

MARIA CLOTILDE GIULIANI-BALESTRINO

LA SUPERSTRADA RIMINI - SAN MARINO

Premessa*

Per quanto il Monte Titano che ospita la Repubblica di San Marino disti in linea d'aria dal litorale riminese poco più di dieci km, il Microstato è rimasto praticamente isolato fino agli anni Trenta del secolo scorso. Infatti la maggior parte della sua popolazione risiedeva nella città al culmine del rilievo a circa 700 m s. m. (i borghi rurali abbarbicati sulle pendici erano assai modesti) e scendere e percorrere con una lenta corriera a cavalli i tornanti del Titano e il tratto romagnolo per i complessivi 25 km implicava tre ore di viaggio nella buona stagione; andava assai peggio d'inverno quando i cavalli venivano sostituiti da muli o da buoi e il tempo impiegato diventava di 4-5 ore.

Si passò poi nel 1913 ad una autocorriera che copriva la distanza in poco più di un'ora, ma il grande cambiamento avvenne con l'inaugurazione nel 1932 di una ferrovia a scartamento ridotto che funzionò fino alla fine della seconda guerra mondiale, quando i danni del passaggio del fronte la resero inservibile.

* Ringrazio per la gentilezza e la disponibilità tutti coloro che mi hanno facilitato nel reperimento del materiale: in particolare a Rimini l'architetto Vinicio Arlotti della Azimut - Regione Emilia Romagna e Ivano Tamagnini della Camera di Commercio; a Coriano in modo speciale gli amici dott.ssa Marisa Montanari responsabile del Settore Amministrativo del Comune e dott. Fabio Pacassoni; nella Repubblica di San Marino i dottori Giuseppe Franciosi dell'Ufficio Statistica, Bruna Giacobbi dell'Ufficio Artigianato e Commercio, Giuliano Giardi della CISCOOP, Marino Manuzzi dell'Ufficio del Lavoro, Marinella Ridolfi direttore della Banca Agricola Commerciale di Borgo Maggiore, Cesare Tabarrini responsabile dell'*Auditing* della Banca Centrale della Repubblica di San Marino, Gilberto Tura dell'Archivio di Stato, Giancarlo Venturini e Manuel Accati della Segreteria di Stato per il Territorio.

Nel 1958, con un accordo bilaterale, Italia e San Marino progettarono la costruzione dell'arteria a veloce scorrimento tra Rimini e la piccola Repubblica che doveva migliorare i rapporti economici tra i due Stati.

A poco meno di cinquant'anni da quella stipula la strada consolare, realizzata negli anni Sessanta, è diventata colonna portante dell'economia riminese e sammarinese, attirando lungo il suo tracciato centinaia di imprese che la possono far paragonare ad una piccola via Emilia ed è la direttrice lungo la quale passano i circa 3 milioni di turisti annui che affluiscono sul Titano, i 5.300 frontalieri italiani che quotidianamente vi vanno a lavorare e i circa 1.000 frontalieri sammarinesi che hanno la loro occupazione in Romagna.

Questa ricerca si propone di censire le imprese commerciali che insistono sulla superstrada sia in terra italiana che in quella sammarinese, catalogarle per ramo economico e verificare lo sviluppo sostenibile ulteriore ancora ipotizzabile o la saturazione già avvenuta di alcuni suoi tratti.

Un trenino bianco e azzurro

La corriera a cavalli tra San Marino e Rimini effettuava una coppia di corse al giorno e suo principale compito era l'inoltro della posta; non molto tempo dopo la sua sostituzione con l'autocorriera, nell'adiacente vallata del Marecchia si inaugurò una linea ferroviaria a scartamento ridotto che congiungeva Rimini con Mercatino Marecchia (oggi Novafeltria) e lambiva il confine nord-ovest dello Stato. Questa nuova via di comunicazione era stata creata per facilitare il trasporto del minerale di zolfo estratto nella miniera di Perticara fino al porto di Rimini.

La presenza di tale vicina linea ferroviaria acuì nei Sammarinesi il desiderio di averne una propria che facilitasse gli spostamenti tra la loro città, arroccata sulla rupe che si erge verticalmente sulla pianura, e quella romagnola, tanto che il Governo incaricò l'ing. Alberto Quartara, direttore delle Ferrovie e Tranvie Padane, di studiare un progetto di ferrovia da San Marino a Rimini¹.

¹ N. MATTEINI, *Rimini negli ultimi due secoli*, Rimini, Maggioli, 1997.



Fig. 1 - La strada di San Marino all'inizio del Novecento: sulla destra il Borgo Maggiore.



Fig. 2 - La superstrada oggi, con l'espansione edilizia di Borgo Maggiore e lungo la base del Titano.

Il progetto fu presentato nel 1922, ma non si riuscì a realizzarlo fino a che Benito Mussolini nell'agosto 1926 in una sua improvvisa visita a San Marino da Riccione, dove si trovava in vacanza, osservò che sarebbe stato possibile costruire una linea ferroviaria tra Rimini e Serravalle (Serravalle si trova ai piedi del Titano e quindi il tratto che la separa dal litorale è pressoché pianeggiante). A questa osservazione Giulianino Gozi, allora Segretario di Stato, ribatté che invece avrebbe dovuto arrivare fino alla città e Mussolini convenne.

Con una celerità inusuale per la nostra burocrazia, il 27 marzo 1927 si firmò a Roma la Convenzione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto Rimini - San Marino: l'Italia realizzava a proprie spese la linea e la gestiva per 25 anni, dopodiché San Marino sarebbe diventato proprietario del tronco di ferrata ricadente sul suo territorio senza dovere dare alcun rimborso².

La realizzazione dell'opera venne affidata alla Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tranvie (SVEFT) su progetto dell'ing. Filippo Tajani del Politecnico di Milano con un appalto di poco meno di 38 milioni di lire: i lavori furono iniziati il 3 dicembre 1928 con la posa della prima pietra della stazione di San Marino e l'inaugurazione avvenne il 12 giugno 1932, alla fermata di Dogana, quasi al confine tra i due Stati³.

Gli operai impiegati furono 3.000, occupati per otto ore il giorno in tre turni ininterrotti di 1.000 uomini: essi provenivano prevalentemente dal Ferrarese, dall'Agordino, da varie località del Friuli, oltre che da Romagna e Marche, ma non mancarono anche piacentini e abruzzesi; molti erano veterani di opere ferroviarie eseguite dalla SVEFT. Le difficoltà non furono poche incominciando dagli espropri e continuando con l'accidentalità del terreno e la franosità di estesi tratti⁴.

² G.G. TURCHI, *Rimini - San Marino in treno*, Salò, Editrice Trasporti su Rotaia ETR, 1982.

³ L'inaugurazione avvenne alla presenza di Costanzo Ciano allora Ministro delle Comunicazioni; la ditta Johnson di Milano coniò una medaglia commemorativa, fu emessa una serie di quattro francobolli dedicati alla nuova ferrovia e il giornale "Il Popolo Sammarinese" uscì in edizione straordinaria, numero speciale del 12 giugno 1932.

⁴ D. PIROLI, *La ferrovia Rimini - San Marino*, in "Rivista tecnica delle fer-

Dei 32 km di tracciato 19,8 ricadevano sull'area sammarinense e 12,2 su quella italiana; i capolinea si trovavano presso la stazione ferroviaria di Rimini e ai piedi della capitale sammarinense a 643 m di altitudine con otto fermate intermedie⁵. Il confine era ferroviariamente identificato nel Ponte Confine o Ponte Mellini sul torrente Ausa e segnava il passaggio dalla tratta di montagna sammarinense a quella pianeggiante italiana⁶.

Mentre quest'ultima era caratterizzata da lunghi rettilinei, raccordati da ampie curve, che seguivano l'andamento del corso d'acqua, di raggio mai inferiore ai 300 m e con pendenza media del 4,3‰, la prima era tipicamente di montagna con rampe del 35-45‰ di pendenza e curve strettissime di 100 m di raggio: il percorso era molto tortuoso, con gallerie elicoidali, inframmezzate da squarci panoramici mozzafiato sulle tre Penne, la pianura adriatica, il mare, il Montefeltro, San Leo, Verucchio. Complessivamente il tracciato ferroviario, che superava un dislivello di 640 m, contava oltre 40 curve, 17 gallerie tutte in territorio sammarinense per un totale di circa 4 km, 8 ponti, cavalcavia e sottopassaggi⁷.

Il trenino con le vetture dipinte a due bande, bianca e azzurra, e lo stemma centrale con le tre Penne come la bella bandiera della Repubblica, si vedeva apparire e scomparire lungo le pendici del Titano e poi dirigersi verso il mare, coprendo l'intero percorso in 53 minuti, alla velocità di poco più di 36 km/h: il parco rotabile consisteva in quattro elettromotrici, sei vetture e diciotto carri merci⁸. La manutenzione poteva diventare particolarmente gravosa in inverno per le abbondanti nevicate: per li-

rovie italiane", settembre 1932; L. PASQUINI, *Un'ardita costruzione ferroviaria*, in "Opere pubbliche", maggio 1932.

⁵ Le fermate intermedie erano Rimini Marina, Coriano-Cerasolo, Dogana, Serravalle, Domagnano-Montelupo, Valdragone, Borgo Maggiore.

⁶ Sine Nomine, *Regolamenti, Disposizioni, Istruzioni e Norme per l'esercizio della Ferrovia Rimini - San Marino*, San Marino, 1935.

⁷ G. CALIENDO, *La ferrovia Rimini - San Marino*, in "Vita ferroviaria", luglio-agosto 1932; O.F. FRONTINI, *La ferrovia elettrica Rimini - San Marino*, in "L'Ingegneria moderna", luglio-agosto 1932.

⁸ Delle sei vetture due erano miste bagagliaio/terza classe con 32 posti a sedere, una mista prima/terza classe con 10 e 32 posti rispettivamente, due terze con 48 posti e infine la vettura di rappresentanza destinata ai Capitani Reggenti di San Marino e alle personalità, costituita da 10 posti in scompartimento di prima classe e 6 posti nel saloncino.

berare i binari si utilizzava lo spartineve assicurato ad una elettromotrice. Quando i carri merci trasportavano sale e tabacchi soggetti a monopolio in Italia, venivano scortati dalla Guardia di Finanza per evitare l'eventuale contrabbando e così succedeva per i barili di monete sammarinesi provenienti dalla Zecca di Roma che le coniava e le spediva poi per ferrovia a San Marino.

Il trenino bianco-azzurro, che arrivava alla Stazione di Rimini 20 minuti prima dei treni a lunga percorrenza per Bologna e Ancona e ripartiva dopo il loro arrivo, entrò ben presto a far parte del paesaggio e divenne un elemento rilevante per l'economia locale non soltanto per il trasporto dei residenti e delle merci, ma per il turismo di massa che stava prendendo piede. I treni popolari che raggiungevano Rimini con le F.S. trovavano il trenino in coincidenza che trasportava i passeggeri sul Titano: furono balilla, giovani italiane, reduci di guerra, postelegrafonici, casalinghe, studenti, impiegati... che in tal modo, facilitati dalla creazione del sabato fascista, scoprirono la rupe e le Penne di San Marino, consentendo alla piccola Repubblica di chiudere il bilancio ferroviario in attivo: l'esercizio assorbiva una cinquantina di elementi tra ferrovieri, operai, impiegati⁹.

Durante la guerra il trenino venne utilizzato non più dai turisti, ma dai Riminesi che andavano sul Titano alla ricerca di alimenti ormai razionati in Italia: San Marino infatti divenne un grande mercato dove si cercava di eludere il controllo dei finanzieri per procurarsi generi di prima necessità e la ferrovia era la sola a permettere spostamenti sicuri, visto che per le requisizioni degli automezzi privati e il razionamento del carburante, il traffico stradale si andava sempre più rarefacendo. Per il grande affollamento anche la vettura di rappresentanza fu messa a disposizione dei passeggeri e attrezzata con panche di legno per accoglierne il maggior numero possibile.

Tra il 1943 e il 1944 gli eventi precipitarono: la guerra risaliva lentamente la Penisola e Rimini sulla Linea Gotica venne ripetutamente e pesantemente bombardata; il 26 e 27 novembre 1943 furono colpiti gli impianti ferroviari e nel giugno successivo

⁹ AA.VV., *Economia e società a Rimini tra Ottocento e Novecento*, Rimini, Cassa di Risparmio, 1992.



Fig. 3 - Manifesto per l'inaugurazione della ferrovia che univa Rimini con la Repubblica di San Marino.



Fig. 4 - San Marino città: la stazione e il trenino bianco-azzurro.

“per errore” fu bombardata dagli Inglesi anche “l’antica terra della libertà”, la ferrovia fu interrotta dopo aver servito numerosissimi sfollati riminesi che nella piccola Repubblica avevano cercato rifugio.

Si calcola che questi ospiti fossero circa 120.000, ossia più di otto volte la popolazione residente che era di 14.000 abitanti, i quali si stiparono in ogni spazio possibile: l’ultima corsa del trenino si fa risalire all’11 luglio 1944, mentre le gallerie divennero ricovero per gli sfollati che vi si accatastarono creandovi anche soppalchi per aumentarne la capacità ¹⁰.

Le vicende drammatiche di questo periodo in terra sammarinese, con gravi problemi di approvvigionamento idrico e alimentare per uomini e animali, meriterebbero una trattazione a parte: qui basti ricordare che nel dopoguerra la ricostruzione della ferrovia San Marino - Rimini fu giudicata dalla “Commissione per il Piano Regolatore delle Ferrovie” del Ministero dei Lavori Pubblici di così scarsa importanza da essere soppressa. Proteste, proposte e controproposte si rincorsero per anni, mentre la popolazione smantellava e rubava il materiale rotabile e occupava abusivamente la sede ferroviaria ¹¹, cosicché un poco alla volta il progetto di ripristinare il trenino bianco e azzurro sparì dall’orizzonte sammarinese.

Quasi a compenso di questo innegabile depauperamento di un percorso originalissimo di innegabile bellezza, il 21 novembre 1958 fu firmato un accordo bilaterale tra l’Italia e il Microstato per la costruzione della superstrada Rimini - San Marino che fu poi realizzata. Questo non toglie che sia rimasto nei Sammarinesi il rimpianto per il loro trenino internazionale che oggi avrebbe certamente ragione di essere per lo straordinario afflusso turistico già ricordato e il trasporto di merci prodotte negli inse-

¹⁰ P. MELDINI - A. TURCHINI (a cura di), *Storia illustrata di Rimini*, Milano, Nuova Editoriale AIEP, 1990; V. NEGRI ZAMAGNI (a cura di), *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo Novecento*, Rimini, Ist. Storia della Resistenza, 2002.

¹¹ La ferrovia a scartamento ridotto Genova - Casella nell’aprile 1952 chiese inutilmente di poter comprare o noleggiare il materiale ferroviario, e quindi non solo non si ripristinò la tratta Rimini - San Marino, ma non si utilizzò neanche il patrimonio ferroviario che la Repubblica ancora aveva.

diamenti industriali o commercializzate nelle varie centinaia di negozi che insistono sulla superstrada.

La superstrada

Nell'Archivio Pubblico dello Stato di San Marino è conservato il verbale del Consiglio Grande e Generale del 12 dicembre 1958, che porta all'ordine del giorno la voce: "Ratifica della Convenzione italo-sammarinese per il miglioramento delle comunicazioni stradali tra i due Stati".

Si legge quindi come il prof. Federico Bigi, Segretario agli Affari Esteri, illustrasse l'accordo tra i due Paesi: "è indispensabile ed urgente, per consentire un migliore svolgimento del traffico stradale, per favorire l'incremento turistico già in forte sviluppo e di conseguenza per migliorare ed elevare le condizioni sociali ed economiche della popolazione sammarinese, considerare l'ampliamento della strada che da Rimini conduce al Monte Titano, tanto nel tratto in territorio italiano quanto nel tratto ricadente nel territorio sammarinese che è il più difficoltoso e attualmente il meno idoneo".

L'accordo prevedeva una strada a due corsie a senso unico, ciascuna di 7 m di larghezza, separate da una serie di aiuole divisorie, con banchine laterali per pedoni e ciclisti, finanziata completamente dall'Italia; in cambio San Marino si impegnava a procurare il terreno occorrente e "a consentire in perpetuo il libero transito su tale strada a tutti i veicoli da e per il territorio della Repubblica Italiana senza alcun onere, tassa, gravame o balzello di qualsiasi genere presente e futuro" (art. 3).

Il Consiglio Sammarinese era ben conscio che la superstrada in collegamento con l'autostrada adriatica sarebbe stata un volano per lo sviluppo turistico, "una delle maggiori fonti di benessere del nostro Paese", e quindi approvò la Convenzione.

I lavori incominciarono all'inizio degli anni Sessanta, furono portati a termine dall'ANAS nel 1964 e la strada risultò avere caratteristiche di grande interesse per la sua posizione strategica ¹²;

¹² Infatti si innesta sulla SS 16, la circonvallazione di Rimini; si trova a 600 m dal casello autostradale di Rimini sud; a 3.700m dalla via Emilia; a 3.000 m

il suo tracciato seguiva quello della vecchia strada fatta eccezione per i primi 2,5 km di nuovo sbancamento, attraversava due volte il torrente Ausa ed era scandito da dieci incroci di cui nove muniti di semaforo¹³. Questo è un po' il limite della Rimini-San Marino, che in realtà per queste interruzioni non può essere considerata una strada veloce, anche se la doppia corsia di sette metri per parte e la banchina laterale di due invitano alla velocità e generano numerose occasioni di incidenti stradali spesso gravi.

Su questa direttrice si svolge un movimento straordinario: basti pensare che soltanto l'afflusso turistico di cui si è detto arriva utilizzando oltre 500.000 auto e circa 20.000 pullman l'anno, al quale sono da aggiungere il pendolarismo di oltre 6.000 frontalieri e gli spostamenti usuali dei residenti¹⁴.

Ma l'importanza di tale strada non è limitata all'incessante transito di uomini, automezzi e merci per i motivi suesposti, ma si è moltiplicata per l'addensarsi lungo il suo tracciato di tante iniziative economiche che stanno saturando le aree limitrofe che vi si affacciano. Esso misura poco meno di 20 km dalla Circonvallazione di Rimini alla fine della via XXVIII Luglio a Borgo Maggiore, dei quali 10.626 km si trovano in territorio italiano, 9.200 in quello sammarinese.

Proprio i dieci incroci lungo il percorso a cui si è accennato hanno favorito l'insediamento di centri commerciali, istituti bancari e assicurativi, piccole industrie, laboratori artigianali, uffici di consulenze, di pubblicità, autocarrozzerie e negozi di ogni genere, facilitati da questa linea veloce, che però non è chiusa ai lati come sarebbe un'autostrada.

Cosicché nel giro di quarant'anni lungo la consolare Rimini-San Marino, SS 72 di complessivi 19.826 km, si sono andati insediando a rosario 666 imprese, delle quali 146 nella porzione italiana e 520 in quella sammarinese.

dalla via Marecchiese, a 500 m dalla Coriano-Montescudo, a 5 km dall'aeroporto di Miramare e a 4 km dalla nuova Fiera.

¹³ Nei pressi del confine sammarinese un sottovia lo mette in comunicazione con l'area industriale di Falciano.

¹⁴ M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Lavoratori italiani a San Marino*, in "Scritti in onore di Roberto Bernardi", Bologna, Pàtron, 2006.

Il tratto italiano

La superstrada risulta suddivisa amministrativamente in due comuni Rimini e Coriano e in tre dei nove castelli sammarinesi, Serravalle, Domagnano e Borgo Maggiore¹⁵. La parte italiana inizia poco prima dello svincolo dell'Autostrada 14 ed è formata da tre segmenti, il primo si innesta sulla circonvallazione che abbraccia a occidente la città romagnola, raggiunge la frazione di Cerasolo-Ausa del comune di Coriano e ospita 55 imprese. Il secondo attraversa il fondovalle della frazione succitata e ne accoglie 80; il terzo, molto più breve, rientra di nuovo nel territorio di Rimini fino al confine con la Repubblica di San Marino con sole 11 attività economiche.

Nel territorio del capoluogo provinciale le imprese a loro volta sono distribuite in tre tratti: il primo va dalla Circonvallazione alla strada della Grottarossa con oltre 30 sul lato destro in direzione San Marino, tra le quali si ricordano Algor Fabbrica frigoriferi; Cooperativa Ceramica Imola; Centro Moda Melablu; Divani Italiani; Pittarello Calzature-Pelletterie; Edilarredo-Pavimenti Rivestimenti; Comet - Elettrodomestici Illuminotecnica; Carrozzeria Clipper; i ristoranti "La Puraza" e "C'era una volta" e inoltre distributore di benzina, agenzia viaggi, uffici assicurativi, di consulenza, pubblicità, *marketing* e negozi vari; sul lato sinistro le attività commerciali sono una decina: *Toys Center* per l'infanzia; ferro battuto; autoriparazioni; oleificio; *camper* e attrezzature da campeggio; impianti di climatizzazione; tavoli artistici in marmo e le sedi degli uffici dell'Autostrada 14 e della Hera, che si occupa del servizio di igiene ambientale (nettezza urbana).

Proseguendo verso ovest in direzione del monte Titano sulla sinistra, isolato, si incontra il grande complesso dell'ex pastificio Ghigi ora Agnesi; inizia poi il secondo tratto urbanizzato che sul lato destro va dall'incrocio con via Amola alla via della Zingarina, dove sono ubicati Lisi - Cucine componibili, distributori di benzina, impianti per il riscaldamento, alimentari, alcune aziende agricole specializzate in vivai (Belvedere e Vannucci) e

¹⁵ I nove castelli sono San Marino, Acquaviva, Borgo Maggiore, Chiesa-nuova, Domagnano, Faetano, Fiorentino, Montegiardino, Serravalle.

negozi di genere diverso. Infine, quasi al limite con la frazione Cerasolo-Ausa si trovano la fabbrica di biciclette Cobran, due ristoranti, un magazzino per la vendita di serramenti, un frantoio e il Fiat *Center* per la vendita di automobili. Superata poi l'area che amministrativamente ricade nel comune di Coriano, nel breve rettilineo che porta al confine sammarinese, si trova il terzo tratto del territorio di Rimini che ospita sul lato destro tra le altre iniziative commerciali il Museo dell'Aviazione con una serie di aerei sistemati sulla collina, due ristoranti, un autosalone, un marmista, un negozio di ceramica artistica e su quello sinistro un ristorante, un'autofficina, un negozio di arredamento. Complessivamente lungo la strada nel territorio di Rimini le imprese risultano 66 e, come si è visto, sono molto varie.

Il segmento di superstrada che interessa il comune di Coriano corre nella parte bassa della sua frazione di Cerasolo che costeggia il corso dell'Ausa: qui il comune ha formato il suo vivacissimo polo commerciale-industriale, che ha saturato gran parte degli spazi affacciati sulla superstrada. Infatti sono 80 le imprese che vi si sono impiantate, alcune anche di grandi dimensioni. Proprio sul lato destro nella porzione compresa tra l'Ausa, la SS 72 e via P.P. Pasolini, si trovano i supermercati veri e propri quali il Mercatone Uno (4.500 mq) con tutti i possibili articoli per la casa e il Globo (1.490 mq) specializzato in abbigliamento e pelletteria; vari altri grandi punti vendita di mobili (Giorgi 2.272 mq, Colombini 1.325 mq), ceramiche artistiche, ferramenta, nonché un'altra ventina di imprese: costruzioni di scale per interni, centri commerciali, laboratori artigianali, negozi di arredamento, fabbrica salotti, ristoranti, alimentari...

Dirigendosi invece verso San Marino dal punto in cui si vede ancora la struttura della vecchia stazione ferroviaria di Cerasolo, quasi senza soluzione di continuità si sgranano circa 40 altre iniziative commerciali, equamente divise su entrambi i lati, tutte di notevoli dimensioni: si notano infatti qui un grande impianto per la torrefazione di frutta secca, la *Tropical Lane* di filati e maglieria, la Cosmoplast per tubazioni e materiale idraulico, grandi empori di arredamento, di abbigliamento e articoli sportivi, piastrelle e sanitari, mobili, terracotte e ceramiche, frigoriferi, falegnameria, la Conbipel (1.274 mq), un'autoconcessionaria... Tutti



Fig. 5 - Comune di Rimini, Grottarossa: polo commerciale.



Fig. 6 - Comune di Rimini: pastificio ex Ghigi oggi Agnesi.

grandi complessi con ampi parcheggi costruiti senza risparmio di spazio, che hanno occupato praticamente il fondo valle dell'Ausa. Più che nel territorio del comune di Rimini, in quello di Coriano le aree limitrofe alla superstrada appaiono molto vicine alla saturazione.

In sintesi i circa 10 km e mezzo italiani risultano in gran parte urbanizzati dalle 146 iniziative commerciali che vi sono insediate: il segmento iniziale riminese ospita una fitta trama di imprese, seguito da una breve zona su entrambi i lati con caratteristiche ancora agricole tra via Piana e via Valverde fino alla via della Zingarina; nel comune di Coriano non c'è soluzione di continuità per le molte attività economiche che si addensano lungo tutta la direttrice nella frazione Cerasolo-Ausa; l'ultimo tratto, di nuovo nel territorio di Rimini, presenta il lato destro pressoché saturo e quello sinistro occupato da maglie più allentate, dato il dislivello tra il piano stradale e quello di campagna. Si tratta in genere di strutture di notevoli dimensioni che oltre al punto vendita hanno magazzini, depositi e parcheggi, tanto che dall'alto della collina di Cerasolo il fondo valle appare tutto occupato da capannoni.

Un'ulteriore espansione è sostenibile e consigliabile soltanto sul lato meridionale della SS 72 tra la vecchia stazione ferroviaria di Cerasolo e l'area attorno al pastificio Agnesi.

Il tratto sammarinese

Se la superstrada corre in pianura nella parte italiana, si può dire che appena entrata nel territorio della Repubblica di San Marino essa inizia a inerpicarsi con ripidi e secchi tornanti, cosicché in 9 km supera un dislivello di circa 300 m, da 120 a 518. Da quando la strada è stata inaugurata nel 1964 ad oggi (2006), la popolazione del Microstato è passata da 17.359 a 30.368 unità, che in gran parte si è andata insediando sul versante orientale del Monte Titano, aperto sulla pianura romagnola e sul mare, e in modo particolare proprio ai lati della direttrice che è polmone vitale per la piccola Repubblica.

Come tutti i microstati europei, San Marino vive soprattutto di commercio e di turismo, facilitato da tre fattori fondamentali:



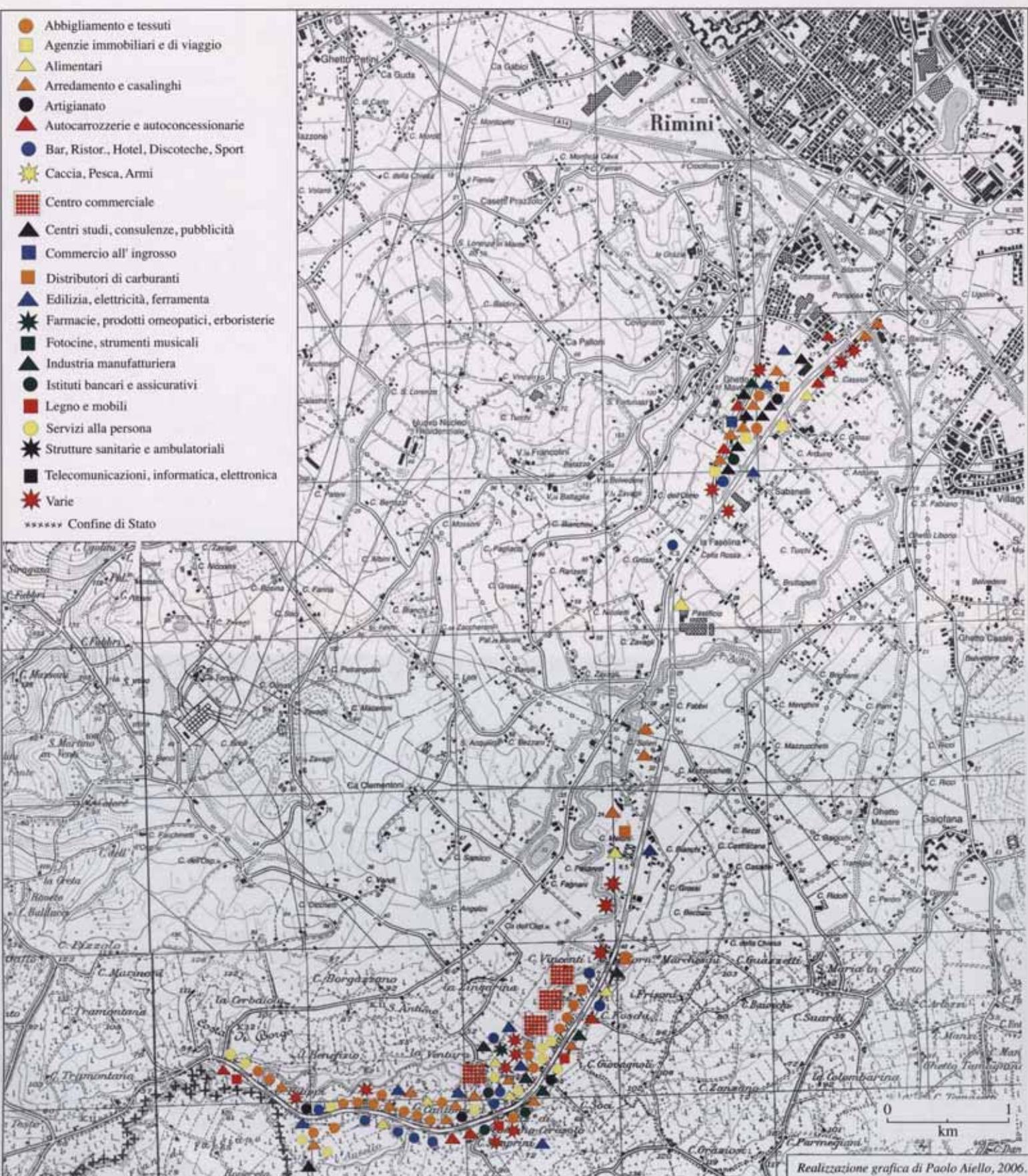
Fig. 7 - La superstada Rimini-San Marino in corrispondenza dell'area industriale Cerasolo-Aurs nel comune di Coriano: sulla destra il complesso del Mercatone Uno (foto Venanzio Raggi).

l'indubbia bellezza del suo pittoresco paesaggio esaltata dalla città arrampicata sulla rupe, che urbanisticamente ha conservato le sue caratteristiche medievali; la vicinanza della costa romagnola che dalla primavera all'autunno assicura un flusso costante di turisti, in gran parte stranieri che vanno sul Titano a passare una giornata delle loro vacanze, e i prezzi più contenuti di tutti gli articoli in vendita nei negozi perché a San Marino l'Imposta Monofase, corrispondente a quella italiana sul valore aggiunto (IVA), è stata fino ad ora inferiore alla nostra e pertanto quasi ogni tipo di merce risulta più a buon mercato.

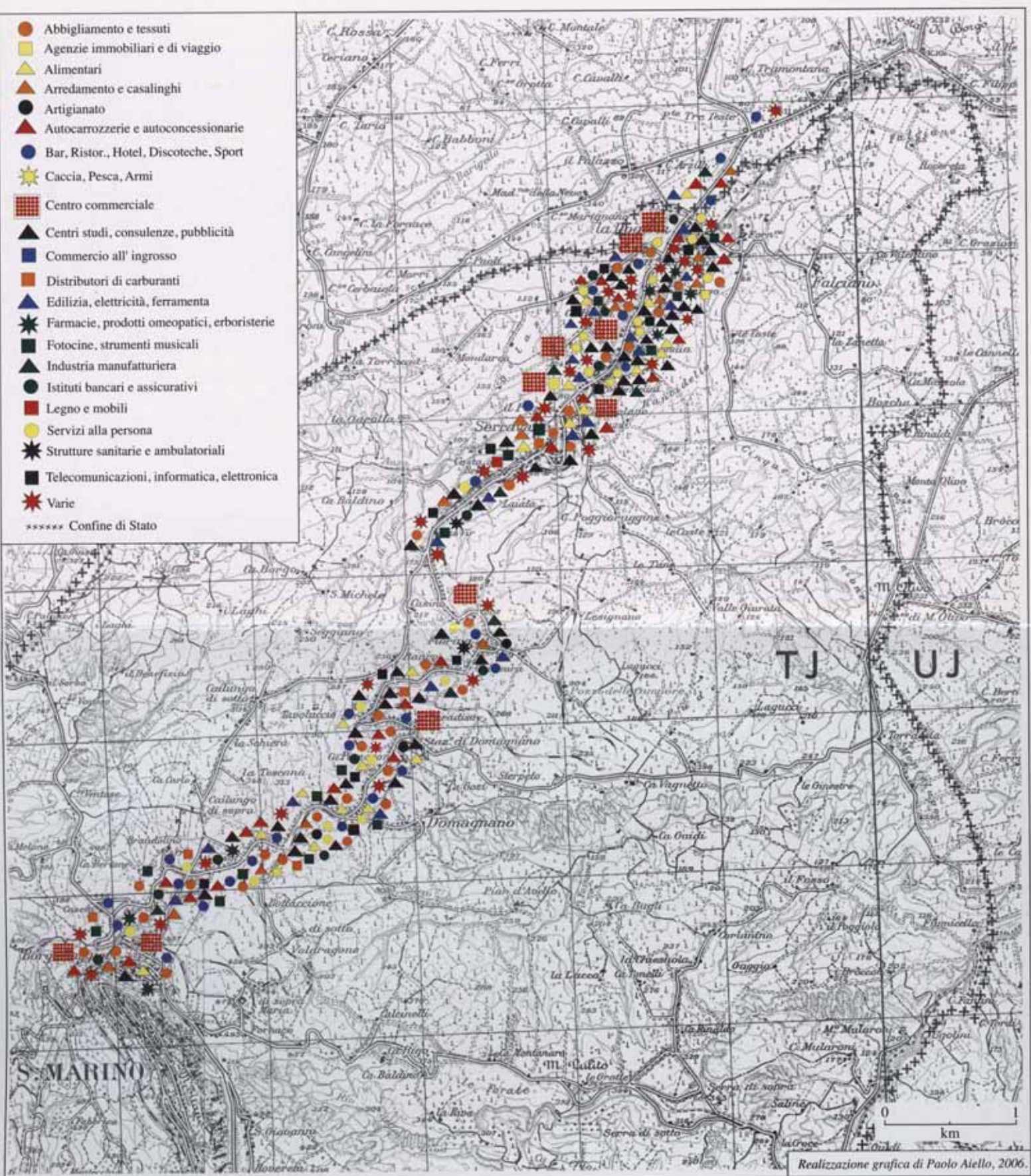
In questo modo, anche se San Marino non è porto franco come Andorra, gli esercizi commerciali sono andati aumentando in maniera sorprendente e ogni turista non lascia la piccola Repubblica senza aver comprato qualcosa a prezzi più bassi: vini e liquori, pelletteria, gioielli, ceramiche, profumi, abbigliamento, articoli di foto-cine-ottica, giocattoli, carte da gioco, *souvenirs* di vario genere; c'è anche un vivace movimento di utenti che vi vanno a comprare automobili per la vantaggiosa differenza tra il listino italiano e quello sammarinese.

Questo giustifica il proliferare di negozi di ogni genere, nonché di bar, trattorie e ristoranti in città e lungo la superstrada dove i turisti si appoggiano¹⁶; ma la terziarizzazione dell'economia sammarinese non si limita a questo: si stanno moltiplicando anche in maniera preoccupante uffici di studi tecnologici, di consulenza commerciale, ricerche di mercato, informazioni commerciali e prestazioni, controllo scientifico e ricerche, servizi di informatica e attività connesse, di vigilanza e investigazione, studi artistici e affini, agenzie di pubblicità, di rappresentanti di commercio e procacciatori di affari, che mostrano la debolezza dell'impianto economico sammarinese che in gran parte non produce, ma assorbe ricchezza.

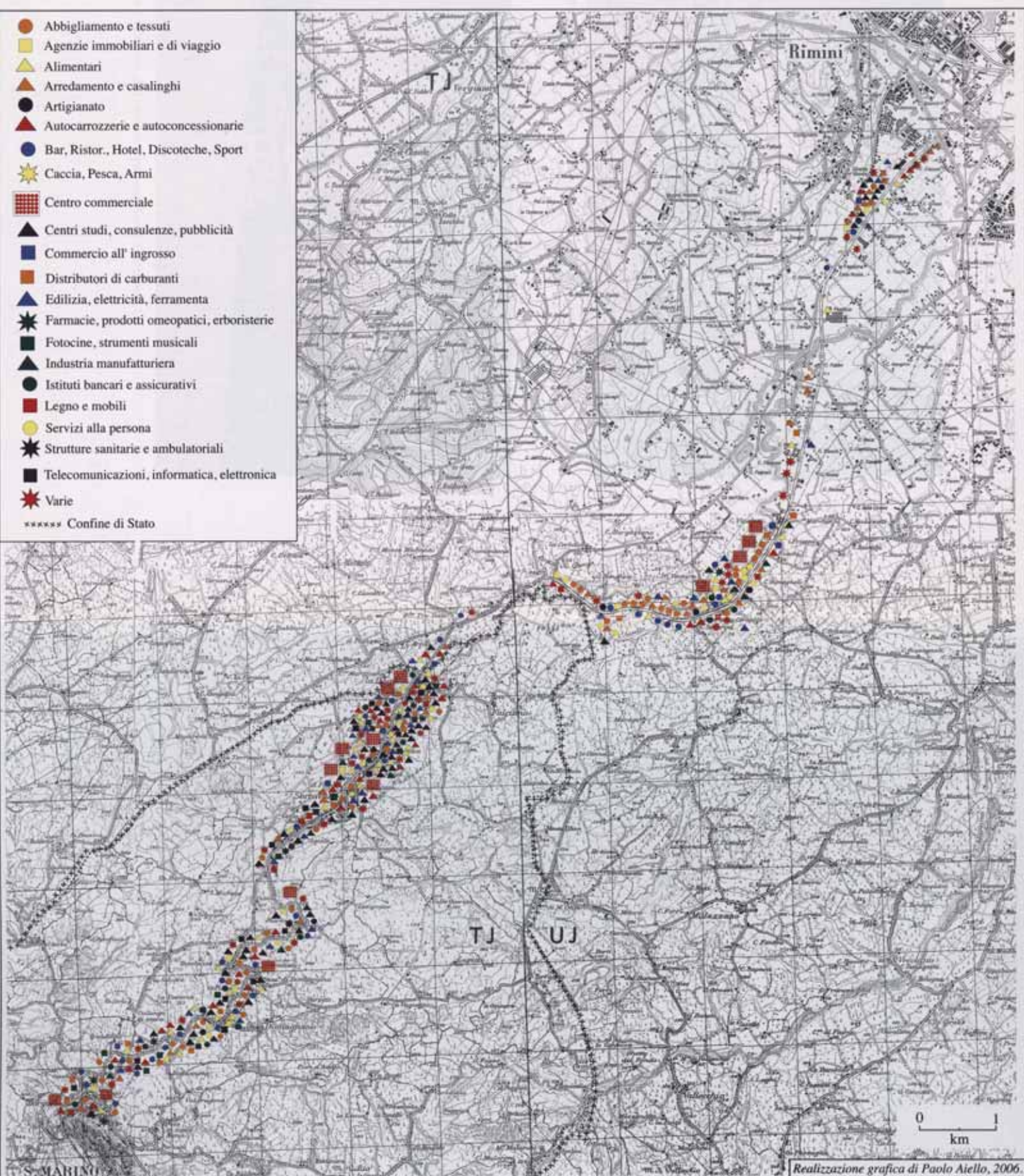
¹⁶ Il turismo sammarinese sta subendo un ridimensionamento: prima dell'entrata in vigore dell'euro, molti ospiti provenivano dall'Europa centro-settentrionale, apportavano valute forti e conseguente notevole benessere; con l'introduzione della moneta unica, quei turisti hanno preferito altre mete e lasciato il posto a quelli provenienti dall'Europa dell'Est con molto minori possibilità economiche. Di qui la crisi del turismo a San Marino.



Tav. 1 - Il tratto italiano della superstrada Rimini-San Marino con la distribuzione degli esercizi commerciali nella frazione Grottarossa (comune di Rimini) in alto e in quella Cerasolo-Ausa (comune di Coriano) in basso.



Tav. 2 - Il tratto sammarinese della superstrada Rimini-San Marino con la distribuzione degli esercizi commerciali a Dogana, Serravalle, Fiorina, Domagnano e Borgo Maggiore.



Fav. 3 - La superstrada Rimini-San Marino con i suoi esercizi commerciali.



Fig. 8 - Comune di Coriano, Cerasolo-Ausa: polo commerciale.



Fig. 9 - Comune di Coriano, Cerasolo-Ausa: Conbipel.

Tornando alla superstrada, si capisce allora come sia stata velocemente saturata in ogni sua parte da tante iniziative economiche per la maggior parte di ridotte dimensioni e di tutti i generi, dal grande centro commerciale al piccolo negozio.

La direttrice prende nomi diversi a mano a mano che attraversa il territorio dei tre castelli: in quello di Serravalle, che inizia dal confine di Stato si chiama prima via III Settembre e poi via IV Giugno, dove sono ubicate rispettivamente 244 e 53 imprese; nell'area che ricade sotto il castello di Domagnano i toponimi sono V Febbraio e XXV Marzo e vi sono presenti 67 e 66 iniziative economiche; l'ultimo segmento riguarda il castello di Borgo Maggiore e assume la denominazione di via XXVIII Luglio, sulla quale insistono 96 esercizi, che in totale arrivano a 520: di questi 200 sono raggruppati in centri commerciali più o meno grandi, come il Centro Atlante e l'*Admiral Point* in via III Settembre, il Centro *Square* in via V Febbraio; il Centro Poliedro e il Centro G. in via XXVIII Luglio.

La via III Settembre sostiene il maggior carico economico e attraversa la frazione di Dogana, il primo centro ancora in parte in pianura che si incontra appena lasciata l'Italia, limitato a nord-ovest dal confine di Stato e a est dal corso dell'Ausa. Esaminando il genere di iniziative economiche affacciate su questa porzione di strada, emerge la presenza di quattro centri commerciali che da soli ne raggruppano 139 e di altre 105 imprese individuali, tra cui il 25% è costituito da centri di studio, di consulenza tecnica e commerciale, di *marketing* e di pubblicità, mentre una decina rispettivamente risultano quelle edili, i servizi alla persona (parrucchiere, profumeria, igiene, estetica), l'abbigliamento, seguiti da istituti bancari e assicurativi, negozi di alimentari, negozi di arredamento, autocarrozzerie, strumenti di precisione, telecomunicazione, informatica... Tra queste si ricordano i mobilifici Colombini e Gennari, la Moroni e Sammarini installazioni impianti elettrici, l'Artistica per articoli di ingegneria, il ristorante *Sugar Dry*, *Vision & Express* foto-cine-ottica, l'Istituto Bancario Sammarinese, la Banca Agricola Commerciale, la San Marino Informatica, la San Martino *Tour Operator*, l'Eurofin Investimenti e le Manifatture San Marino.



Fig. 10 - Dogana di San Marino: Direzione Generale della Banca Agricola Commerciale.



Fig. 11 - Dogana di San Marino: centro commerciale Atlante.

Subito dopo Dogana la strada comincia a inerpicarsi e in corrispondenza con via Ponte Mellini, quando l'Ausa la sottopassa, inizia la via IV Giugno dove si trova l'abitato di Serravalle, quasi tutto addensato sul lato sinistro in un'ansa formata da due modesti corsi d'acqua Fosso della Fiorina e il Rio che qui confluiscano per poi gettarsi poco più a valle nell'Ausa. Nel meandro formato da questi torrentelli si è insediato il centro del castello di Serravalle, a cui si accede con un secco tornante. Data l'accidentalità del terreno lo spazio è poco, ma della cinquantina di imprese che insistono su questo tratto di direttrice un quinto sono i già ricordati centri di consulenza, seguiti da imprese edili, negozi di alimentari, negozi di arredamento, autocarrozzerie, studi medici (*Autoélite*, Sottozero industria idromineraie, America abbigliamento e prodotti tessili, *Indesing* arredamenti, Centro alimentari Zonzini, Carpenteria metallica Montebelli, Base per materiali edili, *Euroteam* Agenzia di viaggi, *Metalgas*...).

Usciti da Serravalle a 150 m di quota si percorre un breve tratto così ripido da impedire costruzioni ai lati della strada e con la via V Febbraio si entra nel territorio del castello di Domagnano, in particolare nella frazione di La Fiorina a 230 m di altitudine, percorrendo un grande tornante dentro il quale si è andato affastellando l'abitato. Delle 67 imprese circa un terzo è rappresentato da studi di consulenza e affini, un sesto da ristoranti e bar, poco meno da negozi di abbigliamento, seguiti da servizi alla persona, autocarrozzerie, imprese edili... Tra le più rilevanti si menzionano *Tecnodesign*, *Edil Project*, Banca Commerciale Sammarinese, la finanziaria *Fin Project*, Anteo Studio.

Con un'ulteriore impennata la strada consolare raggiunge i 300 m di quota e con il nome di via XXV Marzo entra nel centro di Domagnano che dopo lo stretto gomito di Borgognone si allarga sul lato sinistro: qui delle 66 imprese un ottavo rispettivamente è costituito dai già ricordati centri di consulenza, dagli alimentari, dall'abbigliamento e dall'edilizia, seguono ristoranti e alberghi, strumenti ottici, servizi alla persona, istituti finanziari, autocarrozzerie... (Costruzioni edili, San Marino Elettronica, Pitagora macchine per industria e artigianato, Dolcesalato, *Fantasy Ceramiche*, *Glamour Shoes*, *New Photo*, *Domus medica*).



Fig. 12 - Serravalle di San Marino: centro commerciale Electronics di foto-cine-ottica.



Fig. 13 - Domagnano di San Marino: centro commerciale Central Square.

Al termine dell'abitato di Domagnano, all'altezza di Tavolaccio, ad una altitudine di 381 m la pendenza si accentua, le ripide propaggini del Titano incombono sul lato destro e le costruzioni si rarefanno entrando nel castello di Borgo Maggiore. Qui l'ultimo segmento della nostra strada prende il nome di XXVIII Luglio e termina a 518 m all'incrocio con via Ottone Scarito che attraversa il borgo prima di arrampicarsi al culmine della rupe fino alla città vecchia sul lato ovest del rilievo.

In via XXVIII Luglio il tessuto urbano si infittisce sul lato sinistro della strada in un'ansa che accoglie in maniera disordinata e asfittica un gomito di strette viuzze dalla forte pendenza. Qui ci sono il capolinea della funivia che porta in città all'altezza del Palazzo del Governo e un parcheggio per pullman e automobili, ma anche un centinaio di imprese di cui poco meno della metà raggruppate in due centri commerciali. Quelle singole riguardano negozi di abbigliamento, autoconcessionarie, ristoranti, centri studi, strumenti di precisione, istituti bancari e assicurativi, arredamento... Si ricordano Telefonia Sammarinese, Edilsette, Dea Agenzia viaggi, *Wanted card* autovetture, Stacchini combustibili, *Blue Moon* abbigliamento, Hotel Crescenzi, *Finantia*, *Matrix* e Ottica del Borgo foto-cine-ottica.

In sintesi, delle oltre 500 iniziative economiche che si sgranano dal confine di Stato a Borgo Maggiore lungo la superstrada, il settore secondario (manifattura poco più di un quinto ed edilizia quattro quinti) rappresenta solo il 7%, mentre il restante 93% è costituito da aziende del terziario: 24% servizi alle imprese, 9,5% negozi di abbigliamento, 8% punti di ristorazione, 5,4% autoconcessionarie, seguiti da istituti finanziari, bancari, assicurativi, servizi alla persona, foto-cine-ottica, informatica ed elettronica...

Questa è la distribuzione di imprese ed esercizi commerciali che si trovano lungo i 9 km della consolare in territorio sammarinese; molto più che nei 10 km italiani qui ogni spazio è stato saturato spesso in modo eccessivo e dannoso, tanto che se ci si affaccia dalle Penne di San Marino sul litorale romagnolo, si notano costruzioni dai tipici tetti in cotto che scendono verso il confine di Stato senza soluzione di continuità non soltanto lungo

la superstrada, ma anche nelle sue immediate vicinanze, come se una colata di case fosse discesa dal Titano sino a Dogana con un cumulo abitativo incredibile¹⁷.

Infatti fino a qui si sono prese in considerazione le 520 iniziative economiche che direttamente si scandiscono sulla superstrada, ma se poi si esaminano anche quelle ubicate nelle vie ad essa adiacenti la situazione diventa ancor più caotica e preoccupante. Basti pensare che 140 sono le imprese che a Borgo Maggiore insistono indirettamente sull'asse principale¹⁸, 35 a Domagnano¹⁹ e ben 406 nel castello di Serravalle, di cui 90 nel centro omonimo²⁰ e 116 a Dogana²¹ per complessive 581.

In questo modo diventano 1.100 le imprese che gravitano sul tratto sammarinese della consolare, che se si aggiungono alle 146 sul territorio italiano superano abbondantemente le 1.200: tale situazione dimostra la forte attrattiva che questa arteria ha prodotto in quarant'anni di esercizio. Il territorio della piccola Repubblica risulta verso mare sul lato est tutto saturo e caoticamente affastellato da un'infinità di edifici con le rispettive iniziative economiche, delle quali, come si è detto, i centri di consulenza, ricerche di mercato, servizi alle imprese rappresentano poco meno del 30%, seguiti da bar-ristoranti-alberghi, autocarrozzerie, abbigliamento, servizi alla persona, edilizia, alimentari, foto-cine-ottica, elettronica...

Praticamente il settore terziario sammarinese è divenuto dal secondo dopoguerra ad oggi ipertrofico e in maniera lampante la superstrada con le sue adiacenze lo dimostra. Tra i vari rami, pur rappresentando appena poco più del 5% del totale, peculiare importanza riveste quello costituito dagli istituti finanziari (di cui

¹⁷ Sine nomine, *Da riminizzare a sammarinizzare: chi ha progettato i piani di costruzione attorno alla superstrada è andato oltre i limiti*, in "San Marino Oggi", 15/10/1997.

¹⁸ Vie Brandolina, Ca' dei Lunghi, L. Cibrario, del Bando, U. Bassi, dei Boschetti, Calintufo, dei Casetti, A. Garibaldi, G. Ordelauffi, A. Saffi, dei Platani.

¹⁹ Vie I. Cappa, G. Carducci, F. Flora, del Meridiano, O. Gualdaria, dei Pini, della Macallana, Mangeria.

²⁰ Vie degli Ulivi, T. Zuccari, E. Calducci, P. Bembo, G. Bertoldi, Olivella, Ponte Mellini.

²¹ Vie Abate Stefano, Campolungo, C. Cantù, Consiglio dei Sessanta, E. Enriquez, A. Giangi, R. Mauro, G. Samaritani, Saponia, M. Tini.

18 sportelli bancari), ubicati lungo l'asse principale²²: le note agevolazioni fiscali, praticate da tempo nel Microstato, hanno attirato cospicui capitali dall'estero. Nel 2004 San Marino, pur continuando a tutelare il segreto bancario dei suoi clienti stranieri, ha firmato un accordo con l'Unione Europea (Ecofin) e un *memorandum* che pongono le basi per un futuro progressivo allineamento dell'ordinamento giuridico sammarinese a quello comunitario, in particolare negli ambiti bancario e finanziario. Questo ramo ha avuto infatti un grande sviluppo: mentre fino a una decina di anni fa la piccola Repubblica possedeva soltanto 4 banche (Cassa di Risparmio, Cassa Rurale di Faetano oggi Banca di San Marino, Banca Agricola Commerciale e Credito Industriale Sammarinese), da allora se ne sono aperte altre 8 per una cinquantina di filiali, quasi tutte operative e il rapporto sportello/abitante è di 1/554: ciò dimostra la grande liquidità nazionale ed estera che circola nel Microstato²³.

Il settore secondario è molto più debole del terziario e il primario può dirsi inesistente²⁴.

La carta della distribuzione delle imprese

Per rendere più evidente il fenomeno di agglutinamento delle imprese lungo l'asse della superstrada si è costruita una carta che illustra la loro distribuzione sia in territorio italiano che in quello sammarinese.

L'acquisizione del materiale è avvenuta attraverso i dati reperiti presso la Camera di Commercio di Rimini, che però ha for-

²² La Banca Agricola Commerciale e la Banca Commerciale di San Marino hanno sulla superstrada la loro sede centrale.

²³ Le banche più recenti sono oltre alla Banca Centrale della Repubblica di San Marino (istituita con legge 9 marzo 1988, resa operativa all'inizio del 1991 e corrispondente alla nostra Banca d'Italia), la Banca del Titano, l'Istituto Bancario Sammarinese, la Banca Commerciale Sammarinese, l'Euro Commercial Bank, la Banca Partner, l'Asset Banca, il Credito Sammarinese, la Banca Sammarinese di Investimento.

²⁴ La situazione occupazionale al 31 dicembre 2003 in tutta la Repubblica risultava la seguente: su 17.248 occupati lo 0,2% riguardava il settore primario, il 43,2% il secondario e il 56,6% il terziario: G. BUSIGNANI-L.M. CECCOLI, *Rapporto sull'occupazione nella Repubblica di San Marino*, San Marino, Ufficio del Lavoro, 2004.

nito l'elenco delle imprese di tutta la Provincia, cosicché è stato necessario estrapolare quelle la cui ubicazione era correlata soltanto alla SS 72, e presso il Comune di Coriano per l'area Cerasolo-Ausa.

Per la parte sammarinese mi sono rivolta alla Segreteria di Stato del Lavoro, a quella del Territorio e dell'Ambiente e al Centro Informatico Sammarinese Cooperativo (CISCOOP), che mi hanno fatto avere le coordinate relative alle imprese nei cinque segmenti della direttrice studiata, le già ricordate vie III Settembre, IV Giugno, V Febbraio, XXV Marzo e XXVIII Luglio.

Ho poi fatto una serie di sopralluoghi, diretti ad individuare l'ubicazione esatta delle varie iniziative economiche: a questo punto, volendo cartografare il fenomeno, ho suddiviso in una ventina di categorie i diversi rami a cui esse facevano capo, che sono risultate le seguenti:

- abbigliamento e tessuti
- agenzie immobiliari e di viaggi
- alimentari
- arredamento e casalinghi
- artigianato
- autocarrozzerie e autoconcessionarie
- bar, ristorante, hotel, discoteca, centri sportivi
- caccia, pesca, armi
- centri commerciali
- centri studi, consulenza, pubblicità ²⁵
- commercio all'ingrosso
- distributori benzina e carburanti
- edilizia, ferramenta, elettricità
- farmacie, prodotti omeopatici, erboristeria, sanitari
- foto-cine-ottica, strumenti musicali
- industrie manifatturiere
- istituti finanziari, bancari e assicurativi
- legno e mobili
- servizi alla persona ²⁶

²⁵ In questa categoria sono compresi anche i servizi di *marketing* alle imprese, i mediatori e i rappresentanti.

²⁶ In questa categoria sono compresi i parrucchieri, le profumerie, i centri di estetica, le lavanderie e le imprese di pulizia.

strutture sanitarie e ambulatoriali
telecomunicazioni, informatica, elettronica
varie.

Alle 21 categorie ho aggiunto quella delle "varie" che raccoglie le imprese che non rientrano in quelle indicate (ad esempio orologerie, gioiellerie, vivai, piante, fiori, generi di privativa, servizi allo spettacolo, uffici dell'Autostrada e della Nettezza urbana, cartoleria, editoria, vigilanza, numismatica, filatelia, giocattoli...).

A ciascuna categoria si è assegnato un simbolo differente: mi sono poi procurata le carte topografiche presso l'Azienda Azi-mut-Servizi per il Territorio della Regione Emilia-Romagna, che mi ha fornito quelle relative al tratto dei comuni di Rimini e di Coriano, mentre ho reperito la cartografia sammarinese presso gli uffici della Segreteria di Stato del Territorio e la Banca Agricola Commerciale. A questo punto si è trattato di trasferire i simboli relativi a ciascuna impresa economica lungo la strada, nel sito più esatto possibile; dato il loro grande infittirsi in taluni tratti e l'angustia di certi tornanti, per evitare la sovrapposizione dei simboli, si sono ubicati su due linee, anche se in realtà si trovano direttamente sull'asse principale. Non hanno invece potuto essere rappresentate quelle che insistono sulle vie secondarie adiacenti alla superstrada nella porzione sammarinese, pena la illeggibilità della carta; pertanto quelle rappresentate sono soltanto le imprese che effettivamente si affacciano sulla superstrada, anche se sembrano a volte essere ubicate nell'interno.

La carta costruita risulta così un mosaico di simboli e di colori in cui emergono tra gli altri i centri di servizi alle imprese, i servizi alla persona, i negozi di abbigliamento e tessuti, le imprese edili... L'impatto visivo è quanto mai significativo e l'uso e l'abuso del territorio appaiono evidenti.

Conclusioni

La Repubblica di San Marino ha avuto scarso peso economico rispetto alle aree limitrofe italiane, romagnola e marchigiana, fino a dopo il secondo dopoguerra. Il Microstato, arrampicato sul Titano, dalla morfologia tanto accidentata e con vaste

aree argillose, basava il suo reddito su un'agricoltura che di poco superava la sussistenza e la difficoltà delle comunicazioni non invogliava ad investimenti e ad insediamenti industriali.

La forte emigrazione verso l'Italia e l'Oltremare, durata per generazioni, dimostrava la debolezza della struttura economica, che non riuscì a migliorare in maniera sostanziale neppure con la creazione della suggestiva linea ferroviaria a scartamento ridotto, che purtroppo ebbe breve vita (1932-1944).

Il vero colpo d'ala si verificò a partire dal 1964, quando il litorale romagnolo si stava attrezzando per un turismo di massa, con l'apertura della superstrada che, come si è dimostrato, in quarant'anni è diventata uno straordinario asse economico che lega San Marino a Rimini. In poco meno di 20 km si sono addensate più di 1.200 imprese, di cui soltanto l'11% in territorio italiano, le quali però in media hanno maggiore disponibilità di spazi nella pianura e più cospicuo numero di dipendenti; le sammarinesi invece, eccetto pochi casi, registrano conduzione familiare in ambiti abbastanza ristretti.

Per il futuro, come è andato emergendo da questa analisi, nell'area del Titano, che tanto già appare soffocata e con un cumulo abitativo veramente eccessivo, non si potrà verificare un ulteriore sviluppo, nel tratto invece che ricade nella provincia italiana continueranno a riempirsi quelle poche aree superstiti occupate fino ad oggi da colture agricole e da vivai. Pertanto questa eccezionale direttrice Rimini-San Marino è destinata a rafforzarsi ulteriormente rendendo ancor più complementari le economie della piccola Repubblica e del capoluogo romagnolo, tanto da poter raffigurare una conurbazione internazionale di circa 160.000 abitanti, perché entrambe hanno nella medesima clientela turistica un denominatore comune e perché risultano molto sostenute il pendolarismo quotidiano degli oltre 6.000 frontalieri e forti gli interessi e gli intrecci tra gli imprenditori delle due città.

SUMMARY

Nowadays the Republic of San Marino is linked to Rimini by a clearway of about 20 kms which was built in the 1960s, when it replaced a narrow-gauge railway which, from 1932 to 1944, through a winding route of

32 kms, had connected the two towns. At the moment, about 3 million tourists a year and about 6,000 border workers each day use this clearway, along which there are 666 outlet points (146 along the Italian side and 520 along the side of San Marino), whose number doubles if one takes into consideration the adjoining streets. So more than 1,200 commercial outlets along the same route form a significant axis between Rimini and San Marino, which has created an international conurbation of 160,000 inhabitants.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Economia e società a Rimini tra Ottocento e Novecento*, Rimini, Cassa di Risparmio, 1992.
- AA.VV., *Rimini la storia urbana. Storia e storie*, Rimini, Maggioli, 1983.
- G. BRINI, *I ferrovieri sulle strade ferrate dell'Emilia-Romagna*, Bologna, Dopolavoro ferroviario, 1979.
- G. BUSIGNANI - L.M. CECCOLI, *Rapporto sull'occupazione nella Repubblica di San Marino*, San Marino, Ufficio del Lavoro, 2004.
- G. CALIENDO, *La ferrovia Rimini-San Marino*, in "Vita ferroviaria", luglio-agosto 1932.
- O.F. FRONTINI, *La ferrovia elettrica Rimini-San Marino*, in "L'Ingegneria moderna", luglio-agosto 1932.
- M.C. GIULIANI-BALESTRINO, *Lavoratori italiani a San Marino*, in "Scritti in onore di Roberto Bernardi", Bologna, Pàtron, 2006.
- "Il Popolo Sammarinese", numero speciale del 12 giugno 1932.
- P. MELDINI - A. TURCHINI (a cura di), *Storia illustrata di Rimini*, Milano, Nuova Editoriale AIEP, 1990.
- M. MARCHI, *La formazione della rete ferroviaria in Emilia-Romagna*, in "Rivista INARCOS, Ingegneri-Architetti-Costruttori", gennaio-maggio 1997.
- N. MATTEINI, *Rimini negli ultimi due secoli*, Rimini, Maggioli, 1997.
- V. NEGRI ZAMAGNI (a cura di), *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo Novecento*, Rimini, Istituto per la Storia della Resistenza, 2002.
- L. PASQUINI, *Un'ardita costruzione ferroviaria*, in "Opere pubbliche", maggio 1932.
- D. PIROLI, *La ferrovia Rimini-San Marino*, in "Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane", settembre 1932.
- Sine nomine, *Da riminizzare a sammarinizzare: chi ha progettato i piani di costruzione attorno alla superstrada è andato oltre i limiti*, in "San Marino Oggi", 15/10/1997.
- Sine nomine, *Regolamenti, Disposizioni, Istruzioni e Norme per l'esercizio della Ferrovia Rimini-San Marino*, San Marino, 1935.
- G.G. TURCHI, *Rimini-San Marino in treno*, Salò, Editrice Trasporti su Rotaia (ETR), 1982.