

COMPETITIVITÀ ORIZZONTALE E VERTICALE NEL CICLISMO PROFESSIONISTICO: ALCUNE RIFLESSIONI SUL CIRCUITO *PRO TOUR*

di Marco Di Domizio* e Mattia Palombini**

SOMMARIO: Introduzione – 1. La recente evoluzione delle forme organizzative del ciclismo professionistico – 2. Il *Pro Tour*: aspetti organizzativi, strategie ed obiettivi della lega chiusa – 3. Competitività verticale e orizzontale all'interno del *Pro Tour*: alcune evidenze – Conclusioni

CLASSIFICAZIONE JEL: L83

Introduzione

Il ciclismo è, senza ombra di dubbio, uno degli sport più popolari: lo confermano le cifre sia per quanto riguarda la pratica che il seguito, *live* e televisivo. Alcuni numeri possono confermare tali affermazioni. Il primo rapporto CENSIS (2008) commissionato dal CONI su Sport & Società ha rilevato come in Italia siano più di 1.300.000 i praticanti di questo sport, sia in forme organizzate in modo ufficiale che a livello amatoriale.¹ Il Giro d'Italia, la corsa a tappe più importante che si disputa nel nostro Paese, nel 2009 ha raggiunto 350 milioni di telespettatori in tutto il mondo, coinvolgendo quasi 2000 giornalisti di diversi *broadcaster*, dagli USA al Sud Africa fino al Giappone.² Ovviamente la passione per il ciclismo travalica i

* Ricercatore di Economia Politica, Facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Teramo. Email: mdidomizio@unite.it.

** Laureato presso il Corso di Laurea in Scienze Giuridiche, Economiche e Manageriali dello Sport, Facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Teramo, sede di Atri. Il presente articolo sintetizza ed implementa la tesi di laurea in Economia Politica discussa da Mattia Palombini nel luglio 2009 e premiata come miglior tesi in ambito giuridico ed economico dello sport dalla RDES. Un sentito ringraziamento va a Raul Caruso e al Dott. Adolfo Noto per i preziosi suggerimenti.

¹ Si veda Il Sole 24ore, 11 novembre 2008.

² Si veda il sito web www.rcssport.it/sport/giroditalia (settembre 2010).

confini nazionali. La corsa più importante al mondo, il *Tour de France*, è classificata come il terzo evento mondiale in termini mediatici dopo Olimpiadi e Coppa del Mondo di Calcio; nel 2009 tale corsa ha registrato collegamenti con 76 canali televisivi per una copertura di 184 nazioni, una media di quindici milioni di telespettatori per ogni singola tappa ed altrettanti in totale sul percorso nell'arco delle tre settimane di corsa. Sempre in ambito televisivo, secondo l'Unione Ciclistica Internazionale, il ciclismo professionistico europeo nel 2008 ha avuto una copertura televisiva pari a 1.776 ore tra eventi *live* e differite. Senza trascurare il fatto che durante le tappe che si disputano nelle diverse competizioni, folle di appassionati festanti si distribuiscono lungo le strade in attesa del passaggio dei corridori, scene che sono entrate a far parte dei costumi nazionali dei Paesi con le maggiori tradizioni ciclistiche.³

Anche il ciclismo, come molti altri sport, *in primis* il calcio, si è profondamente evoluto negli ultimi decenni, accentuando il carattere professionistico della propria attività agonistica che, pur nella semplicità del gesto atletico che lo contraddistingue e nel perpetuarsi di una certa mitologia legata alle «grandi imprese» nelle più importanti corse a tappe, è in grado di muovere interessi economici di ampia portata. I ciclisti di punta delle diverse squadre professionistiche hanno raggiunto livelli di ingaggio che superano il milione di euro, seppure rimane una forte sperequazione con i «gregari» spesso pagati al minimo sindacale. I livelli di *budget* investiti dalle squadre hanno assunto dimensioni di rilievo; per il circuito *Pro Tour* nel 2009 si è superata ampiamente la soglia dei 200 milioni di euro. Gli stessi organizzatori delle più importanti corse nel calendario viaggiano intorno a volumi di affari decisamente superiori ai 100 milioni di euro, dove la componente legata ai diritti televisivi prevale rispetto alle altre.⁴ Come accade in qualsiasi altro contesto, sportivo e non, l'accentuarsi della dimensione economica ha determinato l'esigenza di rinnovamento degli schemi agonistici e organizzativi all'interno di tale sport. Tali cambiamenti occorsi negli ultimi anni hanno innescato una serie di frizioni tra le diverse istituzioni che sovrintendono al regolare svolgimento delle competizioni, come quelle tra la federazione internazionale e i grandi organizzatori delle più importanti corse a tappe. In particolare, l'istituzione del circuito *Pro Tour*, di cui discuteremo in dettaglio nei prossimi paragrafi, è sembrata legittimare la nuova prospettiva *business oriented* dell'Unione Ciclistica Internazionale, con la introduzione di una lega chiusa

³ I dati relativi al seguito del ciclismo sono parte di uno studio commissionato dall'International H2O team in previsione di un proprio ingresso nel mondo ciclistico. La disponibilità di tali dati è disponibile su richiesta. Uno degli aspetti essenziali del ciclismo è, senza dubbio la doppia valenza degli appassionati che, alla prima occasione, da spettatori o telespettatori passivi si trasformano in cicloamatori sviluppando, intorno al mondo del ciclismo, un insieme di externalità positive per il movimento in sé, ma anche per la società che pongono il ciclismo come uno sport nel quale l'aspetto relazionale è senza dubbio prevalente [si veda a tal proposito R. CARUSO, *Sport, crimine e produttività: un'analisi per le regioni italiane su dati panel (1997-2003)*, in *Riv. Dir. Ec. Sport*, vol. 5, n. 3, 2009, 13-29].

⁴ Sulla rilevanza dei numeri associati al ciclismo si veda M. DESBORDES, *The Economics of Cycling*, in W. ANDREFF, S. SZYMANSKI (a cura di), *Handbook on the Economics of Sport*, Edward Elgar, Cheltenham (UK), 2006, 100-111.

del tutto assimilabile alle leghe professionistiche nord americane.

Il presente lavoro vuole valutare, a posteriori, quali sono stati gli effetti della introduzione del *Pro Tour* rispetto agli obiettivi che l'Unione Ciclistica Internazionale si era posta. In particolare valuteremo i risultati delle stagioni *Pro Tour* dal 2005 al 2010 in termini di competitività orizzontale e verticale attraverso l'utilizzo di indici *standard* di variabilità solitamente utilizzati nell'ambito della *sports economy* al fine di misurare il livello di *competitive balance* all'interno delle leghe professionistiche.⁵ Il lavoro è così strutturato: nella sezione 1 ripercorreremo in modo più dettagliato le vicende che hanno preceduto la istituzione del *Pro Tour* con particolare attenzione al contesto sportivo ed economico dal quale emergeva l'esigenza di istituire appropriati *ranking* tra i ciclisti professionisti. Nella sezione 2 descriveremo i tratti salienti che caratterizzano il circuito *Pro Tour* evidenziando analogie e taluni elementi di criticità rispetto alle forme organizzative delle leghe dello sport professionistico, nella sezione 3 valuteremo il livello di competitività tra i diversi *team* e le soglie di impegno all'interno dei *team* stessi all'interno del *Pro Tour*. La sezione 4 conclude il lavoro.

1. *La recente evoluzione delle forme organizzative del ciclismo professionistico*

Il mondo della organizzazione ciclistica internazionale ha vissuto, nell'ormai più che centennale attività, una serie di riorganizzazioni e trasformazioni che hanno cercato di indirizzare e/o assecondare i cambiamenti nella realtà agonistica di uno degli sport più seguiti ed amati dal pubblico. Dal 14 aprile 1900, data che segna l'istituzione dell'*Union Cycliste Internationale* (UCI),⁶ una serie di cambiamenti hanno contrassegnato la vita della federazione stessa e delle modalità di svolgimento delle competizioni. Tra le più importanti vanno certamente segnalate l'introduzione del primo *ranking* internazionale da parte della *Fédération Internationale du Cyclisme Professionnel* (FICP)⁷ e la nascita del *Pro Tour* nel 2004, la cui prima edizione è datata 2005. La prima innovazione nasceva con il preciso scopo di colmare una asimmetria informativa caratterizzante il mondo del ciclismo professionistico come ampiamente discusso da Tondani (2005). Da un lato i corridori professionisti che selezionavano il proprio impegno sulla base delle attitudini personali, dall'altro le squadre e con esse gli *sponsor* e gli organizzatori dei grandi

⁵ Sul concetto di equilibrio competitivo all'interno delle leghe professionistiche si veda A. R. SANDERSON, J. J. SIEGFRIED, *Thinking About Competitive Balance*, in *J. of Sports Ec.*, vol. 4, n. 4, 2006, 255-279.

⁶ Per una rassegna esaustiva della storia del ciclismo internazionale si veda l'archivio della Unione Ciclistica Internazionale sul sito web www.uci.ch.

⁷ A metà degli anni sessanta, la federazione internazionale di ciclismo fu divisa nella FIAC (*Federation Internationale Amateur de Cyclisme*) e FICP. La divisione nacque dalle forti pressioni da parte dell'*International Olympic Committee* (CIO) nel voler preservare la categoria dilettantistica dei ciclisti che avrebbero preso parte ai Giochi Olimpici. In seguito all'apertura dello stesso CIO ai professionisti nelle olimpiadi estive, FIAC e FICP confluirono di nuovo nell'UCI a partire dall'anno 1992 (si veda C. GREGORI, *ABiCi L'alfabeto e la storia del ciclismo*, EditVallardi, Milano, 2009).

eventi alla ricerca di atleti con specifiche attitudini in grado di emergere in determinati contesti geografici. In realtà la individuazione di possibili misure atte a definire specifiche eccellenze nel mondo del ciclismo avevano coinvolto anche il mondo accademico, ma unicamente nel tentativo di definire, attraverso strumenti robusti, chi potesse essere considerato il corridore più forte rispetto alle partecipazioni al Tour de France.⁸ Diversa era però la considerazione verso il tentativo di istituzionalizzare un *ranking* internazionale attraverso il quale tutte le componenti non agonistiche avrebbero potuto acquisire una serie di informazioni per sviluppare in modo più razionale le proprie scelte di selezione del talento, creandosi una prospettiva di ritorno dei propri investimenti certamente meno aleatoria di quanto non fosse in precedenza. Due sono state le conseguenze più importanti generate dalla introduzione di questo sistema: da un lato la parametrizzazione degli ingaggi dei ciclisti all'acquisizione dei punti nella classifica UCI, dall'altro un più alto profilo commerciale delle più importanti manifestazioni ciclistiche internazionali. Rispetto al passato, infatti, la partecipazione di squadre che schieravano atleti con un *rank* molto alto era un indice di alta qualità della competizione e quindi di maggiore *appeal* dal punto di vista commerciale. Attraverso questi meccanismi di selezione il ciclismo è riuscito a coinvolgere aziende e marchi di livello internazionale in precedenza assenti dal panorama ciclistico, in particolare negli anni '90. I settori maggiormente coinvolti sono stati quelli del credito (*Rabobank, Crédit Agricole, Cofidis, Banesto, Liberty Seguros, Landbouwkrediet*) e delle telecomunicazioni (*Telekom, Bouygues Telecom, Tiscali*), in passato del tutto assenti a favore di aziende coinvolte direttamente nel mondo del ciclismo, come quelle dei produttori di biciclette (*Colnago e Bianchi*).

L'introduzione del sistema di *ranking* determinava anche una divisione all'interno dei *team* partecipanti alle competizioni internazionali tra Gruppi Sportivi di Primo Livello (GS/I), Gruppi Sportivi di Secondo Livello (GS/II) e Gruppi Sportivi di Terzo Livello (GS/III). L'introduzione del *ranking* fu solo il primo passo verso una riorganizzazione *business/market oriented* delle competizioni ciclistiche. Nel 2005 venne istituito il *Pro Tour* che possiamo considerare come il tentativo di costruire una lega chiusa del ciclismo internazionale. Si trattava di selezionare nell'ambito dei GS/I un ristretto numero di *team* ai quali 'imporre' la partecipazione ad una serie di gare individuate all'interno del circuito *Pro Tour* nel tentativo di superare sia le problematiche finanziarie riscontrate tra i GS/I e di comporre la forte disomogeneità nella disponibilità di talento tra le stesse. Gli obiettivi, come sancito esplicitamente dai requisiti previsti nell'art.2.15.011⁹ del regolamento ai punti 2 e 3, erano fondamentalmente due: consolidare la struttura finanziaria delle squadre partecipanti e spingere le stesse ad una maggiore competitività attraverso l'acquisizione dei migliori talenti in circolazione. Questo nell'ambito di una serie di *Pro Tour Events* ai quali le squadre *Pro Tour* non potevano sottrarsi, generando una serie di malcontenti sia tra le squadre che si vedevano costrette a partecipare

⁹ UCI Cycling Regulations, 82. Tali documenti possono essere facilmente reperibili sul sito della stessa UCI.

a competizioni irrilevanti dal proprio profilo promozionale, che tra gli organizzatori delle gare più importanti, che vedevano ridotto il proprio margine di manovra di selezione dei *team* da invitare.¹⁰ Nelle aspirazioni dell'UCI il *Pro Tour* doveva qualificarsi come una sorta di *Champions League* del Ciclismo, dove i *team* partecipanti avrebbero acquisito i migliori ciclisti che a loro volta si sarebbero dati battaglia durante tutte le competizioni in calendario nei mesi di attività agonistica da fine Gennaio ad Ottobre. I forti contrasti tra i grandi organizzatori¹¹ e UCI hanno però minato la credibilità del progetto della Unione Ciclistica Internazionale fin dalla sua nascita. Da un lato i primi che, finanziando la organizzazione con impegni economici ingenti, vedevano limitati propri margini di manovra, soprattutto in termini di selezione dei corridori da ammettere alle corse. Dall'altro l'UCI che, per lanciare segnali al sistema ciclistico circa la credibilità del progetto, doveva necessariamente tenere ferme le proprie posizioni circa i requisiti necessari per la partecipazione agli eventi *Pro Tour* e quindi per la concessione delle relative licenze. Un accordo si è avuto solo durante i mondiali su strada di Varese del 2008 quando l'UCI ha riconosciuto definitivamente le corse di proprietà di RCS Sport e ASO fuori dal *Pro Tour* e dentro a un proprio calendario denominato *Historic Calendar*. Insieme a questo fu istituito, nuovamente, un *ranking* internazionale per gli atleti e le rispettive squadre che, calcolato dalla stagione 2009, attribuiva ai primi diciassette *teams* il diritto di partecipare alle corse dell'*Historic Calendar*, anche se non in possesso di licenza *Pro Tour*, a partire dalla successiva stagione (mentre nulla cambiava per i metodi di partecipazione agli UCI *Pro Events*). Questo schema è destinato ad una nuova modifica a partire dalla prossima stagione 2011.¹² A distanza di sei anni dalla sua prima formulazione il *Pro Tour* sembra dunque un progetto

¹⁰ La intensità della tensione tra l'UCI e gli organizzatori dei grandi eventi traspare in tutta la sua portata in due articoli scritti dal giornalista Luca Gialanella sul quotidiano sportivo Gazzetta dello Sport il 15 e il 24 Novembre 2007 reperibili nell'archivio storico *on line* dello stesso quotidiano nella pagina web www.archivistorico.gazzetta.it. A conferma di quanto affermato riportiamo uno stralcio di un articolo pubblicato nell'ottobre del 2006 dal giornalista di Repubblica Eugenio Capodacqua sul suo sito internet Sportpro.it all'indomani del Giro della Lombardia: «Il braccio di ferro fra organizzatori dei grandi giri e UCI, durante l'ultima classica di stagione organizzata da RCS Sport (il Giro di Lombardia) e prevista pure come chiusura del Pro Tour, ha prodotto uno squallido risultato, privando il pubblico e tutto il ciclismo delle note più belle. Gli organizzatori non intendevano premiare la maglia bianca di Alejandro Valverde, vincitore del Pro Tour, perché non vogliono che il marchio di questa *challenge* venga abbinato alle corse della RCS Sport dopo che le trattative per un calendario comune, in piedi da due anni, sono andate fallite. Le squadre per protesta hanno disertato la premiazione ufficiale della corsa» [su questa vicenda si veda il sito web www.sportpro-archivio.it/altre/classifiche06/home.htm (settembre 2010)].

¹¹ Per grandi organizzatori si intendono l'*Amaury Sport Organisation* che è proprietaria tra le altre del Tour de France, della Paris - Nice, della Paris - Roubaix, e Liegi - Bastogne - Liegi, e RCS Sport che gestisce eventi come il Giro d'Italia, la Tirreno Adriatico, la Milano - Sanremo ed il Giro di Lombardia.

¹² Si vedano a tal proposito gli articoli da tuttobiciweb.it, dell'ottobre 2010 e disponibili *on line* agli indirizzi web www.tuttobiciweb.it/index.php?page=news&cod=33140 e www.tuttobiciweb.it/index.php?page=news&cod=33158 (novembre 2010) dai quali traspare di nuovo la possibilità di ulteriori conflitti tra UCI ed organizzatori di grandi eventi rispetto al nuovo calendario *World Tour* che dovrebbe essere istituito a partire dal 2011.

ancora *in progress* e soprattutto lontano da una processo di stabilizzazione nel panorama ciclistico internazionale.

2. *Il Pro Tour: aspetti organizzativi, strategie ed obiettivi della Lega chiusa*

Il progetto *Pro Tour* avanzato dall'UCI può senz'altro essere definito come il tentativo di introdurre nel ciclismo professionistico un sistema di lega chiusa composta da un numero dato di formazioni (inizialmente 20, diventate poi 18 nel 2008) con un calendario di eventi predefinito.¹³ Una lega chiusa viene definita tale in contrapposizione ad una lega aperta in quanto nella prima non esiste un meccanismo di promozioni e retrocessioni in grado di generare un ricambio tra i *team* partecipanti alle diverse divisioni.¹⁴ La forma organizzativa in Leghe nasce negli USA ed è secondo questo schema che sono strutturate le leghe professionistiche nord-americane per gli sport di squadra più seguiti: basket, baseball, football americano ed hockey sul ghiaccio.¹⁵ I *team* che partecipano ad una lega sono rivali tra loro, ma la *performance* economica di ogni singola squadra dipende sia dai risultati sportivi delle altre e, soprattutto, dal successo della lega come istituzione.

L'obiettivo è il mantenimento di un comportamento cooperativo tale da massimizzare la ricchezza complessiva prodotta dalla lega. Le squadre sono rivali sul campo, competono nelle sessioni di mercato per l'acquisizione di talento, ma nell'ambito della lega sono «alleate» con l'obiettivo di massimizzare i profitti collettivi.¹⁶ Una lega, oltre a far rispettare i propri regolamenti, svolge altre attività come la ripartizione dei ricavi da lei generati, l'organizzazione del calendario, la definizione dei parametri per l'entrata di nuove squadre o dei meccanismi di promozione e retrocessione e la gestione di un ampio marketing di Lega.¹⁷ La

¹³ Per una visione più approfondita dei metodi di scelta operati dall'UCI per la concessione della licenza *Pro Tour*, sia alle squadre sia agli eventi ciclistici, si veda l'*UCI Cycling Regulations* su www.uci.ch.

¹⁴ Tra le altre differenze va considerata la struttura piramidale caratterizzante una lega aperta dove, con andamento discendente, si va dallo sport professionistico fino alla dimensione giovanile ed amatoriale. Il legame tra il vertice e la base è imposto dal principio che «esiste per ogni stato nazionale una sola federazione con responsabilità per tutto ciò che riguarda uno specifico sport in tutti i suoi livelli» e deve essere assicurato dal ruolo sociale delle squadre professionistiche che aiutano e incentivano la pratica sportiva nei livelli sottostanti. Per consolidare il legame all'interno delle leghe aperte non sono rari taluni interventi normativi sulle stesse da parte degli Stati nazionali o di autorità sovranazionali (Unione Europea, ad esempio). Per una esaustiva analisi delle differenze tra leghe aperte e chiuse si veda J. L. ARNAUT, *Rapporto Indipendente sullo sport in Europea*, Bruxelles, 2006.

¹⁵ Per una rassegna sulla organizzazione delle Leghe Professionistiche americane si veda M. LEEDS, P. VON ALLMEN, *The economics of Sport*, Pearson-Addison Wesley, Boston, 2005 e J. VROOMAN, *The Economics of American Sports Leagues*, in *Scott. J. of Pol. Ec.*, vol. 47, n. 4, 2000, 364-398.

¹⁶ Si veda S. SZYMANSKI, *The Economic Design of Sporting Contest*, in *J. of Ec. Lit.*, vol. 41, 2003, 1137-1187.

¹⁷ Si veda S. KÉSENE, *Revenue Sharing and Competitive Balance in Professional Team Sports*, in *J.*

creazione di regole condivise è uno degli strumenti per accrescere il benessere economico.¹⁸ L'evoluzione della organizzazione dello sport in leghe è stata dettata proprio dalla necessità di stabilizzare la competizione, sia da un punto di vista di programmazione degli eventi, sia a livello economico,¹⁹ mentre la forma delle stesse, se aperta o chiusa, è stata certamente determinata da fattori geografici, culturali, sociali e altro.

I punti di debolezza nella proposta *Pro Tour* da parte dell'UCI sono stati ampiamente discussi da Rebeggiani e Tondani²⁰ i quali hanno individuato non solo i diversi aspetti di criticità emersi in relazione alla natura peculiare del ciclismo, ma si sono spinti oltre cercando di valutare l'impatto delle stesse su due questioni cruciali alla base del progetto *Pro Tour*: da un lato sulla determinazione del numero di *team* appropriato all'interno del circuito e dall'altro sulla scelta di blindare lo stesso ad un numero di *team* predefiniti rinunciando al sistema di promozioni/retrocessioni caratterizzante le leghe aperte. Rispetto a tali peculiarità occorre infatti ricordare in primo luogo come il ciclismo non può considerarsi un vero sport di squadra, ma un'attività individuale «organizzata in squadre» dove, tra le altre, emerge la figura unica del gregario, ovvero un atleta/ciclista che antepone i proprio interessi personali a favore di quelli di una altro corridore della propria squadra, aiutando questo a raggiungere i propri obiettivi. In secondo luogo nel ciclismo le squadre non sono assolutamente assimilabili per storia e organizzazione ai *team* di altri sport di squadra. Le prime sono infatti società guidate da un *manager* che gestisce l'attività sportiva e organizzativa con risorse distribuite da uno *sponsor* che, tra l'altro, si caratterizza per un alto grado di *turn-over* nel corso di pochi anni. Vengono meno così due peculiarità presenti nel panorama delle leghe sportive di altri sport di squadra, in particolare di quelle europee: la «identità territoriale» ed il «mercato locale» identificato dalla città in cui il *team* svolge la propria attività. Tali aspetti si ripercuotono in un processo di fidelizzazione più blando tra il *team* ed i tifosi; questi ultimi, infatti, sono più legati alla nazionalità dei corridori piuttosto che alla squadra.²¹ Un'ultima, ma non meno importante, peculiarità dell'attività ciclistica è, tranne i casi di attività *indoor*, la sua pratica all'aperto, in contatto

of Sp. Ec., vol. 1, n. 1, 2000, 56-65.

¹⁸ Per una discussione critica su questi punti si veda P.J. SLOANE, *The Economics of Professional Football: The Football Club as a Utility Maximiser*, in *Sc. J. of Pol. Ec.*, vol. 58, n. 2, 1971, 121-146.

¹⁹ Negli Stati Uniti la prima lega professionistica (baseball) ha visto la sua nascita nel 1876. In Inghilterra è stato il calcio a precorrere i tempi dotandosi di una propria lega nel 1888.

²⁰ L. REBEGGIANI, P. TONDANI, *Efficienza ed equilibrio competitivo nell'organizzazione del ciclismo professionistico internazionale*, in *Riv. Dir. Ec. Sport*, vol. 2, n. 3, 2006, 101-122.

²¹ Un'eccezione è costituita dalla squadra spagnola di matrice basca Euskaltel Euskadi, *Pro Tour* dal 2005, che pianifica l'attività proprio sulla base del legame territoriale con questa regione spagnola. Tutti i suoi corridori sono originari dei Paesi Baschi o con discendenti da qui provenienti. L'attività viene supportata economicamente grazie al contributo dei soci iscritti alla squadra e tramite la sponsorizzazione della compagnia telefonica basca Euskaltel. Questa caratterizzazione non ha impedito buone *performance* a livello commerciale; secondo l'azienda che si occupa di comunicazione *Sofres AM*, la squadra basca ha garantito un ritorno pubblicitario per gli sponsor di 78 e 74 milioni di euro rispettivamente nelle stagioni 2007 e 2008 (fonte www.biciclismo.com).

diretto con un pubblico «non pagante» che rende impossibile la monetizzazione diretta della *attendance*.²²

L'assenza di un forte legame tra il *team* ed il mercato locale è stata una delle motivazioni che ha indotto l'UCI a pensare al *Pro Tour* come possibile chiave per avviare un processo di 'globalizzazione' del ciclismo professionistico. In linea teorica, per la federazione internazionale, sarebbe stato auspicabile il passaggio della gestione delle squadre *Pro Tour* nelle mani di aziende multinazionali, con forti interessi a promuovere il proprio marchio a livello globale. Un *marketing* di ampie proporzioni, sviluppato attraverso il ciclismo, avrebbe dischiuso le porte ad un calendario *Pro Tour* distribuito in più continenti (vedi l'entrata del *Tour Down Under* in Australia dal 2008 e i *Gran Prix Cycliste de Quebec* e quello di *Montreal* in Canada dal 2010).²³

Le aspettative dell'UCI si sono però scontrate con un aspetto peculiare della competizione ciclistica relativo alla diversa attitudine dei *team* nei confronti dei differenti eventi in calendario. Per quanto riguarda la «struttura delle preferenze» delle squadre e dei corridori questa non sembra essersi modificata con l'avvento del *Pro Tour*. L'obiettivo principale è rimasto quello di vincere determinate corse sulla base della loro rilevanza storica o della combinazione tra nazionalità del corridore e dello *sponsor*. In questo contesto l'adesione di un *team* ciclistico al *Pro Tour* è sembrata più una decisione forzata dalla necessità di acquisire la licenza per esercitare il diritto di essere al via nelle corse più prestigiose o ritenute più importanti per gli *sponsor*, per la visibilità mediatica, per le preferenze degli atleti o della nazionalità della squadra, piuttosto che legata alla aspirazione nel primeggiare nella classifica finale.

Tale comportamento, come dimostrato da Rebeggiani e Tondani²⁴ è del tutto coerente con modelli di interazione strategica tra *team* (imprese) in presenza di fattori di disutilità associati a competizioni fuori dai propri interessi sportivi e commerciali, che comportano il rischio di un impegno pressoché nullo di diversi *team* in alcune manifestazioni alla cui partecipazione questi sono obbligati. Rebeggiani e Tondani, adottando un modello di concorrenza oligopolistica à la *Cournot* per cercare di spiegare il risultato in termini di *effort* generato da una competizione tra *team* con differenti preferenze rispetto ad ogni singola gara,²⁵

²² A tal proposito va segnalato il tentativo degli organizzatori del mondiale di ciclismo 2008 svoltosi a Varese di far pagare l'accesso nei luoghi *clou* dell'evento nelle giornate di corse. Era previsto il pagamento di un biglietto con prezzi diversi in base alla posizione di fruizione dell'evento e alla giornata di gara. Il prezzo del biglietto per l'intera settimana di gare con posto numerato nella tribuna vip all'interno del *cycling stadium* era di 625 euro. Un biglietto nella giornata di gara dei professionisti su strada all'interno del *cycling stadium* oscillava dai 40 ai 180 euro [(si veda il sito web www.varesenews.it/mondiali2008/articolo.php?id=100531 (novembre 2010)].

²³ Progetti più o meno concreti sono in atto per inserire nel *Pro Tour* competizioni in Russia, negli States, in India e in Cina [si veda il sito web www.cyclingforall.net/ciclismo-professionisti-archivio-38/5107 (ottobre 2010)].

²⁴ L. REBEGGIANI, P. TONDANI, *Organizational forms in Professional Cycling—Efficiency issues of the UCI Pro Tour*, in *University of Hannover Discussion Paper*, n. 345, July 2007, 1-32.

²⁵ Nel contesto di una competizione ciclistica che si sviluppa in una serie di gare distribuite in

spiegano che quanto maggiori sono le differenti abilità dei *team* (intese nel senso di specificità del talento a disposizione) e quanto più alta è la disutilità associata al competere fuori dei propri confini di interesse economici e promozionali, tanto più disomogeneo sarà l'*effort* prodotto dai *team* che partecipano alla competizione. Il risultato è, in linea con quanto emerso nei primi due anni della esperienza *Pro Tour*, che l'obiettivo della vittoria finale nel circuito è risultato essere secondario rispetto alla pura partecipazione ad eventi di maggiore *appeal* come il Tour de France o il Giro d'Italia. Questa distribuzione non omogenea dell'impegno dovuta alla presenza di asimmetrie nella valutazione del ritorno economico da parte dei *team* partecipanti era già stata segnalata da Caruso a proposito delle modalità di finanziamento dei premi a vincere per i mondiali di calcio del 2006.²⁶ In particolare, l'autore sottolineava come tale asimmetria, se accompagnata da potenziali *combine* prima o durante lo svolgimento delle gare, ipotesi non irrealistica nel mondo del ciclismo, avrebbe determinato non solo una riduzione dell'impegno agonistico complessivo dei *competitors*, ma anche una contrazione dell'equilibrio competitivo.

Un secondo aspetto di criticità emerso è relativo alla assenza di meccanismi di promozione e retrocessione nella Lega. La scelta di blindare il *Pro Tour* è stata dettata dal timore che la squadra eventualmente promossa da una serie minore (ad esempio dalla serie *Professional* al *Pro Tour*) potesse essere caratterizzata da un livello qualitativo inferiore rispetto a quello medio della lega superiore, rendendo in questo modo meno interessante il confronto tra le squadre. In realtà la dimensione individuale che caratterizza il ciclismo indebolisce la tesi dell'UCI secondo la quale un sistema di promozioni e retrocessioni influenza negativamente l'equilibrio competitivo della lega. Nel ciclismo professionistico, infatti, la cifra qualitativa di ogni squadra è data dai singoli atleti che ha in organico; pur in presenza di un meccanismo di ricambio dei *team* all'interno del *Pro Tour* il libero mercato o la libera circolazione dei corridori permetterebbe comunque di mantenere i migliori talenti nella serie maggiori, indipendentemente dalla retrocessione o dalla promozione dello *sponsor* principale e dell'intera squadra.²⁷

Un ulteriore elemento di criticità emerso rispetto al *Pro Tour* rifletteva la opportuna dimensione del numero dei *team* da cooptare nella lega. Da un lato era necessario tener conto dei possibili problemi di congestione determinati da un numero eccessivo di partecipanti, dall'altro un numero esiguo avrebbe potuto accrescere il

diverse aree geografiche la caratterizzazione della preferenza verso ognuna di esse prende la forma di una disutilità, per il *team*, proporzionale alla distanza geografica tra la nazionalità dello stesso e la sede dell'evento.

²⁶ Si veda R. CARUSO, *Asimmetrie negli incentivi, equilibrio competitivo e impegno agonistico: distorsioni in presenza di doping e combine*, in *Riv. Dir. Ec. Sport.*, vol. 1, n. 3, 2005, 13-38, e dello stesso autore *The basic economics of match fixing in sport tournaments*, in *Ec. An. & Pol.*, vol. 39, n. 3, 2009, 355-377. A proposito dei possibili risultati derivanti dalla interazione strategica tra agenti dove l'asimmetria si presenta come fattore decisivo nella determinazione dei diversi possibili equilibri si veda R. CARUSO, *Reciprocity in the shadow of threat*, in *Int. Rev. Econ.*, 55, 2007, 91-111.

²⁷ Tale ipotesi è supportata dal fatto che i vincoli contrattuali tra atleti e squadre sono normalmente biennali, mentre sono rari i casi di contratti triennali o di durata addirittura superiore.

rischio di atteggiamenti collusivi tra gli stessi *team* con il risultato di ridurre l'*effort* complessivo o di asimmetrie nell'impegno profuso. Il *trade-off* tra congestione ed efficienza è stato risolto dal regolamento tecnico dell'UCI che, in seguito alla riforma del 2005, ha definito il limite massimo di duecento corridori al via per ogni corsa e ha fissato a nove il numero di atleti per ogni squadra partecipante ad una corsa a tappe di tre settimane (*Giro d'Italia*, *Tour de France* e *Vuelta de Espana*) e ad otto atleti per le restanti corse sia in linea sia a tappe, trasformando in norma sportiva quella che era da anni una prassi consolidata. In teoria a nessun organizzatore è vietata la possibilità di aumentare il numero delle squadre riducendo nel contempo quello dei corridori iscritti per ognuna di loro. Tale aspetto porterebbe ad un'evidente modifica delle tattiche di corsa. Si potrebbe così assistere ad eventi caratterizzati da una maggiore spettacolarità, determinata da un minor tatticismo associato al minor numero di atleti a disposizione delle singole squadre, similmente a quanto avviene nel mondo dilettantistico. Allo stesso tempo potrebbero manifestarsi dei rischi legati ad una riduzione della capacità attrattiva delle gare che risulterebbero più confuse e di difficile comprensione nel loro svolgimento. Il problema non è solo numerico; la scelta del numero di squadre ammesse nel *Pro Tour* deve anche preservare una sorta di omogeneità del prodotto offerto sul mercato (spettacolo ciclistico). Come afferma Neale²⁸ in tutti gli sport, incluso il ciclismo, gli atleti e le squadre durante il confronto agonistico producono un bene omogeneo e indifferenziato. Introdurre più squadre che non sono in grado di contribuire alla produzione di un bene con livelli qualitativi adeguati al valore della lega, porterebbe ad una contrazione dell'equilibrio competitivo e quindi ad un minor valore sul mercato del prodotto ciclistico.

Tra i pochi aspetti che potrebbero far propendere verso una valutazione positiva della lega chiusa, nel contesto del ciclismo, vi è la possibilità di sviluppare un *marketing* di lega, sulla falsariga di quello delle leghe statunitensi, per la vendita dei diritti televisivi dell'intero *Pro Tour* in un unico pacchetto.²⁹ Proprio sulla necessità di creare un *marketing* di Lega, è stata fondata dagli *UCI Pro Teams*, nel Giugno 2006, l'associazione IPCT (*International Professional Cycling Teams*), un ente con chiare finalità economiche del quale fanno parte tutte le squadre del *Pro Tour*.³⁰ Rimane il fatto che ancora oggi, cinque anni dopo la nascita dell'IPCT, un concetto di *marketing* di lega finalizzato ad una divisione degli introiti dei diritti televisivi non ha coinvolto gli stessi *UCI ProTeams*. Allo stato attuale l'unica forma di compenso economico che spetta ai *team* per la partecipazione ad un evento

²⁸ W. C. NEALE, *The Peculiar Economics of Professional Sport*, in *Quart. J. of Econ.*, vol. 78, n. 1, 1964, 1-14.

²⁹ Da *Il Sole 24ore Sport*, di A. UNGARO, *Piccolo schermo e grandi segreti*, anno 9, n. 10, Ottobre 2008: la negoziazione dei diritti televisivi dei mondiali di ciclismo su strada tra l'EBU (*European Broadcasting Union*) e l'UCI, proprietaria di questi diritti, dovrà tenere conto anche delle corse del *Pro Tour* «Dal 2009 – dichiarò poco meno di un anno fa il presidente Pat McQuaid – i diritti televisivi di tutte le gare organizzate con licenza ProTour, saranno venduti in un pacchetto insieme con quelli dei Campionati del Mondo».

³⁰ Per i dettagli relativi all'IPCT si veda il sito web www.ipct.info.

ciclistico è il cosiddetto «rimborso spesa», una sorta di ingaggio che gli organizzatori attribuiscono ad ogni singola squadra in base alla sua importanza e alla fama dei corridori che decidono di portare alla corsa. I premi concessi dagli organizzatori ai corridori e alle squadre, per i risultati ottenuti nelle diverse competizioni, hanno un valore economico nettamente inferiore rispetto a quelli di altri sport. Solo le tre grandi corse a tappe, Giro d'Italia, *Tour de France* e *Vuelta de Espana*, hanno un montepremi complessivo superiore al milione e mezzo di euro.³¹ La tradizione ciclistica, inoltre, prevede che i premi vinti sia singolarmente sia come squadra siano divisi equamente tra tutti i membri del *team* presenti a quella corsa. È questa la forma attraverso la quale il primo classificato riconosce ai propri compagni di squadra e al personale tecnico e medico il ruolo fondamentale per il raggiungimento della vittoria.

Dall'insieme degli argomenti fino ad ora esposti, quindi, la scelta da parte dell'UCI di una lega chiusa nel ciclismo professionistico non sembra essere premiante rispetto agli obiettivi che la stessa federazione si era posta; piuttosto sembrano emergere rischi connessi ad una deriva «oligopolistica» della lega, con tutte le sue negative sfaccettature in termini di distribuzione asimmetrica dell'impegno e di possibili accordi collusivi tra i *team* che potrebbero minare la credibilità del progetto, già duramente colpito dalle diverse vicende di doping che si sono susseguite negli ultimi anni.

3. *Competitività verticale e orizzontale all'interno del Pro Tour: alcune evidenze*

Nell'ottica della federazione internazionale, come ricordato in precedenza, la dimensione ideale sarebbe quella di avere un insieme di *team* con una qualità media elevata e con una bassa variabilità nella distribuzione di talento al suo interno. Questo con l'obiettivo di supportare pari *effort* tra tutti gli atleti nelle diverse gare internazionali, su tutto il calendario stagionale, per rendere quanto più combattuta e incerta la competizione agonistica. In realtà queste aspettative sono comuni a qualsiasi lega sportiva, sia essa chiusa o aperta, sulla base della ipotesi cruciale della *Economia dello Sport* secondo la quale quanto maggiore è l'incertezza del risultato finale tanto maggiore sarà l'interesse che la manifestazione sportiva sarà in grado di suscitare.³² Certo, trasferire il concetto di *competitive balance* all'interno di uno sport come il ciclismo non è una operazione di poco conto. Solitamente la valutazione dell'equilibrio competitivo in ambito sportivo, sia esso di breve, medio o lungo periodo, è più semplice in presenza di sport individuali o di

³¹ Per i dettagli relativi ai montepremi delle più importanti corse del circuito professionistico si veda il sito web www.accpi.it/montepremi_spese_tasse.asp (ottobre 2010).

³² Circa il ruolo, la rilevanza e la misurazione del *competitive balance* all'interno delle leghe sportive professionistiche si veda il pionieristico contributo di S. ROTTENBERG, *The baseball players' labour market*, in *J. of Pol. Ec.*, vol. 64, n. 3, 1956, 242-258 e la esaustiva rassegna in P. J. SLOANE, *Rottenberg and the Economics of Sport after 50 years: an evaluation*, in IASE working paper, 06-08, 2006.

squadra.³³ Il ciclismo, per la sua natura peculiare di sport individuale organizzato in squadre, esce fuori dagli schemi tradizionali della analisi. In qualche misura alcuni elementi di contiguità potrebbero essere presenti con le gare automobilistiche in cui può talvolta accadere che, all'inizio o durante la stagione, un *team* individui una «prima guida» e sacrifichi un secondo pilota ad un ruolo subordinato che si esplica non solo nell'agevolare il sorpasso al compagno meglio piazzato in classifica generale, ma nel favorire quest'ultimo da un punto di vista delle scelte strategiche, del materiale a disposizione e altro.³⁴

Se in linea teorica queste aspettative si scontrano con le peculiarità del ciclismo di cui abbiamo parlato nel precedente paragrafo, è altrettanto vero che l'effettivo svolgimento delle competizioni potrebbe riservare alcune sorprese. Nel presente paragrafo abbiamo cercato di analizzare taluni aspetti della competitività all'interno del circuito *Pro Tour* attraverso l'ausilio delle misure di concentrazione tradizionalmente utilizzate per misurare il livello di *seasonal competitive balance* delle leghe sportive professionistiche.³⁵ L'aspetto particolare della nostra indagine è che questa ha riguardato sia il livello di competitività verticale sia il livello di competitività orizzontale. Attraverso l'analisi della competitività verticale si è cercato di misurare il livello competitivo generale tra le squadre per ogni singola stagione ciclistica, confrontando i risultati per i diversi anni a partire dalla istituzione del *Pro Tour* nel 2005 fino al corrente anno. Attraverso la competitività orizzontale abbiamo invece cercato di rappresentare l'omogeneità dello sforzo di ogni singola squadra nell'arco delle diverse gare presenti nel calendario *Pro Tour*. Lo strumento selezionato per l'analisi della competitività è il rapporto di concentrazione di Gini (RC Gini).³⁶ Per quanto riguarda la competitività verticale, attraverso tale rapporto di concentrazione, abbiamo misurato la dispersione nel punteggio finale raggiunto da ogni singola squadra al termine di ogni stagione; per quanto concerne la competitività orizzontale abbiamo calcolato il livello di dispersione dei punteggi raggiunti da ogni singolo *team* per i diversi appuntamenti presenti nel calendario *Pro Tour*, raggruppando gli eventi sulla base della nazione in cui questi si sono disputati, anche in questo caso per ogni singola stagione. Il rapporto di concentrazione di Gini può assumere valori limite pari a 0 ed 1. Il primo è il caso di equidistribuzione o minima concentrazione della variabile quantitativa (nel nostro caso i punti acquisiti)

³³ Si veda a proposito S. SZYMANSKI, *The Economic Design of Sporting Contest*, cit.

³⁴ Esempi di questo tipo sono frequenti nel mondo della Formula 1 come ha dimostrato la presa di posizione della Federazione Internazionale dell'Automobilismo che nella passata stagione (2010) ha vietato l'uso di ordini di scuderia, più o meno criptati, multando la Scuderia Ferrari per aver invitato Felipe Massa a lasciare strada al compagno di squadra Felipe Alonso nel Gran Premio di Germania. Un interessante contributo relativo ai cambiamenti normativi intervenuti nella Formula 1 alla ricerca di una maggiore competitività tra i team è quello di C. MASTROMARCO, M. RUNKEL, *Rules change and competitive balance in Formula One motor racing*, in *App. Ec.*, vol. 41, n. 23, 3003-3014.

³⁵ Per una analisi approfondita degli indici utilizzati per misurare il *competitive balance* si veda M. LEEDS, P. VON ALLMEN, *The economics of Sport*, 2005, cit., cap. 5.

³⁶ Sulle misure relative alla concentrazione di variabili quantitative trasferibili si veda D. PICCOLO, O. VITALE, *Metodi Statistici per l'Analisi Economica*, Il Mulino, Bologna, 1984, cap. 3.

associabile ad una situazione in cui ogni *team* raggiunge un punteggio, al termine della stagione, identico a quello delle altre concorrenti. Il secondo invece indica la massima concentrazione che si verifica nel caso in cui una squadra conquista tutti i punti a disposizione e le altre rimangono a zero. Da un punto di vista di attitudine alla competitività la situazione è tanto più preferibile quanto più tale rapporto è prossimo a 0.

La federazione internazionale desidererebbe che ogni squadra rivolgesse, ad ogni evento *Pro Tour*, un interesse di importanza tale da avere una distribuzione omogenea dello sforzo agonistico su tutto il calendario stagionale. Questa prospettiva non necessariamente si realizza a causa dei diversi argomenti che abbiamo esposto nel precedente paragrafo e non è raro il caso in cui alcuni *team Pro Tour* si limitino ad una mera partecipazione formale ad alcuni eventi ritenuti non congrui agli interessi degli atleti o degli *sponsor*.³⁷

In questa sezione presentiamo quindi i risultati relativi alla concentrazione dei punteggi acquisiti dai *team* quale *proxy* dell'impegno agonistico nelle manifestazioni *Pro Tour* alle quali hanno partecipato.

Da quanto si evince dalla tabella 1, il livello di competitività verticale all'interno del *Pro Tour*, misurato attraverso il rapporto di concentrazione di Gini, sembra piuttosto elevato, anche se si manifesta, negli ultimi anni, una tendenza ad una maggiore concentrazione dei punti acquisiti rispetto alla stagione di esordio del 2005. Tale dato è piuttosto confortante se misuriamo e confrontiamo il rapporto di concentrazione per altri sport che hanno un seguito *live* e mediatico di una certa rilevanza. Abbiamo calcolato lo stesso rapporto di concentrazione rispetto alle classifiche finali del massimo campionato calcistico italiano e rispetto al campionato di Formula 1 (classifica costruttori) che in qualche misura hanno una «calendarizzazione» simile a quella del *Pro Tour*.³⁸ Dalla osservazione dei dati sembra emergere che il vero problema del *Pro Tour* non è il basso livello di

TABELLA 1: Rapporto di concentrazione di Gini

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Pro Tour</i>	0,299	0,284	0,359	0,352	0,386	0,389
Formula 1	0,517	0,664	0,687	0,559	0,486	0,604
Serie A	0,138	0,190	0,190	0,172	0,174	0,162

Il dato della Formula 1 per l'anno 2010 si riferisce alla classifica al termine del GP della Corea del Sud. I dati della Serie A si riferiscono ai punti acquisiti senza penalizzazioni.

³⁷ Non è stato raro il caso in cui le competizioni *Pro Tour* si siano svolte in contemporanea con altri eventi ciclistici di maggiori importanza, spesso allestiti dai «grandi organizzatori», per cui gli *UCI Pro Teams* hanno schierato nelle prime le loro seconde linee, indirizzando i loro migliori atleti verso queste seconde manifestazioni ciclistiche.

³⁸ Abbiamo escluso gli altri due sport di squadra organizzati in Lega, pallacanestro e pallavolo, a causa della presenza dei *play-off* che in qualche misura modificano l'approccio delle squadre durante lo svolgimento del campionato nelle fasi a gironi.

competitività verticale presente tra i *team* per aggiudicarsi la vittoria finale. Diversa è la prospettiva se ci riferiamo alla competitività orizzontale, ovvero alla attitudine dei diversi *team* a distribuire il proprio sforzo in modo omogeneo durante tutta la stagione e per tutte le competizioni *Pro Tour*.

Nella figura 1 e nella tabella 2 sono riportati, rispettivamente, la distribuzione delle densità dei RC di Gini e i valori assoluti degli stessi per tutti i *team* che hanno partecipato al *Pro Tour* dal 2005 al 2010.

Come si può osservare, in particolare dalla distribuzione delle densità rappresentata nella figura 1, la ripartizione dell'*effort* dei diversi *team* misurata attraverso i punti acquisiti nelle diverse corse in calendario non è stata omogenea. Ad eccezione di alcuni rari casi la distribuzione è fortemente sbilanciata verso valori che contraddistinguono una maggiore concentrazione e quindi una minore distribuzione dei punti, con una media di 0,614. I motivi che possono spiegare questa caratterizzazione sono due: da una lato, come ricordato in precedenza, i *team* possono essere interessati non alla competizione in sé, ma al singolo evento, per cui trascurano in termini di impegno alcune competizioni rispetto ad altre.

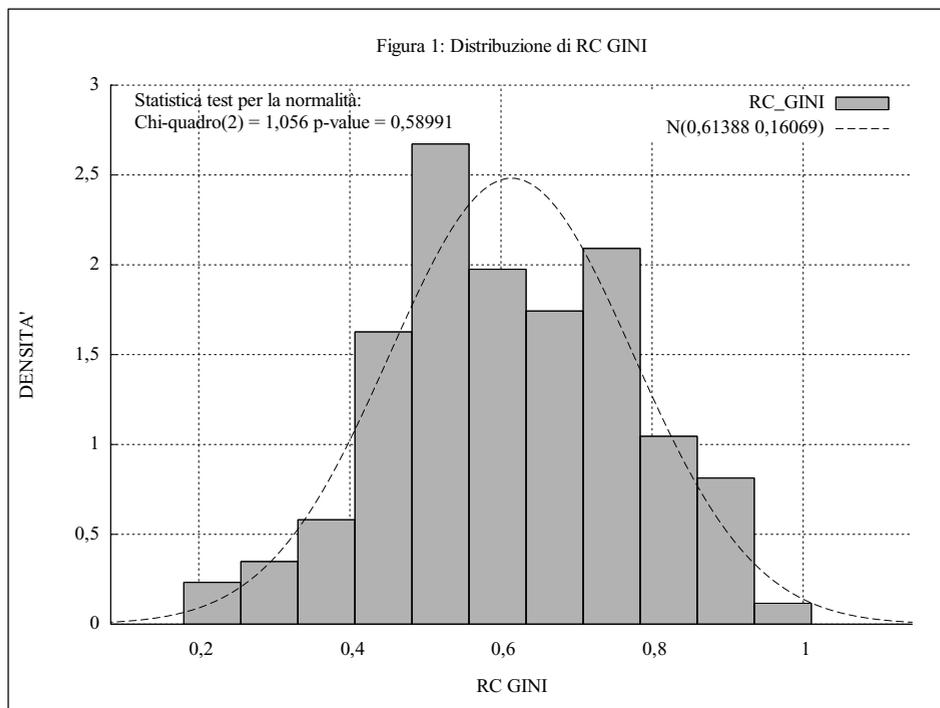


TABELLA 2: Rapporti di concentrazione di Gini 2005-2010³⁹

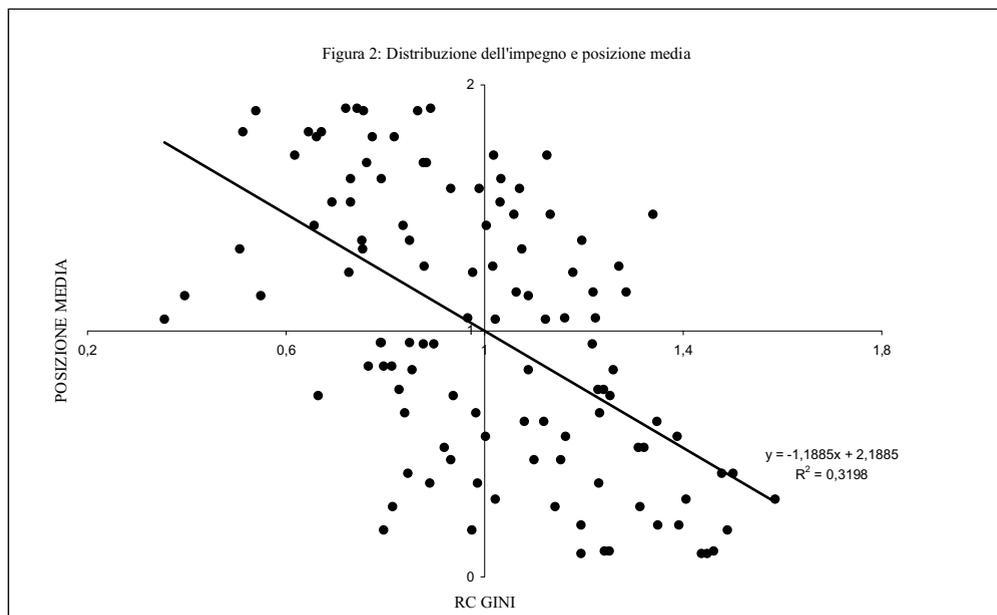
Nazione	UCI ProTeams	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FRA	AG2R La Mondiale ^a	-	0,852	0,756	0,733	0,687	0,863
KAZ	Astana ^b	-	-	0,668	0,538	0,789	0,668
FRA	Bouygues Telecom	0,882	0,889	0,914	0,769	0,973	-
ESP	Illes Balears - Caisse d'Epargne	0,761	0,634	0,456	0,475	0,468	0,748
FRA	Cofidis	0,605	0,598	0,546	0,524	0,921	-
FRA	Credit Agricole	0,675	0,572	0,806	0,663	-	-
USA	Discovery Channel	0,625	0,396	0,633	-	-	-
ITA	Domina Vacanze ^c	0,701	-	-	-	-	-
ESP	Euskalte – Euskadi	0,714	0,515	0,754	0,713	0,773	0,827
FRA	Francaise des Jeux	0,489	0,755	0,733	0,564	0,804	0,811
ITA	Fassa Bortolo	0,463	-	-	-	-	-
ESP	Footon – Servetto – Fuji	-	-	-	-	0,768	0,762
GER	Gerolsteiner	0,486	0,337	0,486	0,519	-	-
ITA	Lampre – NGC – Farnese	0,521	0,448	0,311	0,462	0,538	0,747
ESP	Liberty Seguros – Wurth	0,243	0,691	-	-	-	-
ITA	Liquigas – Doimo	0,489	0,470	0,448	0,539	0,521	0,408
SUI	Phonak Hearing System	0,446	0,508	-	-	-	-
BEL	Quick Step	0,425	0,660	0,499	0,695	0,572	0,907
NED	Rabobank	0,412	0,513	0,315	0,607	0,650	0,542
ESP	Saunier Duval – Scott	0,603	0,689	0,723	0,627	-	-
BEL	Silence - Lotto	0,627	0,485	0,403	0,551	0,624	0,734
DEN	Team CSC - Saxo Bank	0,547	0,442	0,379	0,653	0,502	0,822
USA	Team Columbia ^d	-	-	-	0,464	0,531	0,331
USA	Team Garmin Sleepstream ^e	-	-	-	-	0,575	0,406
USA	Team Radioshack ^f	-	-	-	-	-	0,657
GBR	Team Sky ^g	-	-	-	-	-	0,593
RUS	Team Katusha ^h	-	-	-	-	0,751	0,780
GER	T – Mobile	0,616	0,599	0,218	-	-	-
GER	Team Milram	-	0,500	0,615	0,897	0,828	0,854
SWE	Unibet.com ⁱ	-	-	0,708	-	-	-

^aAcquisisce la licenza Fassa Bortolo nel 2006, ^bAcquisisce la licenza Liberty Seguros nel 2007, ^cDiventa Team Milram dal 2006 e lo sponsor tedesco acquisisce la licenza nel 2008, ^dT-Mobile cessa l'attività e cede la licenza alla High Road Sport Inc. che diventa dal 2008 Team Columbia, ^eAcquisisce la licenza per la chiusura della Gerolsteiner nel 2008, ^fAcquisisce la licenza per la fuoriuscita dal *Pro Tour* della Cofidis, ^gAcquisisce la licenza per la fuoriuscita dal *Pro Tour* della Bouygues Telecom, ^hAcquisisce la licenza per la chiusura della Credit Agricole nel 2008, ⁱAcquisisce la licenza Phonak Hearing System nel 2007.

³⁹ Va segnalato che a partire dal 2008 sono uscite dal circuito *Pro Tour* tutte le corse facenti capo ai grandi organizzatori.

Un secondo motivo potrebbe essere legato al fatto che, pur essendo interessate alla vittoria nella classifica finale, ci potrebbe essere un tacito accordo tra i *team* a distribuire l'*effort* in modo mirato, ovvero limitando l'impegno in alcune corse che sono rilevanti in termini di visibilità per altri *team*, ed accrescendolo in competizioni nelle quali tutti i *team* sono interessati a primeggiare. Una distribuzione omogenea dell'impegno cessa quindi di essere condizione necessaria per accrescere le probabilità di vittoria nella classifica finale. In questo senso è interessante chiedersi: quanto è importante una distribuzione omogenea dell'impegno rispetto alla vittoria nel circuito *Pro Tour*? Nel grafico successivo abbiamo costruito un *plot* nel quale abbiamo provato a rappresentare questo aspetto. Sull'asse delle ascisse è indicato il valore dei RC di Gini rispetto alla media (valori a destra di uno indicano maggiore disomogeneità nei punteggi acquisiti durante il calendario *Pro Tour*), mentre sull'asse delle ordinate è indicato il valore della posizione nella classifica finale rispetto alla media (in questo caso valori più alti indicano una peggiore posizione nella classifica finale).

La distribuzione della «nuvola» dei punti conferma che ad una maggiore omogeneità dell'impegno (bassi valori di RC GINI) corrispondono posizioni in classifica più alte, ma in media l'effetto non è così rilevante. Il costo opportunità di uno sforzo più omogeneo durante tutta la stagione potrebbe quindi non essere compensato da un miglioramento sostanziale delle posizioni nella classifica finale. Un impegno più omogeneo significa disporre di atleti in grado di competere su più



fronti, nelle classiche del Nord Europa, in quelle italiane di inizio e fine stagione, nelle grandi corse a tappe (seppure attualmente fuori dal circuito *Pro Tour*) così come in corse lontane sia geograficamente che per tradizione dal *core* del ciclismo collocato fondamentalmente in Europa. Data la elevata specificità che spesso caratterizza i ciclisti sarebbero necessari almeno 3 o 4 atleti di punta in ogni squadra in grado di competere ai massimi livelli nelle gare dove possano emergere le proprie attitudini, una squadra con «gregari» in grado di entrare in sintonia con i diversi *leader* e agonisticamente duttili per supportare lo sforzo nelle diverse competizioni, un programma di allenamento e preparazione mirati e quindi differenziati all'interno del gruppo. Tutto questo ha un costo, anche economico, che la vittoria nella classifica del *Pro Tour*, molto probabilmente, non è in grado di ripagare, anche in termini di prestigio.

Conclusioni

La scelta organizzativa praticata nel 2004 dall'Unione Ciclistica Internazionale, che ha istituito il circuito *Pro Tour* a partire dal 2005, è stata oggetto di diverse critiche riportate e discusse in questo contributo. La scelta di ricreare una struttura assimilabile a quella di una lega professionistica chiusa di stampo nordamericano, si è scontrata con alcune peculiarità del ciclismo, come l'attitudine dei *team* a privilegiare taluni contesti competitivi piuttosto che altri (per motivi commerciali, territoriali, di nazionalità degli atleti di punta), che ha palesato il rischio di una certa disomogeneità nella distribuzione dello sforzo agonistico nell'arco dell'intera stagione ciclistica. La stessa decisione di blindare il *Pro Tour*, con l'assenza di meccanismi di promozione e retrocessione da/in una serie minore, ha fatto sì che i *team* potessero «sopravvivere» pur in assenza di adeguati *efforts*, poiché la presenza nel *Pro Tour* era comunque garantita da meriti di natura puramente finanziaria e non sportiva. L'obiettivo principale alla base della creazione del progetto, ovvero il tentativo di globalizzare il ciclismo professionistico, ha trovato una ferma opposizione nella forte tradizione ciclistica dell'Europa continentale, ed in particolare nelle resistenze dei grandi organizzatori che vedono nel *Pro Tour* una fonte di rischio rispetto alla propria autonomia gestionale. Certo è particolare constatare come proprio il ciclismo, che tradizionalmente ha guidato i processi di modernizzazione dello sport in Italia e in Europa, sia andato in crisi nel momento in cui tale processo ha richiesto uno sforzo aggiuntivo. Nel corso del XX secolo il ciclismo ha sperimentato le prime forme di *sponsorship* (i nomi dei marchi sulle maglie dei ciclisti), ha sviluppato un rapporto di forte simbiosi con i *mass media*,⁴⁰ si è scientemente avvalso, talvolta

⁴⁰ Si pensi al connubio tra il più importante quotidiano sportivo italiano (La Gazzetta dello Sport) ed il Giro D'Italia, al rapporto simbiotico dapprima con la radio e successivamente con la televisione nella diffusione delle cronache delle più importanti tappe del Giro d'Italia e del Tour de France, alla innovativa idea del Processo alla Tappa di Sergio Zavoli in cui la rielaborazione dei contenuti del momento agonistico assumeva rilevanza tale da esserne parte essenziale, fenomeni che molti anni dopo diventeranno comuni ad altri sport ed in particolare al calcio.

esagerando, delle conquiste della scienza medica per migliorare le qualità fisiche dei ciclisti, ha attinto a piene mani dalla tecnologia dello sviluppo di materiali per fornire gli atleti di «strumenti» sempre più performanti.

Il tentativo di modificare il panorama competitivo del ciclismo internazionale attraverso l'introduzione di nuove corse non ha avuto l'effetto desiderato. Tanto le squadre quanto il pubblico continuano a manifestare delle preferenze ancorate a schemi tradizionali per i quali le uniche corse con grande *appeal* rimangono i grandi giri a tappe, le classiche italiane e quelle dei Paesi Bassi, a discapito delle nuove corse nate *ad hoc* con il *Pro Tour*. Questa situazione così cristallizzata rimarrà tale se non verranno introdotti nuovi meccanismi premianti per la vittoria in questi nuovi contesti, sia da un punto di vista economico che di punteggi, tali da modificare la struttura delle preferenze dei *team*. Si potrebbe pensare, ad esempio, a dei *bonus* rispetto ai punti acquisiti in cui si privilegiano talune corse 'marginali' a discapito di quelle storiche o addirittura si potrebbe inserire nella stessa scala dei punti un parametro di valutazione della distribuzione dell'impegno in tutte le corse.

Inoltre le frizioni tra grandi organizzatori e UCI hanno generato instabilità e incertezza organizzativa. Il *Pro Tour* dal 2009 è confluito dentro al più ampio *World Calendar* insieme alle corse dei grandi organizzatori, che avevano costituito nel frattempo un proprio progetto dopo essere fuoriuscite dal *Pro Tour* nel 2008, denominato *Historic Calendar*. Durante i mondiali su strada 2010, disputati in Australia, l'UCI ha annunciato la fine del progetto *World Calendar* e l'avvio di un *World Tour* del quale non sono ancora chiare le regole. Con questa situazione di incertezza risulta fortemente complicato comprendere quali saranno nel 2011 i metodi di cooptazione delle squadre per partecipare alle corse più importanti. In particolare il *ranking* del *World Calendar*, che prevedeva che le prime 17 formazioni classificate avrebbero avuto il diritto di partecipare a tutte le corse dei grandi organizzatori e la possibilità di prendere il via a quelle del *Pro Tour*, salvo esplicita rinuncia, potrebbe essere sostituito da quello *World Tour* in cui 18 squadre *Pro Tour* hanno il diritto di partecipare anche alle corse dei grandi organizzatori senza tenere conto di qualunque tipologia di *ranking*. In questo modo si sostanzierebbe nuovamente un diritto di partecipazione alle competizioni per meriti economici (*Pro Tour*) piuttosto che per meriti sportivi, a nostro avviso errato.

Se tale disegno venisse confermato il *Pro Tour* non sarà in grado di scrollarsi di dosso l'etichetta di semplice «*passé par tout*» necessario per la partecipazione alle corse più importanti e l'incertezza organizzativa e le frizioni con i grandi organizzatori ne metteranno a rischio la stessa esistenza. L'alternativa è istruire politiche di *marketing* di lega appropriate, riuscire ad acquisire potere nelle fasi di contrattazione dei diritti televisivi facendo partecipare i singoli *team* alla divisione degli introiti in modo non marginale, distribuendo gli stessi anche in funzione della posizione di classifica finale, in modo da giustificare le somme pagate dagli stessi per la acquisizione della licenza *Pro Tour*. La speranza è che la classe dirigente del ciclismo sia pronta a raccogliere questa sfida.

Bibliografia

- J. L. ARNAUT, *Rapporto Indipendente sullo sport in Europea*, Bruxelles, 2006.
- R. CARUSO, *Asimmetrie negli incentivi, equilibrio competitivo e impegno agonistico: distorsioni in presenza di doping e combine*, in *Rivista di Diritto ed Economia dello Sport*, vol. 1, n. 3, 2005, 13-38.
- R. CARUSO, *Reciprocity in the shadow of threat*, in *International Review of Economics*, vol. 55, 2007, 91-111.
- R. CARUSO, *The basic economics of match fixing in sport tournaments*, in *Economics Analysis & Policy*, vol. 39, n. 3, 2009, 355-377.
- R. CARUSO, *Sport, crimine e produttività: un'analisi per le regioni italiane su dati panel (1997-2003)*, in *Rivista di Diritto ed Economia dello Sport*, vol. 5, n. 3, 2009, 13-29.
- CENSIS, *1° Rapporto Sport & Società*, Roma, 2008.
- L. CHERCHYE, F. VERMEULEN, *Robust rankings of multi-dimensional performances. An application to Tour de France racing cyclist*, in *Journal of Sports Economics*, vol. 7, n. 4, 2006, 359-373.
- M. DESBORDES, *The Economics of Cycling*, in W. ANDREFF, S. SZYMANSKI (a cura di), *Handbook on the Economics of Sport*, Edward Elgar, Cheltenham (UK), 2006, 100-111.
- C. GREGORI, *ABiCi L'alfabeto e la storia del ciclismo*, Edit Vallardi, Milano, 2009.
- S. KÉSENNE, *Revenue Sharing and Competitive Balance in Professional Team Sports*, in *Journal of Sport Economics*, vol. 1, n. 1, 2000, 56-65.
- M. LEEDS, P. VON ALLMEN, *The economics of Sport*, Pearson-Addison Wesley, Boston, 2005.
- C. MASTROMARCO, M. RUNKEL, *Rules change and competitive balance in Formula One motor racing*, in *Applied Economics*, vol. 41, n. 23, 3003-3014.
- W. C. NEALE, *The Peculiar Economics of Professional Sport*, in *Quarterly Journal of Economics*, vol. 78, n. 1, 1964, 1-14.
- D. PICCOLO, O. VITALE, *Metodi Statistici per l'Analisi Economica*, Il Mulino, Bologna, 1984.
- L. REBEGGIANI, P. TONDANI, *Efficienza ed equilibrio competitivo nell'organizzazione del ciclismo professionistico internazionale*, in *Rivista di Diritto ed Economia dello Sport*, vol. 2, n. 3, 2006.
- L. REBEGGIANI, P. TONDANI, *Organizational forms in Professional Cycling – Efficiency issues of the UCI Pro Tour*, in *University of Hannover discussion paper*, n. 345, July 2007, 1-32.
- S. ROTTENBERG, *The baseball players' labour market*, in *Journal of Political Economy*, vol. 64, n. 3, 1956, 242-258.
- A. R. SANDERSON, J. J. SIEGFRIED, *Thinking About Competitive Balance*, in *Journal of Sports Economics*, vol. 4, n. 4, 2006, 255-279.
- P. J. SLOANE, *The Economics of Professional Football: The Football Club as a Utility Maximiser*, in *Scottish Journal of Political Economy*, vol. 58, n. 2, 1971, 121-146.
- P. J. SLOANE, *Rottenberg and the Economics of Sport after 50 years: an evaluation*, in IASE working paper, 06-08, 2006.
- S. SZYMANSKI, *The Economic Design of Sporting Contest*, in *Journal of Economic Literature*, vol. 41, 2003, 1137-1187.

- D. TONDANI, *I Ranking Internazionali come Rimedio alle Asimmetrie Informative negli Sport Individuali: il Caso del Ciclismo Professionistico*, in *Rivista di Diritto ed Economia dello Sport*, vol. 1, n. 2, 2005, 93-117.
- A. UNGARO, *Piccolo schermo e grandi segreti*, in *Il Sole 24ore Sport*, anno 9, n. 10, Ottobre 2008.
- J. VROOMAN, *The Economics of American Sports Leagues*, in *Scottish Journal of Political Economy*, vol. 47, n. 4, 2000, 364-398.