

### DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori CORNAGGIA MEDICI, BISORI, CHABOD, DE UN-  
TERRICHTER, GRONCHI, LOMBARDI, PARRI, SIBILLE e SPIGAROLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MARZO 1967

#### Contributo annuo al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (C.S.T.A.)

ONOREVOLI SENATORI. — La serietà, la concretezza e l'indipendenza da interessi particolari che hanno caratterizzato i servizi resi dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei alla comunità nazionale nel corso dei suoi sedici anni di vita hanno fatto ovunque conoscere questo ente come un'associazione caratterizzata da una moderna vocazione per lo studio e la divulgazione della problematica di uno dei più incisivi fattori di progresso della società contemporanea, qual'è l'aviazione civile.

Costituito nel 1950 come « libera associazione promossa dalle Camere di commercio industria e agricoltura d'Italia, con il fine di incrementare la conoscenza dei problemi connessi con lo sviluppo dei trasporti e del lavoro aereo » ed eretto in ente morale con decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1955, n. 343, il Centro ha assolto una funzione di pubblico interesse unica nel nostro Paese in favore del potenziamento dell'intero settore dell'aviazione commerciale, comprendente, oltre i servizi di linea, gli aeroporti, l'infrastruttura per il controllo e l'assistenza al volo.

L'Italia, attraverso il Centro, è stata presente sul piano internazionale nel dibattito

delle idee sul progresso dell'aviazione civile e nella produzione della documentazione specifica per la loro divulgazione.

Alla tribuna del Centro si sono avvicendati dal 1950 in qua esponenti tra i più qualificati dell'aviazione commerciale internazionale, uomini di governo, politici, economisti, tecnici, per illustrare e dibattere i problemi del giorno dell'aviazione civile.

Il Centro cura una documentazione tra le più aggiornate e complete esistenti nel mondo in materia di politica, economia e organizzazione dell'aviazione commerciale nei vari Paesi e ha un'attrezzatissima biblioteca specializzata, frequentata assiduamente da studenti e studiosi di questa materia.

Con la sua intensa attività il Centro ha avuto una funzione determinante nello sviluppo dell'aviazione civile italiana nel dopoguerra, i cui progressi si possono sintetizzare in tre momenti: creazione della Compagnia nazionale di bandiera avvenuta nel 1957; passaggio dell'amministrazione della aviazione civile dal Ministero della difesa a quello dei trasporti, che ha assunto la denominazione di « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile », avvenuta nel 1963; firma dell'accordo di cooperazione tra l'Italia

## LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e l'agenzia europea per la sicurezza della navigazione aerea « Eurocontrol », avvenuta nel 1966.

La reputazione guadagnatasi dal Centro nel campo della sua specialità sia in Italia che all'estero è confermata da numerose e qualificate adesioni di soci, tra cui 34 Facoltà e Istituti universitari italiani e numerose organizzazioni estere, come la Comunità economica europea, l'Eurocontrol, la Harvard University, la McGill University, enti aeronautici italiani ed esteri, numerosi uomini politici, tecnici, operatori economici e giornalisti. L'Ente fu ufficialmente invitato alla XIV Assemblea generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) e lo scorso anno ebbe assegnata una commessa di studio da parte della CEE.

Per assicurare al Paese la sopravvivenza a fattori contingenti di una « centrale di idee » ormai entrata a far parte integrante del patrimonio culturale della Nazione, si pone oggi l'esigenza di un intervento finanziario dello Stato a carattere continuativo, a sostegno del bilancio del Centro, da effettuare attraverso un apposito provvedimento di legge. Infatti, per operare, com'è sua tradizione, con autonomia di giudizio e libertà di azione in un settore particolarmente difficile e sul quale ormai convergono notevoli interessi, il Centro deve poter contare su un contributo minimo vitale da parte dello Stato, interessato a che l'azione qualificata di questo Ente continui a essere improntata a uno spirito di genuino interesse pubblico.

In questo modo, senza togliere nulla al carattere di libera associazione proprio del

Centro, si incoraggia e si consolida l'iniziativa di circa 300 enti e privati, che con quote associative e contributi volontari forniscono al Centro il 60 per cento delle entrate iscritte nel bilancio.

Per la pubblica amministrazione non si tratta, peraltro, di una nuova spesa, in quanto fino dal 1952 il Ministero di tutela dell'aviazione civile ha ininterrottamente corrisposto al CSTA i seguenti contributi annui:

*Ministero della difesa-aeronautica*

esercizio 1952-53	. . . .	L.	500.000
» 1953-54	. . . .	»	500.000
» 1954-55	. . . .	»	500.000
» 1955-56	. . . .	»	5.000.000
» 1956-57	. . . .	»	5.000.000
» 1957-58	. . . .	»	5.000.000
» 1958-59	. . . .	»	10.000.000
» 1959-60	. . . .	»	10.000.000
» 1960-61	. . . .	»	10.000.000
» 1961-62	. . . .	»	10.000.000
» 1962-63	. . . .	»	10.000.000

*Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile*

esercizio 1964	. . . .	L.	10.000.000
» 1965	. . . .	»	15.000.000
» 1966	. . . .	»	15.000.000

Considerato, tuttavia, che, ai fini di una ordinata spesa di bilancio, è necessario che i contributi da parte dello Stato siano previsti da disposizioni legislative, si ravvisa la opportunità di presentare il seguente disegno di legge.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (CSTA) è assegnata, a partire dall'esercizio 1967, la somma annua di lire 15.000.000.

**Art. 2.**

All'onere di cui all'articolo 1 si provvede a carico del capitolo 1384 del bilancio dello Stato per l'esercizio 1967.

**Art. 3.**

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che esercita la vigilanza sul CSTA, potrà aumentare il contributo annuo suddetto in relazione a particolari studi o ricerche di cui darà incarico al CSTA.