

Il ciclismo tra geografia, economia e società: il caso dell'Abruzzo

L'evoluzione del ciclismo, come in generale del fenomeno sportivo, riflette in maniera evidente le trasformazioni sociali, culturali ed economiche delle società e produce visibili effetti spaziali nei territori interessati. Il presente contributo si propone di analizzare il rapporto tra ciclismo e Abruzzo, con un'analisi comparativa a scala nazionale, considerandone gli aspetti geografici, economici e sociali. Si focalizza l'attenzione sulla pratica ciclistica professionistica, sui suoi luoghi, dai velodromi ai percorsi delle principali corse che si svolgono nella regione, e sui suoi legami con la società, mostrati attraverso la diffusione della pratica dilettantistica, e con l'economia regionale, espressi attraverso le squadre e gli sponsors.

Cycling between Geography, Economy and Society: the Case of Abruzzo

The evolution of cycling, as in general of the sports phenomenon, clearly reflects the social, cultural and economic transformations of societies and produces visible spatial effects in the territories concerned. This contribution aims to analyse the relationship between cycling and Abruzzo region, with a comparative analysis at a national scale, by considering its geographic, economic and social aspects. It focuses attention on professional cycling, on its places, from the velodromes to the routes of the main races that take place in the region, and on its links with society, shown through the spread of amateur practice, and with the regional economy, expressed through the teams and the sponsors.

Parole chiave: ciclismo, Abruzzo

Keyword: cycling, Abruzzo

Istituto di Istruzione Superiore «Algeri Marino», Casoli (CH) – concettina.pascetta@gmail.com

1. Introduzione

L'interesse verso gli sport nel corso degli ultimi decenni ha sperimentato un incremento considerevole nell'ambito delle analisi svolte in maniera interdisciplinare dagli *sport studies* (v. oltre) a causa della sempre più diffusa pratica sportiva favorita non solo dal miglioramento delle condizioni reddituali e lavorative della popolazione, ma anche dalla maggiore attenzione per la salute individuale e la tutela dell'ambiente.

Molti sport sono stati oggetto di studio approfondito e tra di essi emerge soprattutto il calcio, grazie all'enorme interesse che catalizza per la sua diffusione a livello globale e all'attenzione a esso rivolta dai *media*.

Sebbene in misura minore, anche il ciclismo è stato affrontato attraverso diversi approcci disciplinari tra i quali, ad esempio, quello medico che ha mostrato particolare interesse al fenomeno del *doping*, balzato agli onori delle cronache negli ultimi anni.

L'approccio storico è stato utilizzato, tra gli altri, per l'analisi della diffusione del ciclismo nel dipartimento del Calvados attraverso lo studio delle società velocipedistiche, delle corse, dei corridori, dei vincitori (Marsault, 1995); per l'analisi della storia del Giro d'Italia come specchio dell'evoluzione sociale ed economica nazionale (Marchesini, 2003); per la disamina del rapporto tra Normandia e Tour de France in termini di campioni e luoghi di passaggio delle tappe (Sibout, 2003), mentre quello storico-economico è stato alla base dell'analisi della capacità del Tour de France di adattarsi, nel corso dei decenni, ai nuovi tipi di domanda, beneficiando prima della stampa sportiva, poi delle trasmissioni radiofoniche e televisive, e di attrarre la sponsorizzazione di diversi tipi di imprese ottenendo un perdurante successo commerciale (Mignot, 2016a); e alla base dello studio degli aspetti economici nella storia del ciclismo professionistico (Mignot, 2016b).

L'approccio sociologico è stato utilizzato, ad esempio, nell'analisi del ruolo che alcuni eventi spor-



tivi di massa, come le gare ciclistiche professionistiche di un solo giorno in Belgio, svolgono nella costruzione del capitale sociale inteso come livello di fiducia (De Coninck e Van Bavel, 2023); nello studio, attraverso i quotidiani nel periodo post franchista, della Vuelta a España come simbolo nazionale nell'ambito delle politiche sull'identità regionale e nazionale (Tuck, 2015); nella disamina dell'evoluzione della visione del ciclismo da simbolo, prima, del divertimento delle classi superiori e poi del lavoro della classe operaia fino a espressione delle attività di *fitness* e tempo libero e dei valori di libertà della classe media (Cox, 2008); nell'esame della pratica ciclistica in Francia come riflesso dei cambiamenti sociali e culturali nell'ambito dei quali la bicicletta è vista prima come «borghese» poi come «popolare» e infine come «ecologica» (Gaboriau, 1991); nello studio della bicicletta come espressione di stile di vita, *status* e distinzione sociale nel contesto della borghesia urbana (Hoor, 2022); nell'analisi del ruolo del ciclismo nella trasformazione della strada da un «non luogo» senza identità a un luogo del mito del ciclismo che, coperto di parole inneggianti ai vari campioni, diventa oggetto di rappresentazioni pittoriche, letterarie, fotografiche e musicali (Perissinotto, 2019).

L'analisi politica è stata utilizzata nello studio della relazione spesso conflittuale tra le Federazioni riconosciute a livello internazionale che regolamentavano il ciclismo in Irlanda e in Irlanda del Nord (Howard, 2006), mentre lo studio del rapporto tra i *media* e il ciclismo ha fatto da sfondo non solo alla disamina della capacità narrativa del Tour de France e delle potenzialità dei differenti *media* che coprono l'evento e del loro ruolo nella costruzione di un'identità sportiva di comunità (Grevisse, 1993), ma anche all'analisi dell'universo di simboli e di valori ricostruito attraverso le narrazioni mediatiche del Giro d'Italia e del Tour de France nei loro *spot* ufficiali nei quali emerge il ruolo fondamentale delle diverse forme di spazialità (Mercatanti e Sabato, 2019).

L'approccio di tipo territoriale, in particolare dell'urbanistica, è stato la lente attraverso cui si è analizzato il contributo del ciclismo professionistico negli studi urbani e territoriali come oggetto di indagine e osservatorio attraverso il quale leggere le trasformazioni della città e dei territori (Bozzuto, 2016); è stato realizzato l'atlante storico del ciclismo in Lombardia nel quale si analizzano le valenze e le referenze territoriali del ciclismo inteso come patrimonio culturale sul quale poter sviluppare in futuro un *heritage-based development* (Bozzuto e Di Genova, 2017); è stato considerato il ruolo delle cronache delle corse ciclistiche come fonte di descrizioni delle trasformazioni delle città e dei territori interessati utili agli urbanisti (Bozzuto, 2013).

Dal punto di vista economico, sono state analizzate le caratteristiche delle sponsorizzazioni delle squadre ciclistiche, la loro durata, le motivazioni sulle quali si fonda tale scelta di *marketing* e la forte dinamicità del loro mercato e i risultati economici che ne derivano (Lagae, 2016); gli aspetti economici delle gare ciclistiche professionistiche, analizzando la relazione con il *marketing* e il mercato del lavoro nel ciclismo (squadre e corridori) in ambito europeo (Desbordes, 2006); l'impatto economico del Tour de France sullo sviluppo regionale (Desbordes, 2007, Makkonen e Mitze, 2023).

Spesso sono stati studiati i legami del ciclismo con il turismo, come, ad esempio, attraverso l'analisi delle opportunità strategiche per lo sviluppo del turismo offerte da eventi sportivi legati all'*heritage*, quali il Giro delle Fiandre (Derom e Ramshaw, 2016); attraverso l'esame del ruolo che itinerari condivisi tra ciclisti e altri utilizzatori di alcuni passi montani famosi nella storia del ciclismo possono avere nell'allungamento della stagione turistica nel dipartimento Hauts-Alpes (Mestre-Gonguet, 2002); attraverso la riflessione sulla graduale trasformazione del Tour de France come importante attrazione turistica (Varrajot, 2020).

La lente e i concetti della geografia culturale sono stati utilizzati per l'analisi del Tour de France come mega-evento caratterizzato da mitologia, storie e luoghi simbolo che influenzano la comprensione dei luoghi (Ferbrache, 2013).

In chiave geografico-territoriale è stato studiato l'impatto economico diretto e indiretto delle quattro tappe sarde della 100^a edizione del Giro d'Italia (Piras, 2019); la diffusione a livello mondiale del ciclismo professionistico, la nazionalità dei ciclisti, la distribuzione dei luoghi delle competizioni e la provenienza geografica dei partecipanti alle tre grandi corse a tappe (Mathieu e Praicheux, 1989a); la diffusione dei praticanti e l'indice di penetrazione nel ciclismo e in altri sport (Mathieu, Praicheux e Volle, 1992); la dimensione spaziale e storica del Tour de France, analizzando, da una prospettiva geografica e con l'uso della moderna tecnologia cartografica, la distribuzione delle salite leggendarie verso i passi e le località montane (Bacik e Klobucnik, 2013), e delle località di arrivo delle tappe (Bacik e Klobucnik, 2017); l'evoluzione dei percorsi del Tour de France con attenzione ai confini, alle città toccate dalle tappe e alle grandi salite che hanno un importante ruolo nella costruzione di un evento nazionale ormai leggendario (Fumey, 2006); l'impatto ambientale delle tappe nel Regno Unito del Tour de France del 2007 (Collins, Roberts e Munday, 2012). Inoltre, non sono mancate ricerche sulla capacità di alcuni Paesi di utilizzare il ciclismo, pratica sportiva di carattere speci-

ficatamente territoriale e influenzato dalla geografia, come strumento di sviluppo territoriale valorizzando il legame tra territorio, paesaggio, sport, attività industriali e specializzazione turistica (Rodriguez Gutierrez, 2016).

L'approccio geografico di tipo quantitativo è stato utilizzato molto frequentemente in relazione a numerosi sport, ma sembra essere stato poco rilevante per il ciclismo. Infatti, diversi lavori riguardano gli sport in generale, con l'analisi cartografica della distribuzione geografica delle squadre di alcuni sport di squadra nella regione Languedoc-Roussillon (Volle, 1987); della diversa distribuzione spaziale nel territorio francese dei tesserati in alcune federazioni sportive (Mathieu e Praicheux, 1989b); dell'origine geografica dei calciatori professionisti operanti in Francia, l'individuazione delle regioni di «produzione» e di «consumo» dei giocatori e le conseguenti diverse politiche di reclutamento (Ravenel, 1995). Inoltre, sono stati individuati nelle *comunidades* spagnole legami tra sport e territorio, i modelli spaziali della diffusione della pratica sportiva, una classificazione tipologica degli sport e degli spazi sportivi (Luque Gil, 2012). Oltre a ciò, è stata esaminata la correlazione tra la dimensione urbana della distribuzione spaziale delle squadre di *football* nella regione della Franche-Comté (Mathieu e Praicheux, 1984), e i risultati sportivi delle squadre a livello europeo (Ravenel, 2003) e in Brasile (Thery, 2014).

Considerando che sembrerebbe mancare in letteratura una valutazione quantitativa del rapporto che lega il ciclismo al territorio, questo lavoro si pone la finalità di fornire una prima riflessione su questo binomio con un'analisi condotta a scala nazionale attraverso una comparazione su base regionale, focalizzando l'attenzione sulla relazione che lega tale sport ai contesti territoriali, studiando in particolare il caso dell'Abruzzo.

2. La metodologia

La presente analisi è stata svolta prendendo in considerazione un set di indicatori di tipo geografico, economico e sociale.

Per la dimensione geografica sono stati valutati i luoghi della pratica amatoriale e professionistica del ciclismo, comprendendo sia quella ancorata al territorio grazie all'utilizzo di strutture fisse, quali piste ciclabili e velodromi, sia quella sviluppata dinamicamente su di esso, attraverso l'uso delle strade. Per questo motivo sono stati considerati tre indici: la lunghezza delle piste ciclabili e ciclopedonali per kmq; il numero di velodromi attualmente in uso per milione di abitanti e il numero di volte in cui le loca-

lità regionali sono state toccate con arrivi e partenze dalle tappe di tutte le 105 edizioni del Giro d'Italia¹.

In relazione alla dimensione economica sono stati valutati due indicatori: il numero di volte in cui le imprese regionali hanno sponsorizzato le squadre ciclistiche partecipanti alle ultime 50 edizioni del Giro d'Italia rapportato al numero totale di imprese attive regionali e il numero di imprese produttrici di biciclette e accessori rapportato alle imprese manifatturiere regionali.

Con riferimento alla dimensione sociale sono stati analizzati la diffusione della pratica ciclistica sia attuale, attraverso tesserati e società ciclistiche, sia quella prevedibile per il futuro, tramite le scuole di ciclismo, insieme con i risultati della pratica professionistica nel passato attraverso le tappe per regione di nascita del vincitore in tutte le edizioni del Giro, considerando tali indici tutti rapportati alla popolazione residente delle singole regioni.

La metodologia seguita nel calcolo dell'indice esplicativo del legame di affinità ciclistica, denominato «Velo Index» si è basata in primo luogo sulla misurazione a livello regionale dei suddetti indicatori e successivo loro ordinamento in modo che il valore massimo fosse rappresentativo del più profondo legame con il ciclismo. In seguito, essi sono stati normalizzati attribuendo 100 al valore massimo e 0 a quello minimo attraverso la formula (UNDP, 2007) seguente:

$$x_{norm} = \frac{(x - val.min.)}{(VAL.MAX. - val.min.)} * 100$$

Attraverso la media aritmetica dei valori normalizzati degli indicatori, per ogni regione è stato calcolato un valore sintetico relativo a ognuna delle tre dimensioni. Questi ultimi sono stati sommati ottenendo per ogni regione il «Velo Index» avente un campo di variazione che va da un minimo pari a zero (corrispondente a regioni senza legame col ciclismo) a un massimo pari a 300 (esplicativo di regioni con massima affinità ciclistica).

Le fonti dei dati qui utilizzati sono diverse: in primo luogo sono stati usati quelli disponibili sul sito internet di Feder ciclismo (Federazione ciclistica italiana) relativi ai velodromi attualmente in uso, ai tesserati (amatoriali, professionisti e tecnici), alle scuole di ciclismo e alle società ciclistiche. Inoltre, sono stati presi in considerazione i dati relativi ai Giri d'Italia prodotti da RCS Sport (Società organizzatrice dell'evento) riguardanti le tappe, i vincitori e le squadre partecipanti. A essi si aggiungono i dati forniti dall'Istat relativi alla popolazione e alla superficie territoriale delle singole regioni, i dati forniti dal Siste-



ma informativo delle Camere di Commercio, Movimprese, per quanto riguarda le imprese attive totali, quelle manifatturiere e quelle produttrici di biciclette e accessori e dal sito Internet *www.piste-ciclabili.com*, per quanto riguarda la lunghezza delle piste ciclabili e ciclopedonali nelle regioni italiane.

3. L'Abruzzo e il ciclismo

Sulla base della metodologia descritta, sono stati ottenuti per ogni regione i valori del «Velo Index» che, ordinati in maniera crescente e suddivisi in 5 classi equipaziate, evidenziano per l'Abruzzo (valore 131) un legame con il ciclismo molto profondo, alla stregua delle regioni nord-orientali già note per una tradizione ciclistica risalente ai primordi della storia della bicicletta (fig. 1).

Analizzando le tre dimensioni considerate, si osserva che l'Abruzzo si pone nelle primissime posizioni della graduatoria nazionale grazie a valori parti-

colarmen- te elevati degli indicatori standardizzati geografici ed economici, cioè relativamente ai velodromi, alle sponsorizzazioni e alle aziende produttrici di biciclette e accessori (tab. 1).

In dettaglio, si evidenzia che, a differenza dell'indicatore generale, i dati sulle piste ciclabili, gli unici che permettono di effettuare confronti regionali, denunciano una posizione abruzzese non troppo brillante ponendo la regione al 15° posto nella graduatoria nazionale con soli 24,8 m/kmq, ben lontano dalle regioni maggiormente dotate quali Lombardia (338,3 m/kmq) e Friuli-Venezia Giulia (333,3 m/kmq). Ciò può certamente ascrivere ai caratteri geomorfologici della regione, occupata per i due terzi da un territorio prevalentemente montuoso, oltre che a un ritardo culturale, essendo la stessa ancora fortemente dipendente dall'utilizzo delle auto.

Per quanto riguarda i velodromi, quelli attualmente in uso in Abruzzo sono due, ubicati nelle città di Avezzano e Lanciano, e costituiscono quasi l'8% dei 26 attivi in Italia che sono distribuiti per la metà

Tab. 1. Il «Velo Index» e le sue componenti nelle regioni italiane.

Regione	Geografia			Società				Economia		Velo Index
	Ciclabili e ciclopedonali (m/kmq)	Velodromi / 1.000.000 ab. (2022)	Volte località toccate da Giro da 1909 / 100.000 ab.	Tesserati / 1.000 ab. (2022)	Scuole di ciclismo / 1.000.000 ab. (2022)	Società / 100.000 ab. (2022)	Tappe del Giro vinte da 1909 / 100.000 ab.	Primi sponsor Giro da 1972/ 100.000 imprese tot.	Imprese produttrici bici / 1.000 imprese manifatt. (2021)	
Piemonte	90,7	0,2	7,2	1,2	3,5	5,2	3,9	2,6	2,0	80
Valle d'Aosta	33,5	-	44,6	7,6	16,2	18,6	0,0	-	0,0	111
Lombardia	338,3	0,3	5,2	1,6	2,5	6,4	3,9	19,1	1,5	143
Trentino A.A.	170,1	0,9	26,4	2,5	11,1	13,2	3,9	2,9	1,4	136
Veneto	260	1,0	7,1	2,1	1,9	8,2	3,2	12,8	3,7	164
Friuli V.G.	333,3	1,2	10,3	2,2	4,2	9,4	2,2	5,6	1,1	133
Liguria	49,1	0,7	14,1	1,2	0,7	5,9	3,3	2,2	0,4	61
Emilia R.	179,9	0,7	7,5	1,2	1,6	4,8	2,0	15,5	1,8	117
Toscana	57,5	0,5	10,6	1,4	1,9	7,4	6,3	18,3	0,7	120
Umbria	31,6	-	10,6	2,0	9,3	9,5	2,1	-	0,1	52
Marche	85,3	0,7	9,1	2,0	6,0	8,3	0,9	5,5	1,1	84
Lazio	54,6	0,2	3,9	0,6	3,1	3,2	0,4	0,2	0,5	28
Abruzzo	24,8	1,6	17,7	1,3	4,7	8,0	2,5	14,1	1,6	131
Molise	35,2	-	16,5	0,5	0,0	5,2	0,0	-	0,0	21
Campania	19,5	-	4,3	0,4	2,2	2,2	0,0	-	0,4	15
Puglia	34,6	0,3	3,5	0,7	3,1	3,4	0,1	-	0,5	26
Basilicata	2,3	1,9	10,6	0,6	3,7	4,4	0,2	-	0,5	60
Calabria	12,4	-	5,2	0,2	0,0	1,6	0,1	-	0,3	9
Sicilia	11,2	0,4	2,2	0,6	4,2	3,3	0,6	1,6	0,6	34
Sardegna	6,8	-	1,4	1,4	8,9	6,9	0,2	-	0,6	35

Fonte: elaborazione Pascetta su dati *www.piste-ciclabili.com*, Feder ciclismo, Istat, RCS Sport, Movimprese.

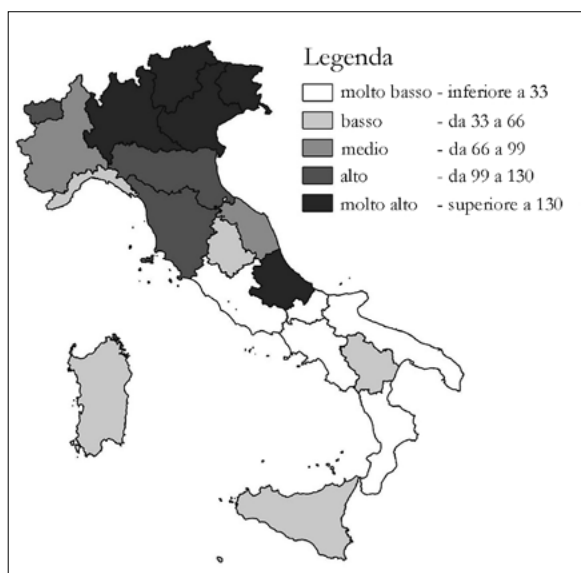


Fig. 1. Il «Velo Index» nelle regioni italiane.
Fonte: elaborazione Pascetta su dati www.piste-ciclabili.com, Federciclismo, Istat, RCS Sport, Movimprese.

nelle regioni settentrionali, tra le quali spicca il Veneto con 5 unità. Non sono dotate di velodromi attivi sei regioni, quattro delle quali meridionali. A livello nazionale si aggiungono 25 velodromi non utilizzati, per esempio perché necessitano di manutenzione, dei quali 4 in Lombardia e altrettanti in Emilia-Romagna. In Abruzzo è presente un solo impianto non più in uso, localizzato nella città dell'Aquila.

Il velodromo di Lanciano, impianto polivalente con stadio di calcio entrato in uso nel 1965, è intitolato al ciclista abruzzese Alessandro Fantini, professionista negli anni Cinquanta. Intitolazione celebrativa di un ciclista locale campione del passato, Vito Taccone, è stata recentemente attribuita al velodromo di Avezzano, situato nella zona nord della città, per il quale nel 2021 sono iniziati lavori di sistemazione della pista e il *restyling* della struttura. Lavori sono previsti anche per il velodromo aquilano, struttura scoperta inaugurata nel 1933 come parte di un complesso sportivo polifunzionale in un'area adiacente al centro cittadino, edificato secondo un modello tipico degli anni Venti e Trenta comprendente, generalmente, anche un campo da calcio e una pista di atletica (Bozzuto e Costa, 2017). Nel 2022 è iniziata la sua messa in sicurezza in considerazione della possibilità futura di un utilizzo nell'ambito della mobilità sostenibile e dell'integrazione con la viabilità ciclabile complessiva.

Il territorio abruzzese è stato interessato da arrivi e partenze delle tappe del Giro d'Italia fin dalla sua prima edizione nel 1909, quando, partiti da Bologna, i corridori dopo 378,5 km percorsi in più di 14 ore,

arrivarono a Chieti. Da allora sono state solo otto le edizioni che non hanno toccato il territorio regionale, per il fatto che le tappe hanno coinvolto il versante tirrenico della penisola, mentre solo due sono le edizioni che, pur avendo attraversato il territorio abruzzese, non lo hanno toccato con arrivi e/o partenze. Fino agli anni Sessanta, l'Abruzzo raramente è stato trascurato dal percorso del Giro che, seguendo un tracciato a forma di circuito (Pascetta, 2019), faceva della regione una tappa obbligata per raggiungere i capisaldi di Roma o Napoli; è, invece, accaduto più frequentemente a partire dagli anni Novanta, quando la leggibilità del percorso come circuito è venuta meno, sostituita da tappe molto distanti tra loro, che a volte hanno reso necessario anche il trasferimento aereo.

In sintesi, sono 24 i comuni abruzzesi che hanno ospitato un totale di 112 arrivi di tappa nelle 105 edizioni svolte fino al 2022 e rappresentano il 5,7% degli arrivi totali effettuati nelle località italiane. Tra le regioni emergono Lombardia (14% degli arrivi), Toscana (9,7%), Veneto (8,7%) ed Emilia Romagna (8,2%). Lombardia e Toscana spiccano anche in relazione alle partenze di tappa (rispettivamente 12,3% e 10,0%) a differenza dell'Abruzzo dove le 114 partenze, in 28 comuni, costituiscono il 5,8%.

Tra i 24 comuni arrivi di tappa spiccano i capoluoghi di provincia e alcuni principali centri urbani: Sulmona fin dal 1911 e Lanciano fin dal 1932, perché nei primi decenni essi avevano le dimensioni demografiche e la dotazione di infrastrutture adatte per garantire l'accoglienza e il soddisfacimento dei bisogni della numerosa carovana. Successivamente, il graduale miglioramento delle condizioni economiche e infrastrutturali del Paese ha permesso il coin-

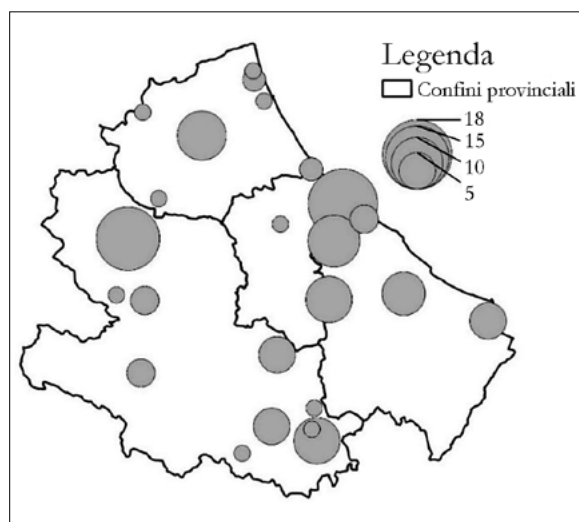


Fig. 2. Abruzzo: località di arrivo di tappa 1909-2022 per numero di volte in cui sono state toccate.
Fonte: elaborazione Pascetta su dati Bergonzi (2017) e RCS.



volgimento di sempre più numerose piccole località, inizialmente turistiche. Tra queste ultime, in Abruzzo, il primo centro turistico a ospitare un arrivo di tappa è stato Roccaraso (1952), seguito da Scanno (1955) e poi da Vasto (1959), prima località balneare (ad eccezione di Pescara). A essi si sono succedute Rocca di Cambio (1965), Giulianova (1966), Silvi Marina (1969), Rivisondoli e Francavilla al Mare (entrambe 1970), Alba Adriatica (1973) e Prati di Tivo (1975) (fig. 2).

Edizioni particolari sono state quella del 2001, in cui per la prima volta il Giro è partito dall'Abruzzo con il prologo a Pescara, unica tappa a cronometro mai svoltasi in territorio regionale fino all'edizione del 2022, e quella del 2019, nella quale L'Aquila è stata scelta come arrivo di tappa per ricordare i dieci anni dal terremoto.

Nonostante le montagne abruzzesi siano imponenti per altitudine e morfologia, esse generalmente non hanno deciso il vincitore finale del Giro a causa della loro distanza dalla sezione finale del percorso che, svolgendosi nella gran parte dei casi nelle regioni settentrionali, attribuiva un ruolo fondamentale alle tappe alpine. Nonostante ciò, fin dalle primissime edizioni sono stati inseriti attraversamenti sui passi montani abruzzesi, come il Piano delle Cinquemiglia (1909) e il Passo delle Capannelle (1913).

Come già notato, le località di montagna sono state interessate inizialmente da semplici passaggi e solo successivamente, con lo sviluppo del turismo montano e della loro capacità ricettiva, da arrivi di tappa, rappresentando un'occasione per la destagionalizzazione dei flussi turistici e per l'attività pubblicitaria in favore del periodo non solo estivo ma anche invernale. Inoltre, negli ultimi decenni la ricerca della spettacolarizzazione ha prodotto anche in Abruzzo l'inserimento di salite sempre più ripide, dure per i ciclisti e appassionanti per gli spettatori: l'arrivo al Gran Sasso d'Italia, inserito per la prima volta nel 1971, se nel 1985 era fissato a Fonte Cerreto (1.120 m) nel 1989 venne spostato a Campo Imperatore (2.130 m) (Friebe e Goding, 2012). La strada più frequentemente interessata da Gran Premi della Montagna è stata la Strada Statale 17, con le salite di Roccaraso (24 volte), del Piano delle Cinquemiglia (15 volte), di Sella di Corno (12 volte) e delle Svolte di Popoli (5 volte).

Relativamente agli aspetti sociali, cioè alla diffusione attuale della pratica ciclistica, si può affermare che i dati relativi a essa sono sottostimati in quanto quelli riguardanti i tesserati prodotti da Federciclismo si riferiscono agli iscritti nelle società ciclistiche ma tralasciano le persone che usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani, fenomeno che è strettamente legato alla duplice natura della biciclet-

ta sia di mezzo di trasporto sia di «attrezzo» sportivo.

I dati disponibili nel luglio 2022 nel sito Federciclismo registrano 1.618 tesserati in Abruzzo, pari al 2,3% delle federazioni regionali (70.532) tra le quali emergono Lombardia (22,2%) e Veneto (14,7%). Il rapporto tra il numero di tesserati e gli abitanti, in letteratura denominato tasso di penetrazione (Mathieu, Praicheux e Volle, 1992), mostra un valore abruzzese di 1,3 tesserati su 1.000 residenti, poco superiore al dato nazionale (1,2). Il risultato più elevato si registra in Valle d'Aosta (7,6) seguito dal Trentino-Alto Adige (2,5) ma quasi tutte le regioni centro-settentrionali si collocano al di sopra della media nazionale mentre quelle meridionali registrano valori generalmente inferiori.

Più di due terzi dei tesserati abruzzesi sono iscritti al settore amatoriale (67,8%; Italia: 55,6%), mentre quote ben inferiori sono rappresentate dal settore promozione giovanile (14,3%; Italia: 23,0%) e dal settore agonistico (12,2%; Italia: 15,4%). Il settore tecnico costituisce una frazione molto limitata (5,1%; Italia: 5,3%) e quello paralimpico una percentuale residuale (0,6%; Italia: 0,7%).

Il futuro della pratica ciclistica è legato anche al ruolo svolto dalle scuole di ciclismo. Secondo i dati Federciclismo sono 6 quelle presenti in Abruzzo, pari al 3,2% delle 185 attive in Italia. Se tra le regioni emergono Lombardia e Sicilia per peso percentuale sul totale italiano (rispettivamente 13,5% e 10,8%), spiccano, invece, Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige per densità sulla popolazione residente (rispettivamente 16,2 e 11,1 scuole su 1.000.000 di abitanti rispetto al 3,1 italiano).

A questo proposito l'Abruzzo (4,7) si colloca al di sopra del valore nazionale. La diffusione del ciclismo nella società è misurabile anche attraverso il numero di società ciclistiche attive. Secondo Federciclismo al luglio 2022, sono 102 quelle operative in Abruzzo e rappresentano il 3,2% del totale nazionale (3.179). Se tra le regioni emergono Lombardia (19,9%) e Veneto (12,5%) spiccano anche Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige per il maggior numero di società su 100.000 abitanti con valori (rispettivamente 18,6 e 13,2) molto al di sopra della media nazionale (5,2). Anche l'Abruzzo (8 società per 100.000 residenti) si colloca al di sopra della media ma fa registrare una dimensione media delle società in termini di tesserati (16) ben inferiore a quella rilevata in Italia (22). Le società mediamente più grandi sono presenti in Valle d'Aosta (41 tesserati in media), Veneto (26), Lombardia ed Emilia Romagna (entrambe 25).

A differenza di quanto evidenziato in letteratura (Mathieu e Praicheux, 1984), in Abruzzo, secondo l'indagine condotta, non si riscontra una correlazione tra luogo e pratica sportiva in quanto la nu-

merosità delle società ciclistiche a livello comunale non è direttamente legata alla dimensione demografica, considerando che i due comuni che registrano il maggior numero di società attive (8 ognuno) vanno dai 22.388 abitanti di Sulmona ai 119.406 di Pescara, quelli che fanno rilevare 3 società vanno dai 6.224 abitanti di Fossacesia ai 53.174 di Montesilvano e quelli con 2 società vanno dai 5.209 di Casoli ai 51.891 di Teramo.

L'importanza della pratica ciclistica nella società abruzzese è stata considerata anche attraverso il numero di volte in cui i corridori della regione hanno ottenuto vittorie di tappa nel corso delle 105 edizioni del Giro d'Italia. Le 32 vittorie abruzzesi (2,5% delle tappe vinte da italiani) sono ben lontane dalle vittorie dei corridori lombardi (385; 30,3%), toscani (232; 18,3%), piemontesi (165; 13,0%) e veneti (156; 12,3%). Mentre per queste regioni le vittorie si sono susseguite a partire dalle prime edizioni (Lombardia e Piemonte dal 1909, Veneto dal 1911, Toscana dal 1922), per l'Abruzzo la prima vittoria risale al 1950.

In relazione alla dimensione economica, cioè ai legami del ciclismo con l'economia regionale, l'analisi della provenienza degli *sponsors* principali delle squadre italiane partecipanti alle ultime 50 edizioni del Giro registra 18 volte sponsorizzazioni abruzzesi. Sebbene esse siano ben al di sotto delle 150 lombarde, 64 toscane, 62 emiliane e 55 venete, tale valore spicca tra le regioni italiane se rapportato alla consistenza del tessuto imprenditoriale totale. Gli *sponsors* abruzzesi hanno incominciato ad affacciarsi al Giro d'Italia a partire dal 1978, dopo l'età dell'oro del ciclismo, quando le aziende produttrici di biciclette e di pneumatici sponsorizzavano le squadre partecipanti per pubblicizzare l'affidabilità dei loro prodotti. A partire dagli anni Cinquanta, infatti, a causa della crisi della vendita di biciclette, esse diminuiscono gli investimenti nella promozione e nell'allestimento di squadre professionistiche, rendendo necessario aprire le sponsorizzazioni ad aziende estranee al ciclismo, inizialmente specializzate nella produzione di beni di consumo di massa quali, ad esempio, elettrodomestici e alimentari (Pascetta, 2020)². All'inizio del nuovo secolo, in corrispondenza del calo delle sponsorizzazioni industriali sostituite da quelle provenienti dalla finanza, dalle telecomunicazioni e dal credito, mancano *sponsors* abruzzesi attivi in questi settori mentre continuano a operare quelli legati alle industrie alimentari. Inoltre, è stato considerato il numero di imprese manifatturiere attive nella produzione e montaggio di biciclette e accessori, pari secondo Movimprese a 18 unità in Abruzzo a fine 2021 (2,9% delle 657 imprese totali operanti in Italia). Tra le regioni emergono, in particolare, Veneto (28,9%) e Lombardia (21,9%) che fin dall'in-

venzione della bicicletta ne sono state la culla della produzione con le aziende più antiche, alcune delle quali ancora in attività. Anche se si considera il peso che le imprese produttrici rappresentano sul totale di quelle manifatturiere spiccano, con valori superiori alla media italiana (1,3%), Veneto (3,7%) e Piemonte (2,0%) seguite da Emilia Romagna (1,8%) e Lombardia (1,5%). L'Abruzzo si pone in ottima posizione con un valore (1,6%) simile a quello lombardo, confermando il suo ruolo di regione manifatturiera, seconda a scala meridionale.

4. Conclusioni

Il buon risultato del «Velo Index» abruzzese, esplicativo di un profondo rapporto con il ciclismo maturato nel secolo scorso e consolidato nel periodo attuale, evidenzia la posizione di spicco della regione nell'organizzazione spaziale del ciclismo a livello nazionale, rendendo interessante l'individuazione dei fattori che l'hanno influenzata.

Relativamente alla componente geografica, l'elevato valore relativo ai velodromi (legato presumibilmente alla storia degli ambienti sportivi locali) compensa una dotazione molto limitata di piste ciclabili, poco favorita dalle caratteristiche fisiche e morfologiche della regione, e una frequenza di arrivi e partenze del Giro d'Italia contenuta, ma paragonabile a quella di regioni centro-meridionali, economicamente e demograficamente ben più importanti (Lazio e Campania).

La componente sociale sembra influire in misura moderata a causa di una modesta diffusione della pratica ciclistica, sia attuale (intesa come tesserati e società) sia prevista nel futuro (scuole di ciclismo), la quale dal punto di vista territoriale, secondo le analisi svolte, non sembra correlata ai caratteri dei luoghi.

L'influenza della componente economica è connessa più al frequente ruolo delle aziende abruzzesi come *sponsors* delle squadre partecipanti al Giro, presumibilmente per la passione individuale degli imprenditori nei confronti di questo sport, che non al peso delle aziende produttrici di biciclette, risultato nella media.

Tale analisi restituisce una ricostruzione del rapporto tra Abruzzo e ciclismo che potrebbe essere funzionale al ruolo di questo sport come «bene culturale», sul quale innestare proposte di sviluppo turistico, di tipo sostenibile, esperienziale, non standardizzato e lento, quale il cicloturismo. Tale modalità negli ultimi anni sta riscuotendo un certo successo anche in Abruzzo, testimoniato e favorito dalla realizzazione della ciclopeditonale Via Verde della Costa dei Trabocchi, sul tracciato abbandonato della ferrovia costie-



ra, e da una serie di iniziative promozionali realizzate anche da enti pubblici. Anche il ruolo di Regione verde d'Europa (con oltre il 25% di territorio coperto da Parchi nazionali) può offrirsi quale occasione di promozione e attivazione di percorsi ciclabili da inquadrare nell'ottica di una offerta turistica sostenibile.

Riferimenti bibliografici

- Bacik Vladimir e Michal Klobucnik (2013), *History of Tour de France from the Geographical Point of View*, in «Sport Science Review», 3-4, pp. 255-277.
- Bacik Vladimir e Michal Klobucnik (2017), *Stage Finishes – Mapping the Locations and Results of Tour de France (1903-2016)*, in «Journal of Maps», 1, pp. 82-89.
- Bergonzi Pier (2017), *100 volte Giro. Il libro ufficiale del centesimo Giro d'Italia*, Milano, RCS Mediagroup.
- Bozzuto Paolo (2013), *The View from the Race. Descrizioni di territorio attraverso le (tele)cronache del ciclismo*, Working Paper, 2, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.
- Bozzuto Paolo (2016), *Pro cycling territory. Il contributo del ciclismo professionistico agli studi urbani e territoriali*, Milano, FrancoAngeli.
- Bozzuto Paolo e Andrea Costa (2017), *Un patrimonio da riattivare: i velodromi storici italiani come possibili community hub*, XX Conferenza Nazionale Società Italiana degli Urbanisti, Roma, 11-14 giugno 2017.
- Bozzuto Paolo e Ilaria Di Genova (2017), *Atlante storico del ciclismo in Lombardia. Un percorso di ricerca*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli.
- Collins Andrea, Annette Roberts e Max Munday (2012), *Environmental Consequences of Tourism Consumption at Major Events: An Analysis of the UK Stages of the 2007 Tour de France*, in «Journal of Travel Research», 5, pp. 577-590.
- Cox Peter (2008), *Class and Competition: The Gentrification of Sport Cycling*, V Cycling and Society Symposium, University of the West of England.
- De Coninck David e Jan Van Bavel (2023), *From Cobblestones to Cohesion: The Role of Professional Cycling in the Development of Social Capital in Flanders, Belgium*, in «European Journal for Sport and Society», 3, pp. 221-242.
- Derom Inge e Gregory Ramshaw (2016), *Leveraging Sport Heritage to Promote Tourism Destinations: The Case of the Tour of Flanders Cyclo Event*, in «Journal of sport & tourism», 3-4, pp. 263-283.
- Desbordes Michel (2006), *The Economics of Cycling*, in Wladimir Andreff e Stefan Slymanski (a cura di), *Handbook on the Economics of Sport*, Cheltenham, Edward Elgar, pp. 398-411.
- Desbordes Michel (2007), *A Review of the Economic Impact Studies Done on the Tour de France: Methodological Aspects and First Results*, in «International Journal of Sport Management and Marketing», 5-6, pp. 526-540.
- Ferbrache Fiona (2013), *The Tour de France: A Cultural Geography of a Mega-Event*, in «Geography», 3, pp. 144-151.
- Friebe, Daniel e Pete Goding (2012), *Salite in bicicletta. Le più grandi arrampicate ciclistiche d'Europa*, Milano, Rizzoli.
- Fumey Gilles (2006), *The Tour de France ou le vélo géographique*, in «Annales de géographie», 4, pp. 388-408.
- Gaboriau Philippe (1991), *Les trois âges du vélo en France*, in «Vingtèmième Siècle, Revue d'Histoire», 29, pp. 17-34.
- Grevisse Benoit (1993), *Les miroirs du tour de France : diégétique et médiatique narratives pour une identité sportive*, in «Réseaux», 57, pp. 9-27.
- Hoor Maximilian (2022), *The Bicycle as a Symbol of Lifestyle, Status and Distinction. A Cultural Studies Analysis of Urban Cycling (Sub)Cultures in Berlin*, in «Applied Mobilities», 3, pp. 249-266.
- Howard Kevin (2006), *Territorial Politics and Irish Cycling*, in «Mapping Frontiers Working Papers», 21, University College Dublin, Institute for British-Irish Studies.
- Lagae Wim (2016), *Peculiarity of Sponsorship in Professional Road Cycling*, in Daam Van Reeth e Daniel Joseph Larson (a cura di), *The Economics of Professional Road Cycling*, Cham, Springer, pp. 83-98.
- Luque Gil Ana María (2012), *El deporte como objeto de reflexión geográfica*, in «Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles», 59, pp. 49-77.
- Makkonen Teemu e Timo Mitze (2023), *Vive le Tour!? Estimating the Place-Based Benefits of Hosting the Tour de France*, in «Journal of Regional Science», 5, pp. 1-31.
- Marchesini Daniele (2003), *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologna, Il Mulino.
- Marsault François (1995), *Le sport cycliste dans le Calvados avant la Première Guerre mondiale*, in «Annales de Normandie», 5, pp. 483-492.
- Mathieu Daniel e Jean Praicheux (1984), *Chronique comtoise : Le football en Franche-Comté, approche géographique générale*, in «Revue Géographique de l'Est», 4, pp. 289-305.
- Mathieu Daniel e Jean Praicheux (1989a), *L'espace mondial des grandes manifestations sportives internationales*, in «Mappemonde», 2, pp. 7-13.
- Mathieu Daniel e Jean Praicheux (1989b), *Banalisation du sport et diversité spatiale des pratiques*, in «Mappemonde», 2, pp. 24-25.
- Mathieu Daniel, Jean Praicheux e Jean-Paul Volle (1992), *Sports en France*, in «Mappemonde», 2, pp. 2-5.
- Mercatanti Leonardo e Gaetano Sabato (2019), *Spazialità e sport: le narrazioni del ciclismo negli spot ufficiali*, in Giuseppe Bettoni e Anna Maria Pioletti (a cura di), *Geografia, geopolitica e geostратия dello sport. Tra governance e mondializzazione*, Quaderni del Laboratorio di Pedagogia Generale Università degli Studi di Roma «Foro Italico», Roma, Quaegep, pp. 9-45.
- Mestre-Gonguet Catherine (2002), *Le vélo routier dans le département des Hautes-Alpes (France) : les itinéraires partagés*, in «Revue de géographie alpine», 1, pp. 83-94.
- Mignot Jean- François (2016a), *An Economic History of the Tour de France, 1903-2015*, in Richard Pomfret e John K. Wilson (a cura di), *Sports Through the Lens of Economic History*, Cheltenham, Edward Elgar, pp. 55-70.
- Mignot Jean- François (2016b), *The History of Professional Road Cycling*, in Daam Van Reeth, Daniel Joseph Larson (a cura di), *The Economics of Professional Road Cycling*, Cham, Springer, pp. 7-31.
- Pascetta Concettina (2019), *Prime riflessioni sui luoghi del ciclismo nelle 100 edizioni del Giro d'Italia*, in Franco Salvatori (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme, Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano, Roma 7-10 giugno 2017*, Roma, A.Ge.I., pp. 2867-2874.
- Pascetta Concettina (2020), *La globalizzazione nel ciclismo e la geografia economico-politica del Giro d'Italia*, in Bettoni Giuseppe e Pioletti Anna Maria (a cura di), *Geografia, geopolitica e geostратия dello sport. Tra governance e mondializzazione*, Quaderni del Laboratorio di Pedagogia Generale Università degli Studi di Roma «Foro Italico», Roma, Quaegep, pp. 249-288.
- Perissinotto Alessandro (2019), *I (non) luoghi del mito. Sulle strade del grande ciclismo*, in «Eracle. Journal of Sport and Social Sciences», 2, pp. 44-54.
- Piras Rachele (2019), *Le tappe sarde del 100° Giro: trampolino per uno sviluppo territoriale, turistico e sportivo*, in Franco Salvatori (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme, Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano, Roma 7-10 giugno 2017*, Roma, A.Ge.I., pp. 2875-2881.

- Ravenel Loïc (1995), *Origine géographique des footballeurs professionnels*, in « Mappemonde », 1, pp. 44-47.
- Ravenel Loïc (2003), *Potenciales demográficos de los clubes profesionales europeos*, in « Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles », 35, pp. 191-205.
- Rodríguez Gutiérrez Fermín (2016), *El ciclismo como vector de desarrollo territorial*, in « Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles », 70, pp. 419-442.
- Sibout Cécile-Anne (2003), *Le Tour de France et la Normandie*, in « Études Normandes », 2, pp. 7-22.
- Théry Hervé (2014), *Futebol et centralités urbaines eu Brésil*, in Bertrand Piraudeau (a cura di), *Le football brésilien, regards anthropologiques, géographiques et sociologiques*, Parigi, L'Harmattan, pp. 167-185.
- Tuck Alexander (2015), *Spain's National Cycling Tour and the Politics of Regional and National Identity, 1975-2000*, Cardiff University.
- UNDP (2007), *Human Development Report 2007-2008*, New York, UNDP.
- Varnajot Alix (2020), *The Making of the Tour de France Cycling Race as a Tourist Attraction*, in « World Leisure Journal », 5, pp. 1-19.
- Volle Jean Paul (1987), *Sports en cartes : pratiques sportives en Languedoc-Roussillon (Saison 85-86)*, in « Mappemonde », 1, pp. 18-22. www.piste-cyclabili.com (ultimo accesso: 5.IX.2022).

Note

¹ Si fa presente che il contributo, inviato a settembre 2022, riporta dati e informazioni aggiornati a quella data. Quindi, non sono citati riferimenti alle quattro tappe abruzzesi incluse nelle edizioni successive del Giro d'Italia e al Giro d'Abruzzo 2024.

² In quest'ultima tipologia rientrano gli *sponsor* abruzzesi, quali produttori di gelati, vini e caffè.

