

QUALE AEROPORTO NEL NOSTRO FUTURO?

9 OTTOBRE 2008 - ORE 21.00
PALAZZO REGIONALE - AOSTA

arch. Enrico Girardi, libero professionista e pilota d'aliante
lo sviluppo aeroportuale della Valle d'Aosta: storia, urbanistica, ambiente

ing. Paolo Meneghini, pilota commerciale e istruttore di volo
traffico commerciale e volo sportivo tra le nostre montagne

sig. Paolo Gippaz, Sindaco di Pollein
l'impatto della crescita aeroportuale sul territorio

prof. Andrea Salanti, Professore di Economia politica,
Direttore Dipartimento Ingegneria Gestionale
Università di Bergamo, membro del Comitato scientifico ICCSAI
il futuro dei piccoli aeroporti

dott. Haymo Unterhauser, esperto gestionale
il confronto con l'esperienza di Bolzano

Buonasera a tutti e grazie mille di essere qui.

Non tira una gran bell'aria per il volo commerciale in Italia, ma in VdA si intende investire proprio su questo settore. Ritengo doveroso premettere che personalmente non sono contrario all'ampliamento ed al miglioramento delle infrastrutture locali, anzi, tuttavia reputo che sia anzitutto fondamentale capire bene se abbia senso investire sullo sviluppo aeronautico commerciale, o se si stia solamente rischiando di spendere male i soldi pubblici, cioè i nostri soldi.

LA BREVE STORIA DEL VOLO VALDOSTANO

Partiamo dalle origini. Il primo volo in Valle d'Aosta che si ricordi fu fatto da un pilota svizzero: **Agénor Parmelin**, che nel **1914** atterrò a *Mont Fluery*, nei pressi della città. La nascita dell'Aeroporto si deve alla spinta ed all'entusiasmo di un gruppo di appassionati di volo che nel **1956**, in attesa di ottenere il riconoscimento dell'Aero Club d'Italia, fondarono l'**Associazione Valdostana Aeronautica**.

Essi seppero creare un tale interesse ed una grande attenzione sul problema del volo da indurre l'**Amministrazione Regionale** ad avviare la **costruzione dell'aeroporto**. Verso la fine del **1958** - prima ancora che finissero i lavori di costruzione della pista - l'Associazione, che nel frattempo aveva raccolto quasi **200 soci**, venne federata all'Aero Club d'Italia con il nome di **AeroClub Valle d'Aosta**. I voli sul nuovo aeroporto iniziarono il **10 Maggio 1959**, e quasi contemporaneamente ebbe inizio l'attività di addestramento. Fin dall'inizio **la gestione** dell'Aeroporto fu affidata dall'Amministrazione Regionale **all'AeroClub**.

Un enorme contributo all'attività di volo nella nostra regione fu dato nei primi anni '60 da "un giovane signore" che si chiamava **Corrado Gex**, allora **assessore alla Pubblica Istruzione**. Egli fu uno dei primi piloti valdostani ad ottenere il brevetto di pilota: si dedicò con passione ed entusiasmo allo studio ed alla pratica del **volo in montagna**; fu inoltre il **primo pilota italiano** ad ottenere l'autorizzazione provvisoria per l'**atterraggio sui ghiacciai**.

In veste di deputato, il 29 Ottobre 1965, presentò un *decreto legge* per la liberalizzazione delle aree di atterraggio. E' grazie a questa legge se ora possibile ad un aeromobile o ad un elicottero operare al di fuori degli aeroporti posandosi su qualsiasi superficie idonea sia essa un ghiacciaio, un prato, un lago o un fiume.

Se oggi ad Aosta abbiamo un centro operativo della **Protezione Civile** fra i più qualificati in Europa lo si deve in gran parte, all'impulso ed all'attività svolta dall'**AeroClub** in quegli anni, quando, in assenza di ogni altra organizzazione, gli aeromobili del **Club** si prodigavano nelle ricerche di dispersi, nei **soccorsi** a feriti e nel rifornimento di viveri ai rifugi in alta montagna.

Nel **1964** viene fondata l'**AerAosta** che, con un aereo *Pilatus Porter* munito di sci, inizia il **trasporto di turisti** e sciatori sui ghiacciai.

All'**inizio degli anni 60** prende impulso anche l'attività di **volo a vela**. Già con i primi voli in **alianti** ci si rende conto delle **eccezionali potenzialità** del volo librato in Valle d'Aosta (pressochè uniche in Europa, facendo del volo a vela un'**eccellenza** regionale), e - grazie alle iniziative propagandistiche avviate dall'istruttore Vitelli - arrivano in valle i primi **volovelisti stranieri**.

Per dare l'idea di che cosa significhi volare fra le nostre montagne, sappiate che partendo da Aosta sono stati fatti svariati record: ad esempio si sono raggiunte quote di oltre **10.000 m** e distanze superiori a **1.000 Km**; queste sono *performance* che si possono realizzare in poche altre parti d'Europa. Attività parallele e non di minore importanza sono state il paracadutismo ed il volo a motore in montagna (con specialità di atterraggio sui ghiacciai).

Negli **anni '70** e sino a tutti gli anni '80 gli **stages** raccolgono gruppi numerosi di piloti con una **70ina alianti a settimana** (e relativi piloti con famiglie, ecc...) durante il periodo primaverile/estivo. Generalmente i piloti che si spostano dall'estero per volare sono persone che "possono spendere", hanno soldi, dunque un buon turismo per la Regione con un indotto interessante.

I cambiamenti economici e sociali avvenuti negli **anni '90** hanno notevolmente mutato la realtà in cui l'aeroclub si trova ad operare. Nel frattempo l'importanza del Club come struttura di soccorso è notevolmente diminuita ed il volontariato di allora è stato sostituito dalla struttura della protezione Civile ed i velivoli ad ala fissa hanno lasciato il posto ai più versatili elicotteri.

Nel 1987 l'AeroClub ha cessato di essere il Gestore dell'aeroporto.

Da una sua costola nacque l'**Air Vallee** col compito di istituire i primi collegamenti aerei commerciali da Aosta, parallelamente al traffico privato; evidenzio che **turistico** e' diverso da **commerciale**: con *turistico* si intende in linea di massima *piccoli aerei che vengono "a spot" (ogni tanto)*, con *commerciale* si intende voli di linea periodici. Non è un dettaglio.

Da allora si è avuto un sostanziale **decremento** dell'afflusso di **piloti stranieri**, anche in seguito alle forti limitazioni di accesso che sono state create per attivare il volo commerciale: parlo di recinzioni, di verifiche di polizia di frontiera, impossibilità di accesso all'aeroporto da parte delle famiglie dei piloti stranieri, ecc...

Il risultato è stato un drastico impoverimento dell'indotto turistico che si era voluto sviluppare sin dai tempi di Corrado Gex.

Il **2 Ottobre 2008** viene chiusa la pista per i lavori di allungamento; tempo stimato dei lavori: 11 mesi, salvo ritardi.

E poi, che cosa succederà? Molto sta alle future decisioni politiche.

URBANISTICA

Breve cronistoria. Il progetto di organizzazione urbanistica che interessa lo sviluppo aeroportuale fu inquadrato da un **Master Plan** che risale all'**Agosto del 2003**; fu approvato sulla base di un progetto dello studio *Tecno Engineering 2C srl*; lo stesso studio nel **2004** ha poi progettato poi **Piano di Sviluppo Aeroportuale**, e che - assieme al celebre *arch. Gae Aulenti* con la *Tecnoservice* - ha portato avanti nel **2008** la progettazione **preliminare**, definitiva ed esecutiva del futuro **Air Terminal**.

Naturalmente non vi è nulla da obiettare all'operato dell'*arch. Aulenti* che *ha fatto il proprio mestiere*, al di là di ogni giudizio di carattere progettuale; tuttavia alcuni **dubbi sulle "scelte politiche" di carattere urbanistico** sorgono relativamente ad alcuni aspetti fondamentali. Vediamoli.

La parola da cui partire è **intermodalità**.

L'urbanistica ha una propria logica assai pragmatica nel suo sviluppo progettuale. Uno dei cardini attorno al quale si articola questo ramo dell'architettura è la facilità di spostare cose e persone, in modo fluido, economico, rispettoso di persone ed ambiente.

Intermodalità significa in buona sostanza creare una rete, cioè delle connessioni fra le varie infrastrutture di trasporto e fra le esigenze di chi le usa, da chi **"abita il territorio"**.

Oggi succede che in Italia abbiamo mediamente **un aeroporto ogni 70 Km** (in linea d'aria), mentre nel *resto d'Europa* - in prima linea la Spagna e la Germania - fa esattamente il contrario.

In Italia abbiamo ben **101 aeroporti**, di cui addirittura **45** (tra poco 46) per il traffico commerciale. L'Europa li riduce, l'Italia li aumenta; la VdA segue il *trend* tutto italiano di farsi l'**aeroporto commerciale davanti a casa**.

La realtà locale è quella di voler ampliare dove non c'è più **spazio**, ovvero a ridosso della città. Quando ho misurato le dimensioni del nuovo aeroporto e le **distanze** a disposizione sono rimasto stupito:

- la testata pista verso Ovest disterà' poco più di **1.000 m** dal cavalcavia di **corso Ivrea**, e circa **500 m** dall'attuale **casello autostradale** di Aosta Ovest;
- dalla pista alle **zone commerciali** limitrofe (*Carrefour* a Sud e loc. *Amérique* a Nord, per intenderci) circa **200 m**;
- dall'**autostrada** circa **100 m**.

Cura del ferro. Sin dai tempi dell'università al *Politecnico di Milano* a lezione i docenti ci spiegavano che i problemi di mobilità si risolvono anzitutto con il treno: bassissimo *costo* di esercizio, poca *manutenzione*, minimo *impatto ambientale*.

E' dunque evidente che **la vera soluzione** alternativa ad un costosissimo aeroporto commerciale è uno sola: la **ferrovia**, o anche una **metropolitana leggera** che servirebbe, oltre ai turisti, anche tutti i pendolari che si muovono lungo l'asse della Regione.

Aosta un aeroporto commerciale ce l'ha già: è Torino Caselle che in line d'aria dista circa **60 Km**

In Germania ed in Spagna ad esempio stanno investendo moltissimo su quello che si chiama **sistema integrato di trasporti**, in base al quale si cerca di *ripristinare le linee ferroviarie dismesse, potenziando quelle esistenti, oltre al ridimensionamento della viabilità*; sotto i **400 Km** di distanza viene privilegiata la ferrovia anche all'automobile, e *di costruire nuovi aeroporti proprio non se ne parla*.

Tutte queste infrastrutture son collegate a grossi *hub* aeroportuali che vengono realizzati il piu' distante possibile fra di loro. E' evidente come **un grosso aeroporto** molto ben *organizzato e collegato da infrastrutture di collegamento*, possa funzionare assai **meglio di tanti piccoli** aeroporti scollegati che tentano di farsi un'inutile concorrenza.

Veniamo dunque alla "lezione spagnola". Olé!

La Spagna e' un paese in *rapidissima crescita economica*; li' hanno gestito la **ferrovia** in modo intelligente ed efficiente: i treni non hanno quasi mai *ritardi* ed una tratta media di **100 Km** si percorre in **mezz'ora** (esempio **Madrid-Toledo: 27 minuti**). Se qualcuno di voi ha provato a prendere il treno **Aosta-Torino**, simile tratta di circa *100 Km*, sa di che cosa sto parlando: da **1 ora e 58 minuti** minimo a **2 ore e 43 minuti**, salvo ritardi. Sono andato a controllare sull'orario delle Ferrovie, naturalmente. Oltre 4 volte di piu' nella migliore delle ipotesi.

In Spagna **se ritarda** di 15 minuti il **biglietto viene rimborsato** della meta', se di 30 minuti il rimborso e' completo; da noi la situazione è un poco diversa.

I **vantaggi** sono evidenti per quanto semplici: il **treno** lo prendi *in città* e ti porta praticamente *ovunque*, anche nel *centro di una grande città*. **L'aereo di linea** prevede di arrivare in un aeroporto che non può necessariamente essere in *centro città* (salvo casi rari tipo **Hong Kong**, dche però è stato chiuso alcuni anni fa poiché non ce la facevano più a conviverci) e di trovare un *parcheggio a pagamento s'intende*, di fare un *check-in*, facendo poi la stessa trafila una volta giunti allo scalo di destinazione ...avendo una **meteo** che consente di fare cio', *cosa che qui in Valle d'Aosta non è così scontata*.

Tutto ciò si traduce in **tempo** speso **in più**, **più soldi** spesi (i costi al Km sono notevolmente differenti), più **inquinamento** generato per gli spostamenti: nel **confronto costi/benefici** stravince la ferrovia.

Sempre in Spagna (esempio limite, lo so) **Madrid-Barcellona - 650 Km** con partenza *ogni 30 minuti* - si percorrono in sole **2 ore e mezza**, cosa che con un aereo sarebbe impossibile. Quasi un'utopia in Italia, certo, però è un bell'esempio da seguire.

La **lezione spagnola** è che **non** bisogna cercare di far **concorrenza agli aeroporti grandi** (anche perché Aosta non ne sarebbe in grado), bisogna fare un'unica cosa: "**fare sistema**" tra **la ferrovia locale e l'aeroporto che** - come già accennato - **già abbiamo a nostro servizio: Torino Caselle**.

E' evidente che è sul **ferro che bisogna investire**, *non su improbabili piccoli scali commerciali*.

Aosta in buona sostanza non ha bisogno di una **nuova aerostazione**, ed in linea di massima forse neppure di una **pista più lunga** dove si possa - assai improbabilmente - atterrare di **notte**.

L'illuminazione pista (già realizzata alcuni anni fa e *mai usata per il volo notturno di aerei* ed ora da rifare per l'allungamento in atto), come pure la **radioassistenza**, sono **un orpello**, *secondo me*, molto costoso ed abbastanza inutile per il **futuro aeronautico locale**.

AMBIENTE

Inquinamento acustico.

Il problema dell'impatto che ha sull'ambiente un aeroporto è notevole.

Partirei con **un recente opuscolo** a cura dell'Ass.to Territorio, *Ambiente ed Opere Pubbliche della VdA*, nonché dell'ARPA VdA nel quale vengono illustrati con diligente chiarezza gli aspetti della **Legge Quadro 447/95**.

"écolo" n°8.

Qui vengono ben spiegati i problemi correlati al rumore, quanti dB sono accettabili in ambito urbano (**55 dB** giorno 45 dB notte) e quanto rumore produce - ad esempio - un aereo di linea (**130 dB**).

*Qualcuno ha idea di che cosa significhi avere un **aereo di linea da 90 posti** che passa sopra alla testa?*

Gli **aerei di linea** che *attualmente transitano sopra* alla Valle d'Aosta si sentono poco; ma quelli passano a ben oltre **5.000 m** di quota; per **atterrare e decollare** da Aosta passeranno a *pochissime centinaia di metri* ed il risultato sarà ovviamente diverso.

Sarebbe bello che i *sostenitori dello sviluppo commerciale* facessero **sentire alla popolazione** che cosa accadrà, facendo venire un **jet (90 posti, a pieno carico)** e simulando un *atterraggio ed un decollo* con le *procedure* sorvolo (inevitabilmente dei **centri abitati**), *entrando ed uscendo* dalla Valle alle quote utili all'**avvicinamento**, che non sono - per forza di cose - tanto ripide, interessando pertanto molti comuni.

C'è una cosa della quale non ho mai sentito parlare per il futuro aeroporto commerciale, ed è **l'impronta acustica**, o "*impronta del rumore*".

Nella copia della **V.I.A.** che ho avuto **sottomano non compare una vera analisi** di questo pesantissimo impatto.

Siccome c'è in progetto la realizzazione - anzi, il rifacimento ed il potenziamento - dell'**illuminazione pista** (che in realtà *esiste da anni*, ma non è mai stata realmente utilizzata... *ora smantellata per essere rifatta*), significa che **di notte** ci troveremo ogni tanto qualche simpatico jet a *coreografare musicalmente i nostre sonni* col rumore dei suoi motori a reazione.

La vocazione turistica della *Vallée* forse è un po' minacciata: il **turista** che viene in VdA cerca anche - non solo, certo - la *quiete*, il *silenzio maestoso* della montagna.

Il **rumore** di un aereo che **atterra/decolla**, siccome non potrà venire giù in picchiata da 3.000 m sull'aeroporto, **verrà sentito anche dai comuni di tutta la vallata centrale**, lungo la quale il sentiero di atterraggio/decollo si dovrà necessariamente sviluppare.

Inquinamento atmosferico.

Che cosa respireremo di nuovo ad Aosta e nelle vicinanze dell'aeroporto?

Chi vive *vicino agli aeroporti* sa bene l'**odore di Cherosene** (*idrocarburi incombusti*): in decollo, rullaggio ed atterraggio i jet producono grandi quantità di *anidride carbonica* e di *ossidi di Azoto*, mentre in fase di crociera l'inquinamento principale è dato dalle emissioni notevoli di *CO2* (*fonte: Agenzia per l'Ambiente*).

Gli **idrocarburi** sono *fortemente permeabili* rispetto alle **falde acquifere**: l'inquinamento generato dai jet andrebbe a sommarsi a quello attuale, intaccando inevitabilmente anche l'ecosistema idrico.

...acqua che ci *beviamo*.

Inquinamento elettromagnetico...

Vari strumenti utili per il volo strumentale, fra questi il grosso sistema **VOR** che si vede bene sopra alla collina di "quota BP", vicino a Saint Christophe.

È vero, non si sa molto rispetto a questa fonte di inquinamento, si sa per certo che non fa bene e che tende a generare leucemie ed amenità varie.

Da cui... **meno ce n'è e meglio è.**

Infine alcune note per aprire i temi che seguiranno questa sera.

Fonte ENAC (ente nazionale per l'aviazione civile).

Su **45 aeroporti commerciali**, solo **21** in Italia non sono in perdita (e non è che godano di ottima salute); i dati commerciali a livello Europeo dicono che un aeroporto può avere una **sostenibilità economica** solo a partire da **1.000.000 di passeggeri all'anno**.

Aeroporti con **bacini d'utenza** notevolmente più grandi della VdA sono in fortissima crisi:

- Foggia ha meno di 10.000 passeggeri all'anno,
- Taranto meno di 16.000,
- Biella che ha solo 100 passeggeri l'anno
- Levaldigi (Cuneo) so solo che sono in condizioni disastrose.

In **Spagna** - lezione precedente - l'aeroporto commerciale **più piccolo** muove ben oltre i **4.000.000** di passeggeri all'anno.

Ad Aosta che previsioni ci sono?

Ma questo aspetto lo lascio trattare ai seguenti relatori che sono assai competenti in materia.

Personalmente **non sono contrario** ad uno **sviluppo aeroportuale**, ma va ampliato con **buon senso: non servono realmente voli di linea**, al limite **piccoli jet privati** (che - siccome i lavori ormai sono in atto - di certo potranno atterrare ancor più agevolmente sulla pista in fase di *allungamento*); va soprattutto incentivato il **volo sportivo** che qui - e da poche altre parti in Europa - ha una **potenzialità notevole**.

Basterebbe copiare, oltre che dalla Spagna - ad esempio - dall'aeroporto di **Rieti** e dall'indotto che un'attività come il volo a vela ha innescato.

...e **non ultimo aspetto di importanza è la sicurezza** che concede un aeroporto commerciale **fra le montagne** (con susseguenti caratteristiche microclimatologiche di venti assai forti), a poca **distanza dai centri abitati**.
Rspetto a questo tema **serve** davvero **buon senso**, *lungi da speculazioni di carattere meramente politico*.

Ma di questo ne parlerà di seguito l'ing. aeronauti Paolo Meneghini - pilota commerciale ed istruttore di volo - al quale lascio la parola.

NOTE SINTETICHE A TERGO

per chi volesse approfondire...

Note economiche sugli obblighi normativi dei VVF per ogni aeroporto commerciale di 4° categoria

Per soddisfare gli obblighi normativi di presidio antincendio da parte dei Vigili del Fuoco sarà necessario un personale minimo - stipendiato dalla Regione - pari a 44 persone/giorno x 365 giorni/anno.

Quanto costerà il personale?

Note sul turismo d'oltremontana

Proprio volendo far venire turisti su linee commerciali (aerei low-cost), il turismo attuale ha come potenzialità gli Inglesi: occhi aperti però! Trattasi di turismo assai povero, low-budget, che non porta benessere reale alla Regione, anzi.

I voli low-cost sono in parte pagati dalle Regioni: è davvero un bell'affare per il turismo valdostano?!

Note sull'attività sportiva

L'AeroClub di Aosta è un'associazione senza fine di lucro che ha come scopo la divulgazione della cultura aeronautica e la passione per il volo. All'interno del Club si praticano Volo a Vela, Volo a Motore, Volo Libero, Paracadutismo ed Aeromodellismo.

La Valle d'Aosta condivide con Francia e Svizzera le più alte e belle montagne d'Europa. Grazie alla protezione offerta dalle Alpi alle perturbazioni provenienti da ovest e da Nord, essa gode di un clima secco e soleggiato con un regime di venti particolarmente favorevole alla pratica del volo.

L'Aeroporto Regionale Corrado Gex è situato in comune di Saint-Christophe, a circa 2 Km. dall'uscita Aosta Est dell'autostrada per il traforo del Monte Bianco. La struttura aeroportuale ospita, oltre all'AeroClub, il centro operativo della Protezione Civile e la compagnia aerea Air Vallée. La zona aeroportuale comprende un hotel, un ristorante, un'area picnic ed un campo pratica per il golf.

VOLO A VELA

La Valle d'Aosta è l'Eldorado, in parte ancora in esplorato, del volo a vela, attività sportiva che davvero costituisce un'Eccellenza riconosciuta a livello europeo.

Le maestose montagne che la circondano, oltre a favorire la formazione di intensi movimenti termodinamici, in presenza di vento innescano imponenti movimenti ondulatori che rendono possibili voli di grande performance.

Formazione di base: i corsi per il conseguimento della Licenza di Pilota di Aliante sono aperti tutto l'anno. Per coloro che desiderassero associare l'apprendimento del volo ad un periodo di vacanza in Valle d'Aosta, nei mesi di Luglio e Agosto si organizzano dei corsi intensivi della durata di 15 giorni.

Formazione avanzata: per i piloti pi esperti, nei mesi primaverili si tengono degli Stages per la pratica ed il perfezionamento del volo alpino. Negli anni '80 si arrivava ad avere anche un centinaio di stagisti a settimana (con relative famiglie), nel periodo propizio al volo d'onda (da Marzo a Giugno); poi, gli sviluppi aeroportuali locali parallelamente ad un periodo di recessione economica diffusa in tutta l'Europa, si ha avuto un progressivo calo dell'attività derivante dai mancati investimenti in direzione sportivo-turistica (cosa che invece è avvenuta in Francia, Germania, Olanda e Svizzera).

Voli propaganda: i nostri piloti saranno felici di farvi provare l'ebbrezza del volo silenzioso dell'aquila conducendovi, sulle ali del vento, tra picchi e ghiacciai.

VOLO A MOTORE

Volare con un monomotore tra le valli e le cime della Valle d'Aosta è un'impresa che richiede tecnica ed esperienza, ma ripaga gli appassionati con panorami e sensazioni indimenticabili.

Formazione di base: i corsi per il conseguimento della Licenza di pilota privato sono aperti tutto l'anno e possono essere personalizzati per venire incontro alle necessità di frequenza degli allievi.

Formazione avanzata: ad Aosta opera l'unica scuola di volo italiana autorizzata ad organizzare corsi per il conseguimento della abilitazione ad atterrare sui ghiacciai.

Voli propaganda: i nostri piloti pi esperti sono pronti a condividere con voi il piacere di volare tra le cime ed i ghiacciai delle pi alte montagne d'Europa. In un'ora di volo da Aosta è possibile sorvolare la catena alpina dal Monte Rosa al Monte Bianco.

PARACADUTISMO

Fare del paracadutismo ad Aosta significa lanciarsi in un panorama stupendo: a 3500 metri su Aosta, quota media di lancio, si osserva il Cervino, il Gran Paradiso ed il Monte Bianco.

Formazione di base: la Scuola Regionale di Paracadutismo Sportivo cura la preparazione per l'ottenimento della Licenza di paracadutista.

Formazione avanzata: in Agosto viene organizzato uno stage di perfezionamento per consentire sia alle nuove leve che ai soci pi esperti di accrescere le proprie capacità tecniche e sportive.

Lanci propaganda: grazie all'assistenza della Scuola di paracadutismo, sarà possibile a chiunque provare l'ebbrezza di un salto coi paracadute lanciandosi in tandem con un istruttore.

Tutto ciò per dire che la storia dell'aeroporto è strettamente stata sviluppata dall'attività sportiva e da quella a vocazione realmente turistica, non commerciale.

*per ulteriori informazioni
si visiti il sito internet dell'AeroClub Valle d'Aosta*

<http://www.aecaosta.it>