difficultés actuelles du syndicalisme italien », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge, Temps modernes*, tome 90, n° 1, Rome, 1978, pp. 423-466.

LAZAR Marc, MATARD-BONUCCI Marie-Anne (dirs.), *L'Italie des années de plomb*, Éditions Autrement, Paris, 2010, 442 pages.

LEPRE Aurelio, *Storia della Prima Repubblica. L'Italia dal 1943 al 2003*, Il Mulino, Bologne, 2017, 424 pages.

LORETO Fabrizio, *Storia della Cgil dalle origini ad oggi*, Ediesse, Rome, 2009,

191 pages.

LUSSANA Fiamma, *Il movimento femminista in Italia : esperienze, storie, memorie (1965-1980)*, Carrocci, Rome, 243 pages.

MAGGI Stefano, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologne, 2009, 337 pages.

MANTEGAZZA Amilcare, « L'Alitalia : successi e crisi di un campione nazionale », in RUSSOLILLO Franco (dir.), *Storia de l'IRI*, vol. 5, Rome, Laterza, 2015, pp. 203-256.

NOVELLI Diego, TRANFAGLIA Nicola, *Vite sospese. Le generazioni del terrorismo*, Baldini Castoldi, Milan, 2014, 553 pages.

PERCY Allum, « Le double visage de la Démocratie chrétienne », *Politix*, vol. 8, n° 30, deuxième trimestre 1995, pp. 24-44. Disponible sur https://www.persee.fr/doc/polix_0295-2319_1995_num_8_30_2058 (https://www.persee.fr/doc/polix_0295-2319_1995_num_8_30_2058) [consulté le 10/02/2010].

RANISI Mariano, « Gli aeroporti », in FERRARI Paolo (dir.), *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Franco Angeli, Milan, 2004, pp. 81-98.

SARACENO Pasquale, *Il sistema delle imprese a partecipazione statale nell'esperienza italiana*, Giuffrè, Milan, 1995, 132 pages.

SCHWARTZ Vanessa R., « Dimanche à Orly : The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth », *French Politics, Culture & Society*, vol. 3, n° 32, Berghahn Books Inc, Brooklyn NY, 2014, pp. 24-44.

SILVA Francesco, NINNI Augusto, *Un miracolo non basta*, Donzelli, Rome, 2019, 286 pages.

SOMMIER Isabelle, *La Violence politique et son deuil. L'après-68 en France et en Italie*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, 253 pages.

TURRONE Sergio, *Storia del Sindacato in Italia 1943-1980*, Edizioni Laterza, « Biblioteca Universale Laterza », Bari, 1981, 575 pages.

WELLS Alexander T., RODRIGUES Clarence C., *Commercial Aviation Safety*, The McGraw-Hill Companies Inc., New York, 2004, 332 pages.

ZOU Bo, HANSEN Mark, « Impact of operational performance on air carrier cost structure : Evidence from US airlines », *Transportation Research Part E* 48, 2012, pp. 1032-1048, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554512000269> (<http://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554512000269>) [consulté le 10/03/2018].

Actes du colloque, *Convegno sulla professione dei piloti professionisti*, Roma 29-30 novembre 1967, Istituto Italiano della Navigazione, Rome, 1968, 253 pages.

Actes parlementaires, *Lignes et propositions pour un plan général des Aéroports et la restructuration de l'aviation civile*, DOC. XVIII, n° 2, Chambre des députés, 28 décembre 1979, 270 pages.

CNEL, *Osservazioni e problemi dell'aviazione civile italiana*, Assemblée 5 mai 1970, n° 115/75, Rome, 173 pages.

OACI, *Étude de la situation économique du transport aérien 1966-1976*, Circulaire 133-AT/40.

Procédure d'information de la X Commission permanente, *Situation de l'aviation civile en Italie*, n° 18, Servizio Commissioni parlamentari, Chambre des députés, Rome, 1976, 338 pages.

Sources législatives, parlementaires et biographiques

<http://www.normattiva.it> (<http://www.normattiva.it>).

<https://www.parlamento.it> (<https://www.parlamento.it>).

<https://presidenti.quirinale.it> (<https://presidenti.quirinale.it>).

<https://www.senato.it/sitostorico> (<https://www.senato.it/sitostorico>).

<https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>).

<https://www.treccani.it/biografico/index.html> (<https://www.treccani.it/biografico/index.html>).

NOTES

1 ADEY Peter, BUDD Lucy, HUBBARD Phil, « Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel », *Progress in Human Geography*, n° 31, vol. 6, 2007, p. 786, <https://journals.sage->

pub.com/doi/10.1177/0309132507083508 (<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0309132507083508>) [consulté le 03/03/2018].

2 En reprenant la définition du Conseil national de l'économie et du travail (CNEL), est entendu par « infrastructures aéroportuaires » l'ensemble des services permettant l'exploitation du transport aérien, c'est à dire les installations terminales (aérogares pour passagers et marchandises, hangar, etc.), les zones de mouvements (pistes de décollage et d'atterrissage, postes de stationnement, etc.), les installations pour les services aux avions et aux passagers (camions-citernes, moyens pour le transport des bagages et des passagers de et vers les avions, traiteurs, etc.) ; les installations pour contrôler et assister la navigation aérienne ; les services de contrôle des personnes et des biens (douanes, santé et police). Cf. CNEL, *Osservazioni e problemi dell'aviazione civile italiana*, Assemblea 5 maggio 1970, n. 115/75, Rome, 1970, p. 48.

3 SCHWARTZ Vanessa R., « *Dimanche à Orly : The Jet-Age Airport and the Spectacle of Technology between Sky and Earth* », *French Politics, Culture & Society*, n° 32, vol. 3, Berghahn Books Inc, Brooklyn NY, 2014, pp. 24-44.

4 FRETIGNY Jean-Baptiste, « How Are Aeromobilities Changing? Reviewing the Literature on European Airports », *Mobility in History*, *Berghahn Journals*, n° 8, vol. 1, 2017, pp. 121-128, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01359708v2/document> (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01359708v2/document>) [consulté le 10/03/2018] ; FRETIGNY Jean-Baptiste, « L'aéroport, espace ouvert et fermé », *Le transport aérien, une mondialisation réussie*, La Documentation Française, Paris, n° 78, mars-avril 2016, pp. 52-58.

5 HALPERN Charlotte, « Portrait d'entreprise. Hub 4. Bâtitteur, gestionnaire et aménageur : les stratégies adaptatives de Fraport AG et Aéroports de Paris », *Flux*, n° 84, vol. 2, 2011, pp. 73-89, <https://www.cairn.info/revue-flux1-2011-2-page-73.htm> (<https://www.cairn.info/revue-flux1-2011-2-page-73.htm>) [consulté le 25/02/2018] ; DE MONTRICHER Nicole, « La modernisation en transition : le cas Aéroports de Paris entre 1979 et 1991 », *Revue française d'administration publique*, n° 111, vol. 3, 2004, pp. 501-515, <https://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2004-3-page-501.htm> (<https://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2004-3-page-501.htm>) [consulté le 25/02/2018].

6 ZOU Bo, HANSEN Mark, « Impact of operational performance on air carrier cost structure : Evidence from US airlines », *Transportation Research Part E48*, 2012, pp. 1032-1048, <https://www.sciencedirect.com/science/ar->

[ticle/abs/pii/S1366554512000269](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554512000269) (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554512000269>) [consulté le 10/03/2018] ; HANSEN Mark, GILLEN David, DJAFARIAN-TEHRANI Reza, « Aviation infrastructure performance and airline cost: a statistical cost estimation approach », *Transportation Research Part E* 37, 2001, pp. 1-23, [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(00\)00008-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(00)00008-9) ([https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(00\)00008-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(00)00008-9)) [consulté le 10/03/2018].

7 RANISI Mariano, « Gli aeroporti », in FERRARI Paolo (dir.), *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Franco Angeli, Milan, 2004, pp. 81-98.

8 GIUNTINI Andrea, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », in *Storia d'Italia, L'Industria, I problemi dello sviluppo economico*, Einaudi Editore, Edizione Speciale per il Sole 24ore, Milan, v. 21, 2005, p. 583.

9 CASTRONOVO Valerio, *L'Italia del miracolo economico*, Laterza, Rome, 2010, p. 93 sqq.

10 La construction de l'A1 se déroule par phases. Elle est inaugurée en 1964. Cf. MAGGI Stefano, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Rome, 2009, p. 118 sqq.

11 Membre des formations catholiques de la résistance, Paolo Emilio Taviani (1912-2001) est parmi les fondateurs de la Démocratie chrétienne (DC). En 1946, il est élu à l'Assemblée constituante. Entre 1948 et 1991, il est parlementaire de la DC, puis il est nommé sénateur à vie par le président de la République. À partir des années 1950, il a eu à plusieurs reprises la responsabilité de différents ministères, jusqu'en 1974.

12 Compte-rendu de séance publique, 23 janvier 1957, Chambre des députés, p. 30384, <https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>) [consulté le 19/10/2011].

13 Le ministère des Participations étatiques est créé le 22 décembre 1956 dans le but de coordonner et de diriger les *holdings* publics – *Ente Nazionale Idrocarburi* (ENI), *Istituto per la Ricostruzione Industriale* (IRI) et en 1963 *Ente Partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere* (EFIM) – qui à leur tour gèrent les entreprises. Cf. SARACENO Pasquale, *Il sistema delle imprese a partecipazione statale nell'esperienza italiana*, Milan, Giuffré, 1975, 132 pages.

14 La flotte d'Alitalia passe de 45 avions à pistons en 1958 à 61 avions à réaction en 1968, tandis que dans la même période son réseau passe de 93 394 km à 267 408 km, et le nombre de passagers transportés monte de 657 146 à 4 149 745 et les places/kilomètres offertes de 759 363 638 à 5 795 151 681. Cf. CNEL, *Osservazioni e problemi dell'aviazione civile italiana*,

op. cit., p. 47. La création de l'*Aero Trasporti Italiani* (ATI), entreprise pour 90 % Alitalia et 10 % IRI, assure l'exploitation du réseau national à partir de 1963, alors que la SAM, dont Alitalia détient 90 % du capital, est la compagnie spécialisée en vols charters. Sur Alitalia, cf. MANTEGAZZA Amilcare, « L'Alitalia : successi e crisi di un campione nazionale », in RUSSOLILLO Franco (dir.), *Storia de l'IRI*, V. 5, Laterza, Rome, 2015, pp. 203-256.

15 Suite au positionnement de l'Italie au sein du bloc occidental, le Parti communiste italien (PCI) et le Parti socialiste italien (PSI) sont expulsés du gouvernement à partir de 1947. Démarre ainsi la période du « centrisme », à laquelle succède, au début des années 1960, l'époque des gouvernements de « centre-gauche », grâce au soutien du PSI.

16 CNEL, *Osservazioni e problemi dell'aviazione civile italiana*, *op. cit.*, p. 82 *sqq.*

17 Le CNEL est un organisme constitutionnel (article 99) institué par la loi du 5 janvier 1957, n° 33.

18 En 1966, les aérodromes civils ou ouverts au trafic civil sont au nombre de quarante-huit mais le trafic se concentre sur onze aéroports. Cf. *Annuaire Civilavia statistica*, Rome, 1966.

19 Le rapport de la commission d'enquête parlementaire, paru le 23 décembre 1961, met en évidence toutes les failles du projet pendant les différentes phases de sa réalisation. De plus, les retards et la gestion douteuse entraînent une augmentation anormalement élevée des coûts. Le montant calculé en 1961 est de 42 milliards de lires, mais pour les infrastructures complémentaires, 30 milliards de lires supplémentaires sont nécessaires. « Costerà settantadue miliardi allo Stato l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino », *L'Unità*, 24 décembre 1961.

20 L'aéroport de Fiumicino était devenu un cas de lutte de pouvoir au sein de la DC. « Fiumicino. L'opera pubblica più costosa degli ultimi quindici anni », *L'Espresso*, 15 janvier 1961.

21 « Perché funziona tanto male l'aeroporto di Fiumicino », *La Stampa*, 6 octobre 1970.

22 ILS : *Instrumental Landing System* (système d'atterrissage aux instruments) ; VOR : *VHF omnidirectional radio range* (radiophare omnidirectionnel VHF) ; DME : *Distance Measuring Equipment* (guidage par mesure de distance) ; VASI : *Visual Approach Slope Indicator* (indicateur visuel de pente d'approche).

23 CNEL, *Osservazioni e proposte sui problemi dell'aviazione civile in Italia*, op. cit., p. 89.

24 Actes du colloque *Convegno sulla professione dei piloti professionisti*, 29-30 novembre 1967, Istituto Italiano della Navigazione, Rome, 1968, p. 19.

25 L'ANPAC est créée en 1952 et depuis 1954 représente les pilotes italiens au sein de l'*International Federation of Airline Pilots Association* (IFALPA). Cette dernière, créée en 1948, rassemble les associations professionnelles de pilotes au niveau international.

26 Fondé en 1971 après une scission au sein de l'ANPAC, le SIPAC rassemble les pilotes autour des syndicats confédéraux puis intègre la Fédération unitaire des travailleurs du transport aérien (FULAT).

27 Créé en 1954, cet organisme interne devait, parmi ses buts, impliquer les associés dans un travail d'étude concernant l'évolution du transport aérien. Ce rôle deviendra plus incisif à partir de 1968 lorsque, par l'approbation du nouveau statut de l'ANPAC, le comité technique est structuré en groupes d'études spécialisés, selon l'organisation existant chez IFALPA.

28 Cette action reprend, en l'étendant à l'échelle nationale, l'initiative mise en place en 1964 pour l'aéroport de Naples par l'ANPAC elle-même, et qui avait produit des résultats dans un délai relativement bref. Cf. ALEGI Gregory, SNIDER Menico, *Una storia scritta nel cielo. L'ANPAC e l'aviazione commerciale in Italia, 1952-2002*, Rome, 2002, p. 56.

29 Alghero, Bari, Catane, Crotone, Comiso, Forlì, Florence, Lampedusa, Lecce, Olbia, Palerme, Pantelleria, Rimini, Reggio de Calabre, Tarante, Trapani. Les aéroports de Gênes et Naples sont signalés mais exclus de la liste parce que, en principe, ils ont les dispositifs, même si les conditions opérationnelles ne sont pas considérées toujours satisfaisantes. « I sedici aeroporti del pericolo », *La Stampa*, 13 mai 1972.

30 Giulio Andreotti (1919-2013) est un des fondateurs de la DC. Il est élu à l'Assemblée constituante en 1946 et reste parlementaire jusqu'à sa mort (il est élu jusqu'en 1991 et ensuite nommé sénateur à vie). Pendant sa carrière politique, il obtient différents portefeuilles de ministre et il est sept fois président du Conseil.

31 Parmi les victimes du crash figurent, entre autres, des noms connus : le magistrat Ignazio Alcamo, le réalisateur Franco Indovina, le fils du sélectionneur de l'équipe de football Juventus, Vycpalek, ainsi que la journaliste du quotidien *L'Ora de Palerme*, Angela Fais.

32 Il sera remplacé par le libéral Aldo Bozzi après quelques jours au sein du gouvernement Andreotti II. Catholique et antifasciste, Oscar Luigi Scalfaro (1918-2012) devient magistrat après une maîtrise en droit. Il démissionne de la magistrature en 1946 suite à son élection à l'Assemblée constituante. Membre de la DC, il continue à être élu au Parlement jusqu'en 1992. Au fil du temps il est plusieurs fois sous-secrétaire ou ministre dans différents ministères. En 1992, il est élu président de la Chambre des députés, pour devenir un peu plus tard président de la République.

33 « L'inchiesta rivela : uno sbaglio dei piloti sarebbe la causa del disastro », *La Stampa*, 25 juin 1972.

34 Il s'agit d'un Fokker de l'ATI desservant la liaison Reggio Calabre – Bari. Pendant l'atterrissage, il finit par s'écraser contre une ferme en pleine campagne.

35 Eurocontrol est un organisme international créé en 1960 pour harmoniser et unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe ; la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Luxembourg ont adhéré en 1963. L'Italie a adhéré en 1996.

36 Aldo Bozzi (1909-1987) participe à la résistance puis devient membre de l'Assemblée constituante. De 1953 à 1983, il est élu du Parti libéral italien (PLI). Il est sous-secrétaire au ministère des Finances (gouvernement Segni I) et ministre des Transports et de l'Aviation civile (gouvernement Andreotti II).

37 « Trentasei aeroporti da brivido », *L'Unità*, 15 novembre 1972.

38 « I piloti riaffermano : aeroporti pericolosi », *La Stampa*, 25 avril 1973.

39 Membre de la DC, Mario Martinelli (1906 -2001) fait partie de l'Assemblée constituante puis est élu de ce même parti politique dans la 1^{re} à la 7^e législature. Entre 1951 et 1976, il a été six fois sous-secrétaire d'État et sept fois ministre.

40 Compte-rendu X, n° 2238-A, Rapport de la 8^e Commission permanente, séance du 16 octobre 1975, Sénat de la République, p. 550 *sqq.* <https://www.senato.it/sitostorico> (<https://www.senato.it/sitostorico>) [consulté le 12/01/2021].

41 Compte-rendu, rapport de la 10^e Commission permanente, séance du 14 septembre 1978, Chambre des députés, p. 363 *sqq.*, <https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>) [consulté le 19/12/2012].

42 La gestion des aéroports s'articule en trois typologies différentes : aéroports nationaux gérés directement par l'État ; concession des aéroports à des organismes s'occupant de la construction, de l'adéquation et de la gestion ; attribution en concession à des sociétés ou des consortiums dont font partie les autorités locales et régionales. Cf. CNEL, *Osservazioni e proposte sui problemi dell'aviazione civile in Italia*, op. cit., p. 99.

43 « Inchiesta internazionale potrebbe rilevare se Punta Raisi è 'sicuro », *La Stampa*, 25 janvier 1979.

44 Vittorino Colombo (1925–1996), catholique, milite dans la Confédération italienne des syndicats de travailleurs (CISL) et les Associations chrétiennes des travailleurs italiens (ACLI) avant de débiter sa carrière politique. Parlementaire de 1958 à 1994 (soit de la 3^e à la 11^e Législature), il est membre de la Démocratie chrétienne. Entre 1968 et 1980, il a été plusieurs fois ministre.

45 Compte-rendu, séance publique, 15 janvier 1979, Chambre des députés, p. 2629, <https://storia.camera.it/> : <https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>) [consulté le 19/10/2012].

46 Augmentations de salaire, retraites. Cf. SILVA Francesco, NINNI Augusto, *Un miracolo non basta*, Donzelli, Rome, 2019, p. 171 sqq.

47 Juriste de formation, Massimo Severo Giannini (1915 – 2000) est professeur de droit administratif aux universités de Sassari, Pérouse, Pise et Rome. Membre du Parti socialiste italien, il est consultant pour la Constituante, et fait partie de différentes commissions ministérielles. Il s'éloigne du PSI en 1953 pour s'en rapprocher à nouveau dans les années 1980. Entre 1979 et 1980, il est deux fois ministre de la Fonction publique du gouvernement Cossiga I et Cossiga II, en tant que technicien du camp socialiste.

48 Compte rendu X, n° 293-A, rapport de la 8^e Commission permanente, Législature VIII, Sénat de la République, <https://www.senato.it/sitostorico> (<https://www.senato.it/sitostorico>) [consulté le 12/01/2021].

49 Cf. IGNAZI Piero, *I partiti in Italia dal 1945 al 2018*, Bologne, Il Mulino, 2018, p. 73 sqq. ; PERCY Allan, « Le double visage de la Démocratie chrétienne », *Politix*, vol. 8, n° 30, deuxième trimestre 1995, p. 28 sqq. ; COLARIZI Simona, *Un paese in movimento. L'Italia negli anni Sessanta e Settanta*, Laterza, Bari, 2019, p. 102 sqq.

50 CRAINZ Guido, *Il paese mancato. Dal miracolo economico agli anni ottanta*, Rome, Donzelli Editore, 2005, p. 68 ; CRAVERI Piero, *La Repubblica dal 1958 al*

1992, Turin, UTET, 1995, pp. 235 et 330, cité par CRAINZ, *Il paese mancato*, *op. cit.*, p. 68.

51 GINSBORG Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, Rome, Einaudi, 2006, p. 210.

52 Voir la note de bas de page n° 42.

53 Ancien membre de la Résistance, Loris Fortuna (1924-1985) est prisonnier des Allemands pendant la Seconde Guerre Mondiale. Dans un premier temps, il adhère au PCI, mais en 1957 devient membre du PSI. Il est élu à la Chambre des députés en 1963. Il présente la proposition de loi en faveur du divorce, qui est approuvée en 1970. Le 13 mai 1974, un référendum pour l'abrogation de cette loi confirme en revanche l'avis favorable de la plupart des Italiens. Engagé ensuite en faveur de l'avortement, il se rapproche du Parti radical.

54 Procédure d'information sur la *Situation de l'aviation civile en Italie*, Législature VI, Chambre des députés, p. 327 *sqq.* <https://storia.camera.it/> (<http://storia.camera.it/>) [consulté le 19/10/2012].

55 Le PCI est le premier parti dans plusieurs mairies et commence à administrer cinq régions et plusieurs villes importantes, grâce à des accords politiques locaux. À propos des résultats et des limites des « conseils municipaux rouges » (*giunte rosse*) entre 1975 et 1980, voir, entre autres : GINSBORG Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, *op. cit.*, p. 531 *sqq.* ; CRAINZ Guido, *Il paese mancato. Dal miracolo economico agli anni ottanta*, *op. cit.*, p. 527 *sqq.* ; LEPRE Aurelio, *Storia della Prima Repubblica. L'Italia dal 1943 al 2003*, Il Mulino, Bologne, 2017, p. 286 *sqq.*

56 Depuis 1973, le secrétaire général du PCI, Enrico Berlinguer, formule le « compromis historique » à savoir une forme de « collaboration entre les trois plus grandes représentations du mouvement populaire italien, communiste, socialiste et catholique » ayant le but de partager la responsabilité du gouvernement (propos de Enrico Berlinguer durant le Comité central du PCI du 7-9 février 1973, cités par CHIARANTE Giuseppe, « Alle origini del compromesso storico », *La Rivista del Manifesto*, décembre 2003, www.larivista-delmanifesto.it [consulté le 16/06/2015]). En 1976, le score du PCI aux élections générales est proche de celui de la DC. Cette même année, le 3^e gouvernement Andreotti est soutenu par l'abstention des communistes et des socialistes. Il sera dénommé le « gouvernement de la non confiance ». Le PCI retire son soutien au gouvernement en janvier 1979 pour revenir à l'opposition. En 1978, la confiance au 4^e gouvernement Andreotti a été votée le

16 mars, c'est-à-dire le jour où le groupe terroriste d'extrême gauche « Brigades rouges » enlève le président de la DC, Aldo Moro, qui est assassiné le 9 mai 1978. Par la mort de celui qui était le plus important interlocuteur du secrétaire du PCI, Enrico Berlinguer, commence le déclin de la stratégie politique dénommée « compromis historique ».

57 Suite à la baisse du nombre des passagers au milieu des années 1970, la modernisation des infrastructures et des installations existantes est considérée comme le choix le plus cohérent avec le développement du trafic aérien et la situation économique du pays. Cf. rapport de la X Commission permanente, n° 638-A, Actes parlementaires, Documents projets de loi et rapports, législature VII, Chambre des députés, <https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>) [consulté le 12/01/2021].

58 Compte-rendu, séance publique, Sénat de la République, 26 juillet 1979, p. 446 sqq., <https://www.senato.it/sitostorico> (<https://www.senato.it/sitostorico>) [consulté le 19/10/2012].

59 En 1946, Luigi Preti (1914-2009) est élu du PSI à l'Assemblée constituante. En 1947, il adhère au Parti socialiste des travailleurs italiens (PSLI) créé par Giuseppe Saragat en opposition au secrétaire du PSI Pietro Nenni, et ensuite dénommé Parti socialiste démocratique italien (PSDI). Il est élu député de la 1^{re} à la 9^e législature. Il a obtenu différents portefeuilles de ministre entre 1958 et 1980.

60 Actes parlementaires, *Lignes et propositions pour un plan général des aéroports et la restructuration de l'aviation civile*, DOC. XVIII, n° 2, Chambre des députés, 28 décembre 1979, 270 pages, <https://storia.camera.it/> (<https://storia.camera.it/>) [consulté le 19/10/2012].

61 Cette loi établit, entre autres, une actualisation du PGT tous les trois ans. Cependant ce délai ne sera pas respecté. Cf. CASANOVA Mauro, BRIGNARDELLO Monica, *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, vol. 1, Giuffré, Milan, 2011, p. 49.

62 Le projet des syndicats confédéraux de réaliser un syndicat unique national (1970-1971) ne voit pas le jour mais il se concrétise dans certaines branches d'activités. Dans le transport aérien est créée la FULAT. Pour un traitement plus approfondi du projet du syndicat unique national, voir entre autres : TURRONE Sergio, *Storia del Sindacato in Italia 1943-1980*, Laterza, « Biblioteca Universale Laterza », Bari, 1981, 575 pages ; LORETO Fabrizio, *Storia della Cgil dalle origini ad oggi*, Ediesse, Rome, 2009, 191 pages ; COUFFIGNAL Georges, *Les Syndicats italiens et la politique*, Presses universitaires de Gre-

noble, Grenoble, 1978, 303 pages ; LAFOUGÈRE Michel, « Les difficultés actuelles du syndicalisme italien », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes*, t. 90, n° 1, Rome, 1978, pp. 423-466.

63 CORSI Roberta, « Corporatisme et syndicats de classe : le transport aérien en Italie dans les années 1970 », in BARZAMAN John, CHEVANDIER Christian (dirs.), *Dynamiques des identités. Travail et organisation*, Presses universitaires de Rouen et du Havre (PURH), Rouen, 2015, pp. 67-80.

64 « La mappa degli aeroporti insicuri », *La Stampa*, 2 mars 1975.

65 « Trattativa ad oltranza da lunedì sulla lunga vertenza degli aerei », *La Stampa*, 17 mars 1979.

66 Cf. *Corriere della sera* « Perché i controllori minacciano ancora di paralizzare i voli », 29 juin 1979 ; *Corriere della sera*, « Estate difficile degli uomini-radar », 11 juillet 1979.

67 L'ANACNA est créée en 1959 en tant qu'association des (alors peu nombreux) contrôleurs du trafic aérien non militaires mais rattachés au Ministère de la Défense. Elle organise des activités de propagande sur le service de la navigation aérienne, à l'instar d'une association culturelle. Le profil de l'association commence à changer à partir de 1974 lorsqu'un groupe de militaires (contrôleurs de vol et assistants) adhère à l'ANACNA.

68 Sandro Pertini (1896-1990), socialiste, est persécuté par le régime fasciste et plusieurs fois condamné à des peines de prison ou dans des lieux de relégation. Il participe de manière active à la Résistance et devient dirigeant du Comité de Libération nationale de l'Italie du Nord (*Comitato di liberazione nazionale Alta Italia*, CLNAI). Il est élu du PSI à l'Assemblée Constituante puis devient parlementaire. Entre 1968 et 1976 il est président de la Chambre des députés. Il devient président de la République en 1978.

69 Le phénomène du terrorisme d'extrême droite et d'extrême gauche rend la décennie assez tendue. Par l'attentat à la bombe organisé à Milan Piazza Fontana, le 12 décembre 1969, débute la « stratégie de la tension ». Cette expression désigne les attentats imputables à l'extrême droite, qui auraient bénéficié de la complicité de certains secteurs de l'appareil d'État. De même, enlèvements, assassinats et cas de blessures sont revendiqués par des formations d'extrême gauche dont la violence aboutit à l'enlèvement et au meurtre du leader démocrate-chrétien Aldo Moro. Sur le terrorisme en Italie, voir entre autres : DELLA PORTA Donatella, *Cifre crudeli : bilancio dei terrorismi italiani*, Istituto di studi e ricerche Carlo Cattaneo, Bologne, 1984, 76 pages ; FERRARESI Franco, *Minacce alla democrazia : la destra radicale e*

la strategia della tensione in Italia nel dopoguerra, Feltrinelli, Milan, 1995, 411 pages ; NOVELLI Diego, TRANFAGLIA Nicola, *Vite sospese. Le generazioni del terrorismo*, Baldini Castoldi, Milan, 2014, 553 pages ; SOMMIER Isabelle, *La Violence politique et son deuil. L'après-68 en France et en Italie*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, 253 pages ; LAZAR Marc, MATARD-BONUCCI Marie-Anne (dirs), *L'Italie des années de plomb*, Éditions Autrement, Paris, 2010, 442 pages ; GIOVAGNOLI Agostino, *Il caso Moro. Una tragedia repubblicana*, Il Mulino, Bologne, 2005, 382 pages.

70 Voir entre autres : COLARIZI Simona, *Un paese in movimento. L'Italia negli anni Sessanta e Settanta*, Laterza, Bari, 2019, 163 pages ; DE LUNA Giovanni, *Le ragioni di un decennio. 1969-1979. Militanza, violenza, sconfitta, memoria*, Feltrinelli, Rome, 2011, 253 pages ; BERTILOTTI Teresa, SCATTIGNO Anna (dirs), *Il femminismo degli anni Settanta*, Viella, Rome, 2005, 256 pages ; LUSSANA Fiamma, *Il movimento femminista in Italia : esperienze, storie, memorie (1965-1980)*, Carrocci, Rome, 243 pages.

71 Les syndicats autonomes ne sont pas homogènes. Les secteurs les plus touchés sont l'éducation, l'Administration et les transports, notamment le transport aérien et le chemin de fer.

ABSTRACTS

Français

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le trafic aérien, grâce au progrès technologique, connaît une forte expansion. Dans tous les pays les plus avancés dans le domaine aéronautique, ce développement est allé de pair avec celui des infrastructures aéroportuaires dans le but de garantir la sécurité des vols et de soutenir économiquement le secteur face à la concurrence internationale. Bien que la compagnie nationale Alitalia, depuis les années 1960, soit parvenue à obtenir des résultats compétitifs, cette dynamique vertueuse n'affecte pas l'Italie, où le développement du réseau aéroportuaire et des installations connexes est négligé du point de vue de la programmation et des investissements.

Lorsque le crash de 1972 à Palerme porte à l'attention du grand public la gravité des problèmes, confirmés d'ailleurs par des enquêtes ministérielles et parlementaires, la situation atteint son paroxysme. En entrant au cœur des querelles politiques, cet article analyse, à l'aide des sources parlementaires et journalistiques, le débat national des années 1970 pour décortiquer le processus décisionnel provenant des rapports de force entre institutions et syndicats.

English

After the end of the Second World War, technological advances ensured a constant upward trend of air traffic. In all the most advanced countries in the field of aeronautics, this expansion went hand in hand with the development of airport infrastructures and air traffic control systems in order to strengthen the sector's quality and reliability both in economic and in safety terms.

Although Alitalia, the national airline, had achieved competitive results since the 1960's, in Italy the development of airport networks and related facilities was neglected in terms of programming and investment. The Palermo-Punta Raisi crash of May 5, 1972, causing the death of 115 people, demonstrated the shortcomings of this system and prompted a serious debate among political forces and employee representative bodies. In spite of nationwide investigations by ministerial and parliamentary commissions, the initiatives to improve air transport safety were ineffective compared to the seriousness of the situation, and more crashes occurred over the decade. Focusing on the intrinsic limits of the decision-making processes within the Italian political system, the article investigates the various interests involved and the roles of the key actors in order to understand the continuities and disruptions of the policy sector in the 1970's.

INDEX

Mots-clés

infrastructures aéroportuaires, navigation aérienne, sécurité, aéroports, syndicats, Italie, Palerme, Rome Fiumicino

Keywords

aviation infrastructures, air traffic control, airports, security, trade unions, Italy, Palerme, Rome-Fiumicino

AUTHOR

Roberta Corsi

Chercheuse indépendante. Doctorat d'histoire au Centre de recherche interdisciplinaire sur les mobilités IDEES-Le Havre (CIRTAI)
r333999@hotmail.it