



# CLIONET

PER UN SENSO DEL TEMPO E DEI LUOGHI

numero 8, anno 2024

## IL TURISMO A SAN MARINO. UN BILANCIO STORIOGRAFICO

Tourism in San Marino. An historiographical debate

**Matteo Troilo**

Doi: 10.30682/clionet2408ag

### Abstract

La Repubblica di San Marino possiede una forte vocazione turistica prosperata nel corso del Novecento ed in particolare nella seconda metà di questo secolo grazie alla sua principale caratteristica: essere un piccolo stato indipendente con un centro storico di rilievo. Per questo motivo negli anni la storia del turismo sammarinese è stata materia di studio di diversi contributi, questo articolo illustra in sintesi i principali risultati raggiunti dai ricercatori.

*The Republic of San Marino has considerable potential for tourism, and the industry has developed over the years thanks to the fact that it is a small independent city-state with the benefit of having an outstanding historic center. For this reason, over the years the history of San Marino tourism has been the subject of various books; this article summarizes the main results achieved by the researchers.*

**Keywords:** San Marino, turismo, viaggiatori, trasporti, gioco d'azzardo, hotel.

*San Marino, tourism, travellers, gambling, hotel.*

**Matteo Troilo**, nato a San Benedetto del Tronto nel 1976, dottore di ricerca in Storia Economica, lavora come archivista storico e digitale. È autore di tre monografie e numerosi articoli principalmente dedicati alla storia economica del territorio emiliano-romagnolo. Come archivista ha lavorato a vari progetti di riordino, inventariazione e digitalizzazione, tra cui il più recente è quello del processo della "Banda della Uno Bianca".

**Matteo Troilo**, born in San Benedetto del Tronto in 1976, PhD in Economic History, he works as a archivist and record manager. He is author of three books and several articles mainly dedicated to the economic history of the Emilia-Romagna region. As an archivist he has worked on various inventories and digitalization projects, the latest one is the criminal trial of "Banda della Uno Bianca".

**In apertura:** le mura del castello di San Marino (Foto di Lorenzo Castagnone, unsplash.com).

## 1. Introduzione

La Repubblica di San Marino possiede una forte vocazione turistica prosperata nel corso del Novecento ed in particolare nella seconda metà di questo secolo grazie alla sua principale caratteristica: essere un piccolo stato indipendente con un centro storico di rilievo. A questo si aggiunge la sua particolare collocazione a pochi chilometri da una delle zone d'Italia in cui più forte è il turismo di massa: la Riviera romagnola. La letteratura sulla storia del turismo sammarinese si divide in due parti, la prima dedicata ai primi viaggiatori che tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento iniziarono a conoscere la piccola repubblica; e la seconda dedicata al periodo che parte nel decennio precedente al secondo conflitto mondiale e si propaga nel dopoguerra, sono questi gli anni in cui a San Marino esplose il fenomeno del turismo di massa. Con questo contributo si vuole creare un legame tra i due periodi illustrando in sintesi i risultati dei vari lavori usciti negli anni sulla storia del turismo sammarinese.

## 2. Alle origini del turismo sammarinese. I primi viaggiatori

Tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento in Europa il benessere si allargò a molti ceti sociali, questa fase interrotta solo dalla tragedia della Grande Guerra si sovrappose alla capillare diffusione delle comunicazioni stradali, ferroviarie e marittime che ridusse le distanze e aumentò la mobilità collettiva dai grandi centri urbani così come dalle campagne verso i luoghi delle vacanze. In questi decenni pacifici e spensierati il turismo e la passione per i viaggi si allargarono dai ceti aristocratici e benestanti alle classi medie urbane e rurali<sup>1</sup>. Queste, da un lato, seguivano nei loro itinerari le orme dei viaggiatori sette-ottocenteschi nelle grandi città d'arte europee e, dall'altro, inventavano percorsi nuovi verso svaghi e divertimenti diversi, dalle stazioni termali ai paesi esotici extraeuropei, dalle escursioni in montagna ai bagni in mare e nei laghi. In quest'ultima direzione si colloca il turismo balneare sulla costa adriatica: i centri sul mare della Romagna diventarono, a partire dalla fine del XIX secolo, una meta sempre più frequentata delle vacanze estive di molti italiani<sup>2</sup>.

La crescita dei flussi turistici balneari verso la costa romagnola finì per determinare anche le fortune turistiche della Repubblica di San Marino. Rimini, Riccione e il profilo del Titano si legarono indissolubilmente già all'inizio del Novecento, perché, sempre più spesso, si univa il soggiorno al mare con una rapida visita alla Repubblica di San Marino, così come suggerivano le numerose guide destinate a quei turisti che cercavano di essere informati al meglio sui centri che stavano visitando e sui loro dintorni. La tecnologia giocò negli stessi anni un ruolo importante nel favorire l'arrivo dei turisti in cima al monte Titano. L'eclisse di carrozze e calessi, di cavalli e vetturini per la visita nella Repubblica di San Marino si consumò così nel giro di pochi decenni: già nel corso degli anni Trenta i motori e il collegamento ferroviario dominavano incontrastati nei flussi turistici da Rimini alla cima del Titano. Le automobili, grazie ai nuovi tracciati stradali realizzati nel corso dell'Ottocento, arrivarono a San Marino già nei primi anni del Novecento, erano però viaggi dai costi altissimi e quindi non alla portata di tutti<sup>3</sup>.

Alcuni automobilisti hanno fortunatamente lasciato testimonianza del viaggio, continuando la tradizione della vocazione alla cronaca dei viaggiatori giunti a San Marino nei secoli precedenti. Le notizie, contenute nelle loro cronache di viaggio, hanno spaziato dalle difficoltà del percorso stradale all'interesse ambientale dei panorami e evocavano spesso con grande riguardo il mito repubblicano, anche

se il rispetto con cui si guardava nei secoli precedenti alle istituzioni repubblicane sammarinesi aveva perso un po' dello smalto originario per lasciare il posto ad una più prosaica curiosità.

Tra le testimonianze più interessanti quella del medico francese Paul Hamonic che raggiunse la vetta del Titano nel 1914. Attento come ogni medico alla situazione igienica trovò a San Marino un sistema d'approvvigionamento dell'acqua potabile che lo lasciò perplesso: l'acqua che veniva utilizzata per uso potabile era esclusivamente quella piovana raccolta in ampie cisterne<sup>4</sup>. Da ricordare anche lo storico dell'arte Corrado Ricci che all'inizio del Novecento, riconosceva proprio l'ascesa verso la rocca di San Marino come la parte più affascinante del viaggio nella piccola repubblica<sup>5</sup>.

Ormai la strada ai nuovi mezzi di trasporto era stata aperta: già nel 1911 funzionava il servizio d'*automobile* tra Rimini e San Marino al posto dell'ormai superata diligenza<sup>6</sup>. Questa modernizzazione del trasporto pubblico trova un suggestivo riscontro nel romanzo, apparso nel 1928, di Marino Moretti, *Il trono dei poveri*, dove il protagonista Marino Fogliani, assente da San Marino per tutta la durata della Grande Guerra, scese dal treno alla stazione di Rimini e si avviò per prendere la diligenza che lo doveva portare al suo paese rupestre, e subito incrociò la novità dell'automobile<sup>7</sup>.

### 3. La ferrovia e i turisti di giornata

Il 17 agosto del 1926 Benito Mussolini si recò sul Titano per firmare un importante accordo nel quale s'impegnava, in cambio della rinuncia sammarinese ad avere una propria stazione radio, a costruire un tronco ferroviario sul non facile collegamento tra Rimini e il centro storico di San Marino. Il nuovo tronco ferroviario, realizzato in soli quattro anni tra il 1928 e il 1932, mostrò immediatamente la sua valenza turistica in un momento particolarmente favorevole per le fortune balneari di Rimini e della costa romagnola. Con l'inaugurazione della ferrovia a partire dal 10 giugno del 1932 i flussi turistici verso la Repubblica aumentarono considerevolmente<sup>8</sup>.

Grazie ai tempi brevi del percorso tra i due capolinea, circa 55 minuti, ed alla frequenza delle corse, ulteriormente implementate nel periodo estivo, era possibile partendo da Rimini nella prima mattinata compiere un'escursione nel centro storico di San Marino nell'arco pieno di una giornata. Si venne chiaramente delineando come la ferrovia stesse orientando l'economia turistica verso la scelta di un veloce escursionismo giornaliero. A muovere nel corso del Novecento sciame di turisti, sempre più numerosi per una breve puntata dalla costa romagnola al monte Titano, non era più l'ammirazione del mito repubblicano, che San Marino aveva incarnato per tutta l'età moderna, ma la curiosità verso uno stato minuscolo e stravagante, una repubblica circondata da un regno<sup>9</sup>.

Non è facile fare delle stime sulla quantità di visitatori che negli anni Trenta grazie alla ferrovia e ad altri mezzi di trasporto raggiunsero la Repubblica di San Marino. Si può fare una correlazione considerando che nel corso di quegli anni circa centomila turisti arrivavano ogni anno sulla costa romagnola tra Cattolica e Cervia; a questo punto si può ipotizzare che, soprattutto grazie al collegamento ferroviario, circa la metà trovassero il tempo per una rapida escursione giornaliera a San Marino<sup>10</sup>.

La ferrovia durante la guerra dovette prima diminuire le sue corse e poi definitivamente cessare l'attività in seguito ai danni che le incursioni aeree alleate inflissero alle infrastrutture ferroviarie non solo nel territorio sammarinese ma anche in quello italiano: stazioni danneggiate, ponti distrutti, linee elettriche saltate<sup>11</sup>.

#### 4. Dal dopoguerra al 1957

Negli anni che seguirono la fine della Seconda guerra mondiale la vicina Italia conobbe le prime trasformazioni economiche che porteranno allo sviluppo industriale degli anni successivi. In generale, l'immediato dopoguerra sammarinese fu caratterizzato da una complessa fase di ricostruzione materiale ed economica con aspetti simili ma anche divergenti rispetto a quella italiana. Tra i fattori di somiglianza c'è sicuramente il turismo che, così come nella vicina costa romagnola, divenne un motore fondamentale per lo sviluppo economico. Tra le differenze c'è la diversa impostazione politica, caratterizzata negli anni tra il 1945 e il 1957 da un'alleanza di governo dei maggiori partiti di sinistra. Tale divergenza politica rispetto all'Italia, governata dal 1948 dalla Democrazia cristiana, rese particolarmente aspri i rapporti tra i due Stati e contribuì a rendere lento lo sviluppo economico della Repubblica<sup>12</sup>.

Negli stessi anni il governo incentivò i lavori pubblici necessari a far tornare la Repubblica alla normalità e a stimolare il turismo. Gli interventi governativi riguardarono principalmente la ristrutturazione delle strade, la ricostruzione di cinque ponti distrutti dal conflitto e la realizzazione di nuovi tratti viari. Lo Stato intervenne anche nei lavori di riattivazione dei servizi elettrici, di quelli telegrafici e degli acquedotti e nella ricostruzione di parte del centro storico danneggiato. Lo sforzo economico fu notevole anche se per alcuni progetti particolarmente costosi si poté intervenire solo negli anni Sessanta con l'arrivo di ingenti finanziamenti dall'estero. È il caso del nuovo acquedotto, realizzato nel 1962 grazie al finanziamento di 531 milioni di lire del governo degli Stati Uniti<sup>13</sup>.

L'opera che i sammarinesi avrebbero voluto maggiormente in quegli anni non arrivò mai: la ricostruzione della ferrovia. Per riattivarla dopo il conflitto sarebbero serviti ingenti fondi, oltre alla collaborazione dello Stato italiano. Mancarono entrambi, anche perché in Italia in quegli anni si pensava più a finanziare il trasporto su gomma che su rotaia. Intanto nella vicina costa romagnola masse di vacanzieri tornavano ad affollare le spiagge nei mesi estivi con un'intensità maggiore rispetto al periodo precedente la guerra. I lunghi soggiorni nelle località balneari erano infatti diventati alla portata di tutti e non più soltanto delle élite, come in passato. Rimini in particolare diventò una vera e propria icona per il turismo balneare di massa. Nello stesso periodo sul Titano si cercava di capire come portare nella Repubblica almeno una parte di quelle folle<sup>14</sup>.

La risposta fu la creazione di una casa da gioco che operò tra il 1949 e il 1951 nel palazzo del Kursaal, nel centro storico. In Italia il gioco d'azzardo era stato limitato dopo la guerra a solo quattro località, la più vicina delle quali era Venezia. Il successo del casinò sammarinese fu perciò immediato, già nell'estate del 1949 gli incassi furono ottimi. Gli stessi risultati furono raggiunti anche nel 1950 suscitando l'ira del governo italiano, contrario a quel flusso di soldi verso l'estero, e anche alcune critiche interne. A difesa dell'iniziativa, il governo sammarinese dichiarò che gli incassi del Kursaal sarebbero serviti a rimodernare il centro urbano. Inoltre, c'era l'intenzione di creare intorno al casinò una serie di eventi mondani e culturali in grado di incentivare il turismo sul Titano. La speranza era quella di aumentare in questo modo il numero di strutture, dagli hotel ai ristoranti, che avrebbero consentito al territorio una rapida crescita economica.

Non fu però così. Il governo italiano pose, infatti, una sorta di blocco doganale intorno al territorio sammarinese aumentando i controlli su chi passava la frontiera. Furono in realtà disincentivati sia i giocatori che i turisti, e i risultati si videro nel 1951 quando, alla vigilia dell'estate, non solo le sale del Kursaal ma anche le strade del centro storico erano desolatamente vuote. La situazione era così grave che le associazioni degli albergatori e dei commercianti minacciarono uno sciopero per spin-

gere il governo ad arrivare ad un accordo, che arrivò ad agosto, con il quale l'Italia toglieva il blocco e garantiva un anticipo sui canoni doganali arretrati. Le porte della casa da gioco si chiusero così definitivamente<sup>15</sup>.

Negli stessi anni il governo agiva con la creazione dell'Ente per il turismo, un organo in grado di regolare, dirigere e promuovere le iniziative pubbliche in favore del turismo. I primi anni di vita dell'Ente servirono soprattutto a promuovere il dibattito sul futuro del turismo sammarinese, da incentrarsi sia sul proficuo rapporto con la costa romagnola sia puntando sulle attrattive locali. Proprio per questo motivo, il Kursaal passò in mani pubbliche per diventare un centro per eventi di richiamo. L'intenzione era ottima ma i risultati furono deludenti, in quanto gli eventi organizzati non attiravano così tanti visitatori come faceva il casinò e, soprattutto, non rendevano allo stesso modo. Nonostante le molte difficoltà il flusso di visitatori crebbe costantemente negli anni: nel 1957 si stimava che circa un milione e duecentomila visitatori fossero transitati a San Marino, un numero raddoppiato rispetto al 1953<sup>16</sup>.

## 5. Dalla svolta del 1957 agli anni Ottanta

Il 1957 fu l'anno della svolta per il turismo e più in generale per l'economia della piccola repubblica, grazie al cambio di coalizione politica al governo e a un rinnovato rapporto di fiducia con lo Stato italiano. Tra il 1946 e il 1957 si erano poste le basi per lo sviluppo economico, ma è proprio nel periodo successivo, fino alla metà degli anni Settanta, che si è costituita la struttura produttiva che ancora oggi rappresenta l'ossatura economica e occupazionale di San Marino. Il terziario, l'industria e l'artigianato crebbero agevolati proprio dall'espansione turistica. L'elemento che però spinse di più verso lo sviluppo fu l'arrivo di grandi capitali dall'estero. Furono realizzate fognature più moderne, un acquedotto con una maggiore portata idrica e un più moderno e razionale sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti. Il nuovo governo realizzò invece, nel 1958, un accordo con lo Stato italiano per la costruzione della superstrada di collegamento con Rimini. La costruzione della superstrada pose una pietra tombale sulle possibilità di rivedere in funzione la linea ferroviaria, e, d'altra parte, sulla firma della Convenzione il governo sammarinese pose grande enfasi perché rappresentava il nuovo corso politico della Repubblica e una nuova stagione di rapporti con l'Italia<sup>17</sup>.

Furono questi gli anni dell'esplosione del settore alberghiero: se nel 1957 esistevano solo 7 hotel, già dieci anni dopo ce n'erano 22, un numero destinato ancora a salire di qualche unità fino alla fine degli anni Settanta. La crescita del settore alberghiero era foraggiata dal crescente movimento di turisti, con una parte sempre più corposa di visitatori che sceglieva di soggiornare negli hotel sammarinesi, differenziandosi così dalle grandi masse di turisti di giornata. I numeri erano importanti: nel 1963 le persone alloggiate negli hotel erano poco meno di 9.000, nel 1971 erano più di 30.000 e alla fine del decennio, nel 1980, erano più di 60.000. I numeri del turismo di giornata erano ovviamente più grandi, ma mostrano lo stesso andamento dei soggiorni negli hotel. Nel 1959 si era rotto il "muro" del milione di visitatori, già arrivato a due nel 1965 e quasi a tre milioni alla fine degli anni Settanta<sup>18</sup>.

Il crescente numero di visitatori di giornata fece la fortuna del piccolo commercio nel centro storico che in questi anni vide una vera e propria proliferazione di piccoli negozi spesso destinati alla vendita di souvenir. Gli analisti dell'epoca vedevano però in questo un elemento di debolezza per l'economia sammarinese, che avrebbe, al contrario, tratto maggiore giovamento da un turismo diverso, di più alta qualità e in grado di portare un apporto economico più pesante<sup>19</sup>.

Gli anni Settanta mettono in evidenza una fase di stasi per il turismo sammarinese, che non conobbe

particolari novità, se non una lenta crescita nel numero delle strutture alberghiere e delle presenze. Anche gli anni Ottanta si caratterizzarono per un clima simile soprattutto nel dibattito politico, mentre un certo dinamismo si vide nella creazione di nuovi eventi promozionali, in particolare nel settore sportivo. Dal 1981 al 2006 la repubblica di San Marino diede il proprio nome ad un Gran premio di Formula 1 sul circuito Dino e Enzo Ferrari di Imola. Un'operazione simile si è svolta per una gara del Motomondiale che si svolge ancora oggi nella vicina Misano Adriatico. In entrambi i casi il ritorno in termini di immagine è stato considerevole.

## 6. Conclusioni: le nuove direttrici del turismo sammarinese

La fine del secolo in un quadro di generale rinnovamento del settore turistico ha visto San Marino vivere un periodo di crisi, seguito da un periodo di rinnovamento per adattarsi al nuovo contesto, che ha dato i suoi frutti più importanti negli anni più recenti. Gli anni Novanta fecero apparire in maniera lampante tutti i limiti del settore turistico con la chiusura di numerose attività e un notevole calo nei numeri sia dei turisti che dei gitanti. L'arrivo del Duemila segnò una sorta di rinascita del turismo sammarinese, con un adattamento al nuovo contesto, nel quale le piccole località sono state fortemente rivalutate. Nel 2009 i centri storici di San Marino, di Borgo Maggiore e il monte Titano sono entrati a far parte dei siti del Patrimonio dell'umanità dell'Unesco, San Marino ha guadagnato questo riconoscimento in quanto simbolo della democrazia rappresentativa, una caratteristica di lunga durata della storia della Repubblica. Far parte del Patrimonio dell'Unesco ha sicuramente aumentato la visibilità di San Marino all'estero, contribuendo anche a proporre modelli di turismo di maggiore qualità.

### Note

<sup>1</sup> Sulla storia del turismo in Europa in età moderna e contemporanea si veda soprattutto Patrizia Battilani, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.

<sup>2</sup> Mariangela Dall'Aglio, *La riviera romagnola tra modelli elitari e turismo di massa*, in Roberto Finzi (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. L'Emilia-Romagna*, Torino, Einaudi, 1997, pp. 463-469.

<sup>3</sup> È soprattutto Maria Antonietta Bonelli a raccontare nelle sue opere le avventure dei primi turisti internazionali sul Titano. A tal proposito si veda Maria Antonietta Bonelli, *Viaggiatori e stranieri a San Marino*, in *Storia illustrata della Repubblica di San Marino*, II, San Marino, AIEP, 1985.

<sup>4</sup> Per i resoconti dei viaggiatori si rimanda ad Attilio Brilli e Maria Antonietta Bonelli, *Alla ricerca della repubblica ideale. L'immagine di San Marino nella stampa internazionale fra Ottocento e Novecento*, IV, Argelato, Minerva, 2005 e Attilio Brilli, *Alla ricerca della repubblica ideale. San Marino nello specchio del mondo*, II, Argelato, Minerva, 2005.

<sup>5</sup> Si veda in particolare Davide Bagnaresi, *Miti e stereotipi: l'immagine di San Marino nelle guide turistiche dall'Ottocento a oggi*, San Marino, Quaderni del Centro Sammarinese di Studi Storici, 2009.

<sup>6</sup> Sui collegamenti in corriera tra Rimini e San Marino si veda Maria Antonietta Bonelli, *Turismo e vie di comunicazione*, in *Storia illustrata della Repubblica di San Marino*, II, San Marino, AIEP, 1985.

<sup>7</sup> Marino Moretti, *Il trono dei poveri*, Milano, Treves, 1927.

<sup>8</sup> Gian Guido Turchi, *Da Rimini a San Marino. Storia di una piccola ferrovia internazionale scomparsa*, in "Italmodel", 1974, pp. 6119-6124 e Id., *Rimini-San Marino in treno*, Salò, ETR, 1982.

<sup>9</sup> Carla Catolfi, Giorgio Pedrocco, *Carte geografiche e viaggiatori a San Marino*, San Marino, Società Unione Mutuo Soccorso, 2018.

<sup>10</sup> Fabio Silari, *I bagni ed altro. L'evoluzione dell'industria e dei servizi nel Riminese dalla metà dell'Ottocento alla fine del Novecento*, in Angelo Varni, Vera Zamagni (a cura di), *Economia e Società a Rimini tra '800 e '900*, Rimini, Cassa di risparmio di Rimini, 1992, pp. 143-153.

<sup>11</sup> Turchi, *Da Rimini a San Marino*, cit., pp. 6119-6124.

<sup>12</sup> Su questa fase della storia sammarinese si veda Sante Cruciani, *Passioni politiche in tempo di guerra fredda. La repubblica di San Marino e l'Italia repubblicana tra storia nazionale e relazioni internazionali (1945-1957)*, San Marino, Centro Sammarinese di Studi Storici, 2010.

<sup>13</sup> Antonio Carattoni, *L'economia*, 2. *Gli esiti attuali dello sviluppo*, in *Storia illustrata della Repubblica di San Marino*, III, San Marino, AIEP, 1985, pp. 701-716.

<sup>14</sup> Patrizia Sabbatucci Severini, *Nel cuore dell'Italia. Economia e politica nelle relazioni Italia-San Marino, 1860-1960*, in Francesco Casadei (a cura di), *Sindacato politica economia a San Marino in età contemporanea*, San Marino, Quaderni del Centro Sammarinese di Studi Storici, 12, 1995.

<sup>15</sup> Enrico Rotelli, *Il Kursaal: L'economia al tavolo verde. Storia di un casinò e di una crisi internazionale*, in *Storia illustrata della Repubblica di San Marino*, IV, San Marino, AIEP, 1995 e Enrico Rotelli, Franco Pozzi, *Il Kursaal: assediati per gioco. Dal blocco italiano del 1949 alla chiusura del Casinò*, in *ivi*.

<sup>16</sup> Patrizia Battilani, Stefano Pivato (a cura di), *Il turismo nei piccoli borghi fra cultura e ri-definizione dell'identità urbana: il caso di San Marino*, Atti del convegno (San Marino, 3-4 dicembre 2008), San Marino, Centro Sammarinese di Studi Storici, 2010.

<sup>17</sup> Luca Gorgolini, *Il Novecento e il tempo presente*, in Luca Gorgolini, Stefano Pivato (a cura di), *Storia di San Marino. Medioevo, Età moderna e contemporanea. Novecento e tempo presente*, San Marino, Bookstones, 2022, pp. 54-96.

<sup>18</sup> Per un quadro dettagliato della storia del turismo sammarinese nella seconda metà del Novecento, si veda Matteo Troilo, *Storia e protagonisti del turismo a San Marino. Un contributo essenziale all'economia della Repubblica*, San Marino, Centro Sammarinese di Studi Storici, 2011.

<sup>19</sup> Laura Rossi, *Le trasformazioni della società sammarinese tra gli anni '60 e '90*, in Giorgio Pedrocco, Noemi Ugolini (a cura di), *Migrazioni e sviluppo*, Atti del convegno (San Marino, 20-21 ottobre 2006), San Marino, AIEP, 2007.