

TOBIA ALDINI

I PERCORSI DELLA VIA EMILIA A FORLIMPOPOLI

Chi oggi giorno percorre la Via Emilia, troverà una serie di curve, transitando per Forlimpopoli. La situazione è abbastanza anomala, se si considera che, per lunghi tratti, la strada statale, al di fuori dell'abitato, presenta rettilinei che tagliano la campagna con la massima regolarità. Evidentemente, come ho rilevato in altre occasioni (1), le varie curve riscontrabili attualmente non erano presenti in epoca romana, ma sono frutto di modifiche di età successive che il tratto viario originario ha subito col passar degli anni, a causa di contingenti necessità degli abitanti di Forlimpopoli.

La presenza dell'importante arteria - sulla quale il centro cittadino sorse, si sviluppò e, più volte, decadde e si risolvè - ha condizionato, in ogni epoca, le sorti del Paese ed i Forlimpopolesi, nel corso dei secoli, hanno dovuto modificare (in certi momenti anche radicalmente) l'assetto viario primitivo, a seguito di iniziative urbanistiche necessarie per adeguare le strutture della Città a sopraggiunte nuove esigenze. Fu certamente in occasione di tali manomissioni della rete stradale dell'abitato - e di quella delle aree dell'immediato suburbio - che furono operate le varianti al percorso originario della Via Emilia, modificandolo più volte, fino a fargli assumere l'aspetto tortuoso attuale (fig. 1). Questi ripetuti cam-

(1) T. ALDINI, *Ritrovamenti archeologici nel territorio forlimpopolese*, 1972, pp. 2-3; Id., *Le strade di Forum Popili*, in "Pagine di cronaca e storia", 1974, p. 96; Id., *Il Municipio romano di Forlimpopoli*, in "Forlimpopoli nel 600° della ricostruzione (1380-1980)", 1983, p. 10; Id., *Il Museo Archeologico Civico di Forlimpopoli*, 1990, p. 113.

biamenti di direzione del traffico sulla grande arteria, nel nostro Centro, sono, pertanto, strettamente legati alla storia urbanistica di Forlimpopoli, per cui sarà abbastanza agevole individuare i momenti delle varie rettifiche del percorso dell'Emilia nel tratto cittadino, seguendo i fatti più salienti della storia del Paese. Volendo, poi, definire, sia pur in linea di massima, un quadro ancor più completo ed esauriente delle vicende dell'Emilia stessa, relativamente ai suoi rapporti con Forlimpopoli, bisognerà far tesoro di tutti i dati reperibili nel luogo, al fine di giungere alla ricostruzione di un profilo storico complessivamente esaustivo, che ha origine in epoche molto antiche.

Ancor prima dell'occupazione romana del territorio romangolo esisteva, lungo il tragitto in cui più tardi verrà costruita la Via Emilia, una pista pedemontana, un sentiero praticato fin dalla Preistoria (2). Trasversalmente a questa strada primordiale, diversi sentieri, altrettanto antichi, collegavano le zone dell'Appennino con le aree di pianura poste a ridosso del litorale adriatico, permettendo facili spostamenti dal monte al piano - e viceversa - alle genti del posto, dedite alla pratica della transumanza, utile per un miglior profitto nell'allevamento del bestiame (3).

Una delle piste trasversali seguiva il corso dell'Ausa (4), incrociando la strada pedemontana (la futura Via Emilia) nel luogo in cui sorgerà - molto tempo dopo - la Città di Forlimpopoli, dirigendosi successivamente verso le valli del Ravennate, con

(2) A. VEGGIANI, *Cesena e il Cesenate nella Preistoria e nella Protostoria*, in "Storia di Cesena", I, 1982, p. 56.

(3) A.M. RADMILLI, *Popoli e Civiltà dell'Italia Antica*, I, 1974, p. 497; Id., *Guida della preistoria italiana*, 1975, Introduzione, p. XXVIII; L. BENTINI, *Insempiamenti della tarda età del Bronzo nel Faentino*, in "Studi Romagnoli", XXVIII (1977), p. 143; A. VEGGIANI, *Cesena e il Cesenate* cit., p. 79; T. ALDINI, *Resti di una stazione preistorica lungo la Via Erbosa (Pievequinta, Forlì)*, in "Studi Romagnoli", XXXVI (1985), p. 388.

(4) Tale torrente, fino al secolo scorso, lambiva l'abitato di Forlimpopoli. Fu deviato in località Selbagnone poco prima che fosse costruita - sopra il suo vecchio alveo - la locale stazione ferroviaria. Sembra che la portata dell'Ausa fosse più consistente nell'antichità, perchè vi confluiva, molto probabilmente, anche l'acqua del vicino Rio Salso, altro torrente attualmente affluente del Ronco.



Fig. 1 - Carta dell'abitato di Forlimpopoli coi vari percorsi della Via Emilia, dall'età romana ad oggi.

andamento tortuoso (5).

E' difficile, allo stato attuale delle conoscenze, poter stabilire con certezza se il sentiero preistorico antenato della Via Emilia superasse l'Ausa proprio nel punto preciso in cui sarà fondata la Città (*Forum Popili*), e quindi poter appurare se l'Emilia stessa, costruita dai Romani, ricalcasse esattamente, nel tratto del territorio forlimpopolese, il precedente tracciato della pista preistorica. La scoperta di resti ceramici dell'età del Bronzo nell'area della Forlimpopoli romana, presso l'odierna Casa Vitali (6), ed i ritrovamenti di frammenti di ceramiche d'impasto in altri terreni posti non lontano dall'attuale percorso della strada statale - e precisamente nelle vicinanze dell'Istituto Magistrale (7) e nel tratto meridionale di Via Dal Fiume (8) - costituiscono una documentazione preziosa che attesta, forse, la continuità del percorso stradale cittadino, rimasto probabilmente quasi invariato fin dalla Preistoria.

E' ormai assodato che l'antico tratto viario fu frequentato, senza soluzione di continuità, dall'età del Bronzo fino ad oggi. Non fu, invece, così continua, nelle varie epoche, la presenza dello stanziamento umano nel luogo in cui sorgerà *Forum Popili*. Sinora non si sono scoperte, infatti, a Forlimpopoli, tracce sicure di stazioni di genti del periodo protostorico, momento in cui, al contrario, nella via pedemontana e nel sentiero dell'Ausa fu certamente molto attivo - durante l'intera età del ferro - il traffico di popolazioni villanoviane, etrusche, umbre e celtiche.

(5) Alla luce delle recenti scoperte ritengo che tale sentiero fosse praticato anche nell'età del Bronzo.

(6) T. ALDINI, *Ritrovamenti archeologici* cit. pp. 31-32; ID., *Il Municipio romano di Forlimpopoli* cit., p. 4; ID. *Il Museo Archeologico Civico* cit., p. 93; A. VEGGIANI, *Insedimenti dell'età del Bronzo lungo la Via Emilia tra Forlimpopoli e Cesena*, in "Studi Romagnoli", XXV (1974), pp. 3-18; ID., *Tracce di insediamenti umani della tarda età del Bronzo a Forlimpopoli*, in "Forum Popili", n. 2, 1975, pp. 211-214.

(7) Frammenti di ceramiche preistoriche furono ritrovate nel 1977, durante i lavori di scavo per le fondazioni della Casa Maldini (cfr. T. ALDINI, *Il Municipio romano di Forlimpopoli* cit., p. 4), e nel 1988, in occasione di scavi condotti dal personale della Soprintendenza Archeologica, nel terreno della Ditta Zarri, ove fu individuato, su una vasta area, uno strato di terreno antropico scuro di circa cm 20 di spessore.

(8) T. ALDINI, *Il Museo Archeologico Civico* cit., pp. 53 e 92-93.

Quando i Romani presero possesso del territorio forlimpopolese (III Sec. a.C.), la viabilità locale, che era già definita nelle sue linee essenziali, venne notevolmente potenziata. A seguito di importanti opere di bonifica (le centuriazioni), effettuate all'inizio nelle campagne riminesi, cesenati e forlimpopolesi (9), cambiò radicalmente il paesaggio. Un ampio tratto della pianura romagnola divenne, di lì a poco, molto fertile e densamente popolato. Il territorio, bonificato mediante la costruzione di una capillare rete di scoli, per il drenaggio dei campi, venne munito di un fitto reticolo stradale, il quale, oltre a rendere fattibile una più razionale suddivisione dei poderi, permise più facili spostamenti all'interno delle zone centuriate.

Più tardi i Romani, conquistato tutto il territorio cispadano, diedero un assetto più funzionale anche all'antica via pedecollinare. Questo intervento, che consistè nella ristrutturazione del percorso e nell'esecuzione delle opere necessarie per trasformare la vecchia pista preistorica in una vera e propria strada, venne realizzato, nell'anno 187 a.C., dal Console Marco Emilio Lepido. La via, rinnovata radicalmente, prese il nome del suo costruttore (Emilia) e divenne un elemento importantissimo per l'espansionismo romano verso il Nord.

Il tronco viario forlimpopolese dell'Emilia, sorto - come è stato detto - sulla precedente pista preistorica o poco lontano da essa, ebbe un andamento perfettamente rettilineo. A quel tempo sembra fosse inesistente, o quasi, la Città. L'agglomerato urbano di *Forum Popili* verrà infatti costruito, in gran parte, più tardi, secondo le direttive di uno specifico piano regolatore, che prevedeva un impianto ortogonale, orientato col tracciato regolare della nuova strada consolare (10). Il Centro, fondato, con ogni probabilità, nel

(9) R. CHEVALLIER, *La centuriazione e la colonizzazione romana dell'ottava regione augustea Emilia-Romagna*, in "L'Universo", XL, n. 6, 1960, pp. 1077-1104; G. STELLA, *Forum Popilii e le sue "centuriazioni"*, s.d.; G. SUSINI, *Per una problematica della colonizzazione romana: i quesiti del Dismano*, in "Studi Romagnoli", XVIII (1967), pp. 227-254.

(10) T. ALDINI, *Ritrovamenti archeologici cit.*, pp. 2-5; Id., *Le strade di Forum Popili cit.*, pp. 96-102.

periodo compreso fra l'anno 173 a.C. ed il 132 a.C. (11), sorse a cavallo della Via Emilia, la quale, nel tratto dell'abitato, divenne la principale strada urbana: il decumano massimo. Lungo il percorso cittadino della grande via, c'era il *forum*, che, come ho supposto in passato, doveva trovarsi all'altezza dell'antico incrocio con la strada per Ravenna, nei pressi dell'attuale Scuola Elementare "De Amicis" (12).

L'impianto urbanistico originario di *Forum Populi* si mantenne inalterato fino alla metà del III Sec. d.C., momento in cui era già in atto una grave crisi che determinò, in breve tempo, una considerevole contrazione dell'abitato, il quale, alla fine, rimase circoscritto ad un modesto tratto della vecchia Città, posto sulla Via Emilia (13). Forse, in questo periodo difficile, il piccolo Centro fu munito di opere di difesa, di una prima cinta urbana, di cui pare fosse completamente sprovvista, in precedenza, la Città (14).

La creazione, a quell'epoca (o più tardi), di strutture difensive comportò, nei momenti di pericolo, la deviazione del traffico dal tratto urbano della via consolare, dirottandolo all'esterno del Paese, lungo il vecchio tracciato del decumano cittadino secondario, posto immediatamente a Sud dell'Emilia stessa, nell'area urbana non più abitata (15). Il tratto viario interno che conduceva al *forum* rimase, pertanto, aperto, in seguito, al normale flusso della grande arteria stradale solo durante i periodi di sicurezza e di pace.

Il nuovo aspetto urbanistico, frutto di esigenze dovute al mutare degli eventi, rimase, in linea di massima, invariato per lungo tempo, fino alla distruzione della Città (anno 663 ca.) ad

(11) T. ALDINI, *Il Municipio romano di Forlimpopoli* cit., pp. 10-11.

(12) *Ibid.*, p. 8.

(13) T. ALDINI, *Il Museo Archeologico Civico* cit., p. 125.

(14) Negli scavi locali non si sono mai ritrovati, finora, resti di mura urbane d'età romana.

(15) Questo troncone stradale, tuttora agibile (odierno tratto dell'Emilia a Sud del Paese), sembra sia stato in funzione fin dall'antichità, senza soluzione di continuità. Era in uso sicuramente anche al tempo dello storico Vecchiazani (Sec. XVII), con funzione di strada di circonvallazione (cfr. T. ALDINI, *Scoperte archeologiche nella Rocca di Forlimpopoli*, in "La rocca di Forlimpopoli", 1990, p. 6, nota 17).

opera dei Longobardi. Ed anche dopo, quando il Paese fu ricostruito ed ampliato (Sec. XII), la viabilità principale risultò pressochè inalterata, salvo lo spostamento - forse fin da quel tempo - del tronco cittadino dell'Emilia lungo l'attuale tracciato della Via Saffi e la creazione di ulteriori strade interne nel nuovo settore dell'abitato costruito verso Nord-Est.

Il traffico sulla importante strada, nel tratto dell'itinerario esterno posto così a ridosso della Città, si svolse sempre sotto gli sguardi attenti dei Forlimpopolesi, i quali, spesso, non esitarono ad intraprendere iniziative ostili nei confronti dei passanti, molestandoli ripetutamente. Di questi atti permangono tuttora ricordi clamorosi. Si pensi al disturbo arrecato ai messi del re longobardo Grimoaldo, ostilità che, come riferisce Paolo Diacono (16), fu punita con la distruzione di cui si è fatto cenno poco fa (17). Nel Sec. XIV i Forlimpopolesi si comportarono in modo altrettanto ostile anche nei confronti del Cardinale Albornoz, al quale, secondo le cronache, uccisero, sparando con una bombarda, la mula sulla quale stava transitando. I cronisti, a questo proposito, affermano che, per punire l'atto proditorio, il Cardinale ordinò che fosse distrutta la Città, risolvendo il caso con questo provvedimento gravissimo, eccessivamente severo ed inadeguato alla sia pur grave offesa. Ma i motivi veri della drastica rappresaglia dell'Albornoz, nei confronti di Forlimpopoli, furono sicuramente altri, di natura politico-militare. Certo, però, anche il ricordo dell'attentato dovè avere avuto il suo peso al momento delle decisioni del Cardinale.

La distruzione albornoziana della Città, documentata da fonti storico-archivistiche ed archeologiche, avvenne nel 1361 (18). Dopo questo triste evento, la Sede Vescovile fu trasferita a Bertinoro e, sulle rovine della Cattedrale forlimpopolese - abbattuta completamente, forse, verso il 1363 (19) -, l'Albornoz fece costru-

(16) PAUL. DIAC., *Historia Langobardorum*, V, 27.

(17) Come ho sostenuto recentemente (T. ALDINI, *Il Museo Archeologico Civico* cit. pp. 131-132), ritengo fondata la notizia della distruzione di Forlimpopoli da parte dei Longobardi.

(18) P. AMADUCCI, *Origini e progressi dell'Episcopato di Bertinoro in Romagna*, 1905, p. 45.

(19) T. ALDINI, *Scoperte archeologiche nella Rocca* cit., p. 85.

ire la Rocca.

La Città riprese vita nel 1380, quando fu portata a termine la ricostruzione della cinta urbana, che ricalcò, in gran parte, l'andamento di quella precedente (20). Anche la rete viaria del luogo fu ripristinata senza sostanziali variazioni. Il tratto cittadino dell'Emilia, l'antico decumano massimo - già da tempo declassato, forse, come si è detto, a strada secondaria del Paese -, continuò ad essere soppiantato dal Borgo Maestro (oggi Via Saffi), che da questo momento divenne sicuramente la strada principale del Centro. Pure il percorso esterno rimase invariato, nel tratto posto a Sud della cinta urbana. La Via Emilia, dopo essere arrivata, da Ponente (con andamento perfettamente rettilineo), in prossimità di Forlimpopoli, fino al luogo della secentesca Chiesa del Cimitero, si diramava improvvisamente in corrispondenza di un bivio (fig. 2), da cui partivano la strada che conduceva all'interno del Paese (al Borgo Maestro) e quella di circonvallazione che girava verso monte prima di imboccare il tratto rettilineo situato a ridosso delle mura (fig. 3).

L'andamento dell'Emilia, ad Ovest dell'abitato, fu modificato anche all'inizio dell'Ottocento, al momento della costruzione del Cimitero Urbano, il quale fu "aperto alla sua destinazione" l'11 luglio 1809 (21). Il Camposanto, che a quel tempo era a forma quadrata ed era molto più piccolo di quello attuale, fu ricavato utilizzando l'area antistante alla Chiesa (22), ove arrivava l'antico rettilineo dell'Emilia stessa. In quella occasione fu, pertanto, necessario spostare la via un po' più a Nord e fu costruito un nuovo tronco stradale suburbano (quello dell'attuale Via XXV Ottobre),

(20) Cambiamenti furono apportati nella zona della Rocca, ove il limite del Paese fu arretrato fino ai margini delle fosse poste ad Ovest e a Nord del Castello. Altre modifiche del perimetro urbano furono effettuate nel settore Nord-Ovest, includendo, nell'area cittadina, l'Abbazia di S. Rufillo.

(21) L. VALBONESI, *Notizie storiche della Confraternita della Buona Morte e dell'Ospedale già dei Pellegrini in Forlimpopoli*, 1858, p. 70.

(22) Per altre notizie sulla costruzione del Camposanto di Forlimpopoli si veda A. ARAMINI, *Per il Cimitero Comunale*, in "Il Comune. Notiziario dell'Amministrazione Comunale di Forlimpopoli", Anno XIII, n. 2, Giugno 1984, p. 4.

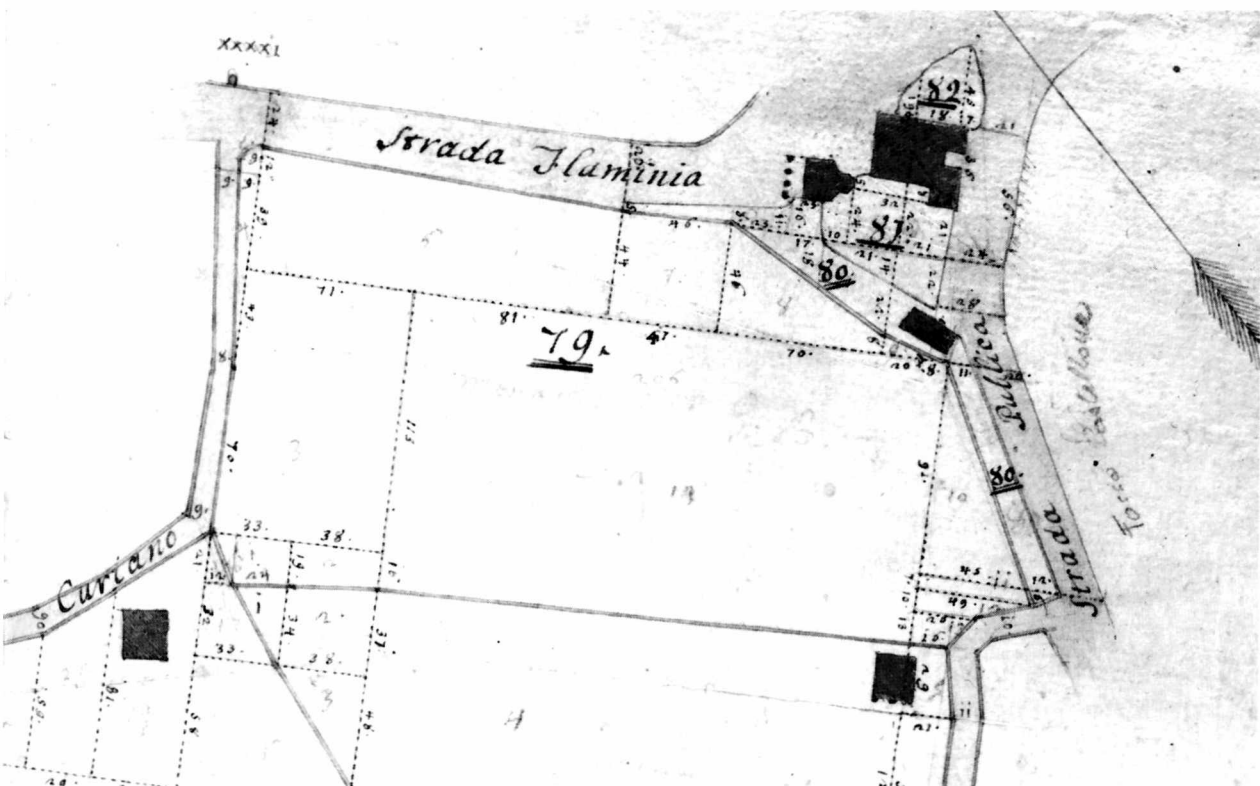


Fig. 2 - FORLIMPOPOLI, *Archivio Storico Comunale*. Particolare di mappa settecentesca con tratto della Via Emilia (indicata col nome "Flaminia"), posto a Ponente di Forlimpopoli, nella zona dell'attuale Cimitero Urbano.

che, con andamento regolare, arrivava fino alla Porta della Città (fig. 4). Attraverso una stradiciola esterna, che ricalcava il percorso dell'odierna Via Baldini, il traffico poteva essere dirottato, poi, anche sulla circonvallazione per Cesena (23).

Il percorso interno della Via Emilia continuò ad essere, per tutto il secolo scorso - ed oltre -, quello del Borgo Maestro (24). Dopo la prima guerra mondiale fu avvertita, però, la necessità di trasferire il traffico della statale all'esterno del Paese e, nel 1930, fu costruito *ex novo*, dall'Azienda Autonoma Statale della Strada, il tronco viario che tuttora gira a Sud del Cimitero e mette direttamente in comunicazione il rettilineo che giunge dalla località Ronco con la vecchia strada posta a Sud del perimetro urbano medioevale di Forlimpopoli. Veniva, così, completata la Via Circonvallazione nel modo in cui si profila anche ai nostri giorni e veniva allontanato definitivamente il traffico dal Centro Storico.

Il quadro dei vari cambiamenti di direzione, effettuati nel corso dei secoli nel tratto della Via Emilia posto ad Ovest della Città, risulta, tutto sommato, abbastanza completo. Mancano, al contrario, elementi altrettanto esaurienti sugli spostamenti della sede stradale, verificatisi dopo l'età romana, nel tronco viario che dall'altezza della Rocca arriva fino al Santuario della Madonna del Popolo (25). Lungo tale tragitto si rileva, oggi, la presenza di modeste curve, che, come ho detto più sopra, non erano presenti nel tracciato originario del 187 a.C..

Di questi sia pur lievi cambiamenti del percorso dell'Emilia ad Est di Forlimpopoli è difficile, allo stato attuale delle conoscenze, ripercorrere gli sviluppi. Sarà, pertanto, necessario procedere con molta cautela nella ricerca di dati cronologici e nella definizione

(23) Questo assetto viario è chiaramente rilevabile in una mappa ottocentesca (*Archivio di Stato di Forlì*, "Catasto Pontificio", n. 32, XXI).

(24) I veicoli in transito, provenienti da Forlì, arrivavano in Piazza, poi si dirigevano verso la Porta Romana, per immettersi nel vicino sobborgo (attuale Via Mazzini), da cui proseguivano per Cesena.

(25) Per notizie dettagliate sul Santuario cfr. L. VALBONESI, op. cit., pp. 75-82; E. ROSETTI, *Storia di Forlimpopoli* (terza edizione di *Forlimpopoli e dintorni*), in "Forum Popili", n. 2, 1975, pp. 73-74; P. PINTUS, *Santuario della Madonna del Popolo*, 1989.



Fig. 3 - FORLIMPOPOLI, *Vicoletto cieco che ha origine dalla Via Baldini*. Esso ricalca un antico percorso dell'Emilia, attivo fino ai primi anni dell'Ottocento. Le case poste sul lato meridionale della stradiciola sorsero sulla vecchia sede stradale abbandonata (che era molto più larga dell'attuale), dopo che era stato costruito il Camposanto cittadino ed era stata attuata la deviazione dell'Emilia lungo il nuovo asse della Via XXV Ottobre.



Fig. 4 - FORLIMPOPOLI , *Via XXV Ottobre*.

delle cause che determinarono la situazione viaria odierna. Gli elementi, che certamente avranno maggiormente influito a cambiare - anche in questo tratto - l'andamento regolare della strada romana, ritengo siano stati sostanzialmente due:

a) la prolungata mancanza di adeguate opere di manutenzione del manto stradale, a cominciare dall'età tardoantica;

b) le alluvioni dell'Ausa ed i probabili spostamenti del suo corso all'interno del territorio compreso tra la Città e la Chiesa della Madonna del Popolo (26).

(26) Immediatamente a valle dell'Emilia, nei pressi di un vecchio mulino (attivo fino a non molto tempo fa) e precisamente nell'area dell'attuale lottizzazione del PEEP, c'era - prima che iniziassero i recenti lavori edili - un podere chiamato "Sabbioncello" a causa dei considerevoli depositi sabbiosi ivi lasciati, in antico, dal torrente. Durante scavi archeologici, condotti in tale podere nell'anno 1959, fu rinvenuto, in mezzo alla sabbia, un muro composto con grossi blocchi di "spungone", il quale testimoniava la presenza del corso dell'Ausa, in quel tratto, in epoca storica (cfr. T. ALDINI - V. BASSETTI, *Risveglio dell'archeologia forlimpopolese*, in "Forum Popili", n. 1, 1961, pp. 73-74; T. ALDINI, *Ritrovamenti archeologici cit.*, pp. 53-54).

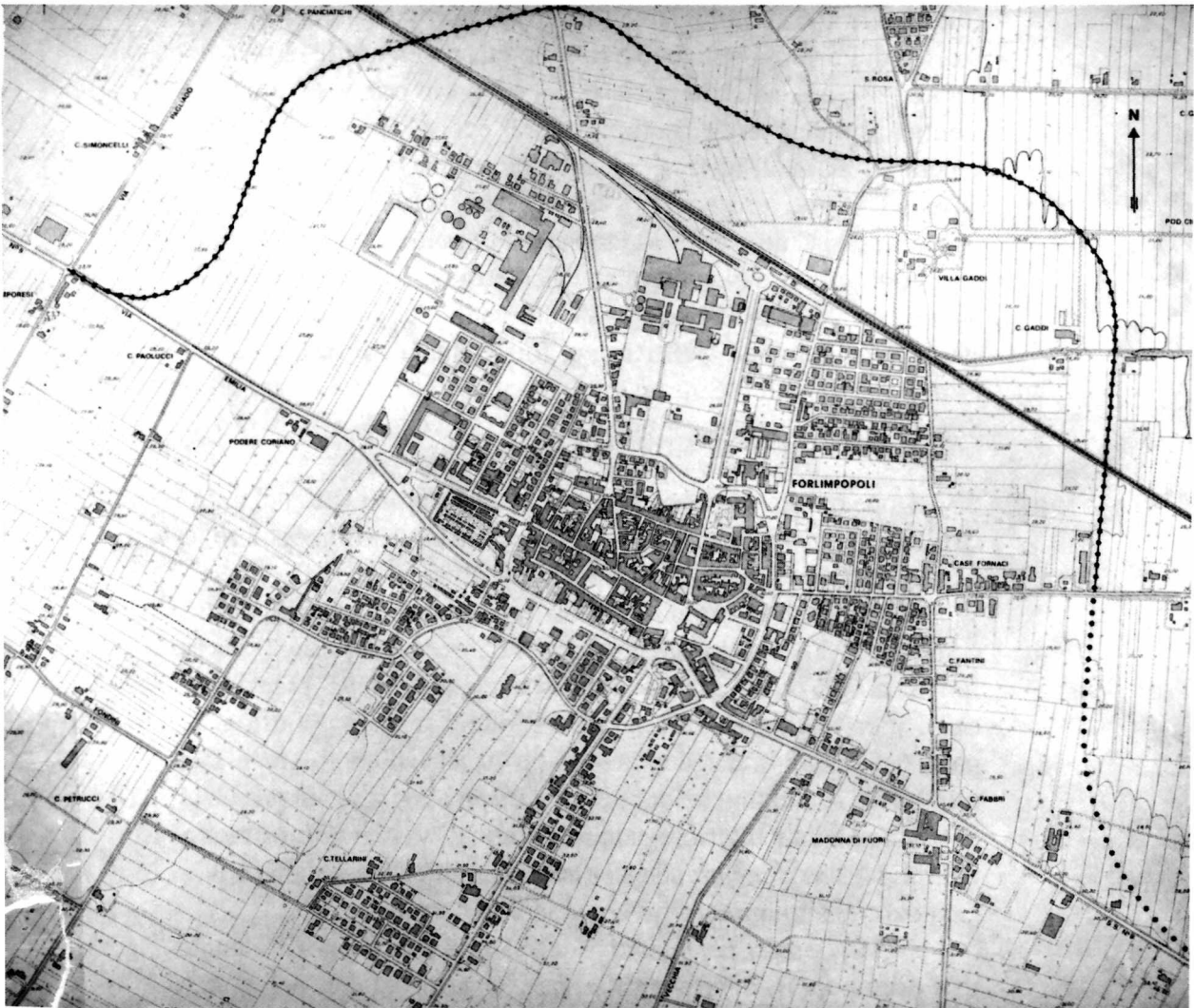


Fig. 5 - Carta di Forlimpopoli col tracciato della nuova tangenziale, già costruita in gran parte. Attualmente (1990) manca il tratto posto a Sud di Via Papa Giovanni XXIII.

L'attuale configurazione del tronco stradale dell'Emilia, posto ad Oriente del Centro (Via Mazzini e Viale Matteotti), non è frutto di recenti interventi, ma di opere di sistemazione effettuate in momenti lontani, eseguiti sicuramente prima dell'anno 1725. Questo termine cronologico è fornito da un catasto dell'Archivio Storico di Forlimpopoli, ove è riprodotta, con una serie di piccole piante (27), una situazione viaria del suburbio orientale cittadino identica a quella dei nostri tempi. A quell'epoca l'Emilia, dopo aver superato l'Ausa all'altezza dell'incrocio con le odierne vie Turati e Duca D'Aosta, proseguiva verso Cesena, passando davanti alla facciata della Chiesa della Madonna del Popolo. L'assetto stradale così configurato deve essere stato determinato, molto probabilmente, da contingenti necessità derivanti da una radicale sistemazione del corso dell'Ausa e, forse, anche dal desiderio dei Forlimpopolesi di creare un percorso maestoso fra la Città ed il Santuario.

Dopo questa ampia carrellata sui vari cambiamenti del tratto dell'Emilia, avvenuti nel passato nel territorio forlimpopolese, è giunto il momento di fare il punto sulla situazione viaria attuale.

Oggi la grande arteria (rimasta immutata, nella nostra zona, dal 1930) sostiene un traffico assai intenso, nonostante sia in funzione - già da molti anni - l'A 14, la moderna autostrada che le corre parallelamente, offrendo un servizio insostituibile a gran parte dei veicoli in transito da un capo all'altro della Regione. Per migliorare le comunicazioni sarebbe auspicabile, quanto prima, la costruzione di un ulteriore percorso alternativo - fra l'autostrada e l'Emilia -, che allevierebbe l'attuale situazione di disagio provocata dal transito ininterrotto dei veicoli nei centri abitati.

Nel frattempo, per iniziativa dell'Amministrazione Comunale di Forlimpopoli, è in avanzata fase di costruzione, nel nostro territorio, un grande asse di scorrimento (fig. 5), un'ampia cir-

(27) *Catasto agrimensore Verità*, 1725, pp. 62-64.

convallazione che, una volta ultimata, taglierà fuori l'abitato, percorrendo un largo giro a valle del Paese (28).

Quando le opere di completamento di tale via saranno ultimate, l'Emilia seguirà un ulteriore nuovo percorso nell'attraversamento della Città.

(28) Finora la nuova strada è stata costruita dal punto del suo innesto con la Statale, ad Ovest del Paese, sino all'incrocio con la Via Papa Giovanni XXIII. I lavori per la realizzazione di questo lungo tronco furono svolti negli anni 1985-1987.