



DECRETO N. 203/12

# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana*

## IL DIRETTORE REGIONALE

**Visto** il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" e s.m.i.;

**Visto** il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

**Visto** il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

**Visto** il Decreto Legislativo 24 marzo 2006, n. 156 "Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione ai beni culturali";

**Visto** il Decreto Legislativo 26 marzo 2008 n. 62 contenente "Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione ai beni culturali";

**Visto** il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004, recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico, così come modificato dal Decreto Dirigenziale 28 febbraio 2005;

**Visto** il D.P.R. 26 novembre 2007, n. 233 "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'art. 1, comma 404, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, così come modificato dal D.P.R. 2 luglio 2009, n. 91 "Modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro per i beni e le attività culturali";

**Visto** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Funzione Pubblica del 02 marzo 2012, in corso di registrazione, con il quale è stato attribuito alla dott. Maddalena Ragni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore Regionale *ad interim* per i beni culturali e paesaggistici della Toscana;

**Vista** la nota n. 5940 del 16.03.2012 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici per le province di Firenze, Pistoia e Prato ha comunicato l'avvio del procedimento di Verifica d'Ufficio per l'immobile sotto descritto (avvio di procedimento in data 21.03.2012);

**Visto** il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana espresso con nota n. 5845 del 10.04.2012, pervenuta in data 11.04.2012;

### Ritenuto che l'immobile

Denominato	Tratto di via lastricata appartenente all'Antica Strada Maestra Postale Lucchese oggi costituita da un tratto di strada denominato "Via dei Colli", che congiunge la "Strada Comunale di Squarciabocconi" presso Veneri, con la "Strada Vicinale del Colle delle Belle Donne", nel Comune di Capannori.
Provincia di	Pistoia
Comune di	Pescia
Sito in	Via dei Colli
Numero civico	snc
Località	I Colli, Fondo e La Bottega



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana*

Distinto al N.C.E.U al Foglio n. 91, 92 e 97

confinante con Foglio n.91 partt. 314, 315, 318, 320, 552, 325, 327, 339, 341, 434, 367, 820, 823, 824, 825, 373, 772 e 728, Foglio n. 92 part. 795 e Foglio n. 97 partt. 1, 3, 2, 4, 7, 8, 16, 453, 18, 21, 26, 27, 45, 47, 48, 49, 75, 76, 316, 77, 450, 78, 79, 80, 343, 81, 82 e 83, come dalla allegata planimetria catastale, presenta interesse ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. in quanto possiede i requisiti di interesse storico artistico per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata,

## DECRETA

il bene denominato "Tratto di via lastricata appartenente all'Antica Strada Maestra Postale Lucchese oggi costituita da un tratto di strada denominato "Via dei Colli", che congiunge la "Strada Comunale di Squarciabocconi" presso Veneri, con la "Strada Vicinale del Colle delle Belle Donne", nel Comune di Capannori.", meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii., in quanto possiede i requisiti di interesse storico artistico e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto è trascritto presso la competente Agenzia del Territorio – Servizio Pubblicità Immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii..

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale ai sensi del D. Lgs. 2 luglio 2010, n. 104.

Firenze,

1 4 MAG 2012



**IL DIRETTORE REGIONALE ad interim**

**dot. Maddalena Ragni**



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana

Relazione Allegata

## Identificazione del Bene

Denominazione	Tratto di via lastricata appartenente all'Antica Strada Maestra Postale Lucchese oggi costituita da un tratto di strada denominato "Via dei Colli", che congiunge la "Strada Comunale di Squarciabocconi" presso Veneri, con la "Strada Vicinale del Colle delle Belle Donne", nel Comune di Capannori.
Regione	Toscana
Provincia	Pistoia
Comune	Pescia
Nome strada	Via dei Colli
Numero civico	snc
Località	I Colli, Fondo e La Bottega

## Relazione Storico-Artistica

### Descrizione morfologica

#### Premessa

L'antica via lastricata che attraversa le colline poste tra Gragnano, nel comune di Capannori, e Veneri, nel comune di Pescia, è ormai da trent'anni oggetto delle attenzioni di associazioni culturali locali e di privati cittadini, preoccupati dello stato di abbandono in cui è lasciato e, ancor più, della sua continua erosione causata da interventi di urbanizzazione talmente estesi e sistematici che, almeno nel tratto capannorese, possono ormai dirsi definitivi.

Per quanto riguarda quel territorio, in effetti, se ancora nel 1981 un tratto di strada in buono stato di conservazione poteva essere fotografato presso Gragnano e pubblicato nel volume "Lucca Romana"<sup>1</sup>, già nel 1991, quando il Gruppo Archeologico Capannorese effettuò una ricerca sul tracciato della via, più nulla rimaneva di visibile di essa. I lavori di asfaltatura e l'opera demolitoria delle ruspe, infatti, nel volgere di pochi anni avevano completato la cancellazione del manufatto sia al piede della collina, sia nel tratto che risaliva il pendio per poi "scollettare" verso Veneri. Si salvavano solo lembi marginali (come verificato da piccoli saggi effettuati dal GAC) lungo il tratto in salita, protetti dai poggi laterali che, franando, hanno ristretto la sede stradale, "declassandola" a semplice via campestre.

Senz'altro meno drastici i pur impattanti interventi operati a danno della via sul versante pesciatino. Malgrado il continuo passaggio di macchine agricole e di motociclette che hanno aperto ampie lacune nel selciato e malgrado la costruzione di un capannone lungo la via, in prossimità di Veneri, con annessa realizzazione a scapito della sede stradale degli allacci ai servizi fognari, il lastricato si conserva per lunghi tratti in buono stato. Profondamente incisa da solchi di carro, testimoni silenziosi della vita che nei secoli passati è scorsa su di essa, la strada si inoltra ancora oggi nel folto della boscaglia che ricopre i fianchi della collina, creando per chi la percorra un indubbio effetto di suggestione.

#### Il lastricato

La strada, intagliata nei fianchi della collina, è delimitata da poggi il cui continuo dilavamento operato dalle acque meteoriche ha causato il parziale interro del lastricato, in specie sul lato a

<sup>1</sup> P.MENCACCI, M.ZECCHINI, *Lucca Romana*, 1981, pp. 255, 325.



# *Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana*

monte. Un piccolo saggio ha comunque permesso di verificare l'ampiezza complessiva del manufatto, pari a 495 cm.,

La strada si compone della sede carrabile vera e propria, larga 355 cm, con profilo a schiena d'asino, e di due banchine laterali, ciascuna larga circa 70 cm, addossate ai bordi della carrabile e inclinate in contro-pendenza rispetto a essi.

La sede carrabile a sua volta è suddivisa in due carreggiate definite da margini che in genere, ma non sempre, sono "marcati" da veri e propri cordoli formati da pietre di maggiori dimensioni: In particolare lungo la linea di mezzeria, dove le due carreggiate si toccano, vediamo che detti cordoli definiscono talora entrambi i margini, talaltra solo uno di essi.

Per la realizzazione del lastricato sono stati impiegati ciottoli fluviali, lavorati, ben squadriati e posati per piano, in maniera molto accurata, sì da combaciare in modo esatto. Questi nelle due carreggiate sono prevalentemente di medio-grandi dimensioni, mentre nelle banchine laterali sono di piccolo taglio.

Dubbia è la presenza di tracce di muri "a retta" a secco, eretti a contenimento dei poggi laterali.

Evidenti sono i solchi lasciati dalle ruote dei carri che hanno profondamente inciso il basolato durante l'intensa e prolungata frequentazione della via. Benché la carreggiata interna (lato monte) sia stata esplorata in misura minima, sembra comunque che essa sia stata risparmiata dai solchi. Questi ultimi, infatti, si concentrano quasi esclusivamente nella carreggiata a valle, quella cioè che risulta ancora visibile: nel piccolo saggio esplorativo che è stato effettuato per valutare l'ampiezza della strada, solo una traccia di usura è risultata interessare la carreggiata interna, per altro in posizione prossima alla linea di mezzeria. Ciò può essere attribuito al fatto che era utilizzata prevalentemente la corsia esterna e solo nel caso di incrocio di due carri si utilizzava anche quella interna. Né può essere escluso, almeno come concausa, il precoce interrimento della corsia sottomonte, dovuto allo smottamento del poggio.

La distribuzione dei numerosi solchi presenti, alcuni più marcati di altri, consente di riconoscere interassi compresi tra 120\125 cm e 150 cm.

## *Descrizione storica*

### **Documentazione storica**

Il tratto di strada oggetto di questa relazione è l'ultimo relitto dell'antica "strada maestra postale lucchese"<sup>2</sup>, l'importante arteria della Toscana di epoca moderna che serviva a collegare Lucca con Firenze.

Essa si snodava per un percorso di circa 36 miglia, attraversando longitudinalmente la Valdinievole sino a raggiungere lo stato lucchese nei pressi della Dogana di Squarciabocconi. Proseguiva poi per i "Colletti" di Veneri, raggiungeva Lappato / Gragnano e, dopo un agevole percorso nella piana lucchese, arrivava alla capitale dello stato omonimo. Lungo il percorso, perlomeno a partire dal XVIII secoli, si trovavano diverse poste, dove veniva assicurato il cambio dei cavalli e il servizio di ristoro per i viaggiatori. Nel Settecento sono documentate, almeno nel Granducato, le stazioni di posta di Prato, Borgo a Buggiano e Pescia.

---

<sup>2</sup> La strada venne ufficialmente denominata Regia Lucchese con l'istituzione del Regolamento per le comunità del distretto fiorentino del settembre 1774. A partire dal 1783, a seguito di ingenti lavori di restauro, venne denominata strada Regia Lucchese-Pistoiese. Cfr. P. VICHI, *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850)*, in «Storia urbana», 26, 1984, pp. 39-40 e D. STERPOS, *Le Strade di grande comunicazione in Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1977, p. 21.



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana

In effetti l'unico dato certo che abbiamo è il *terminus ante quem* fornito dalla data del suo disuso che, come detto al paragrafo 3, avvenne alla fine del XVIII secolo.

Al di là di questo dato, si può solo procedere per ipotesi.

Senza altro è ovvio un utilizzo intenso e prolungato della strada, verosimilmente almeno secolare, data la profondità dei solchi lasciati dal transito dei carri. Si deve anche rilevare la notevole antichità del tracciato, che affonda nei secoli passati almeno fino al tardo medioevo.

In effetti, se già la "*strata lucense vel pistorense*" citata da documenti dell'XI secolo<sup>7</sup> potrebbe riferirsi a esso – ma ciò rimane per ora indimostrabile, ancorché plausibile – il tracciato è senz'altro attestato nella seconda metà del XIV secolo, periodo nel quale si iscrive l'episodio narrato nella novella LXXX delle *Croniche* di Giovanni Sercambi, ambientata proprio lungo questo tracciato: un avventuroso viaggio da Lucca a Firenze durante il quale l'autore stesso, giunto proprio sulle colline sopra Veneri «a' Colli delle Donne, là ù mal passo e scuro è sempre stato»<sup>8</sup>, sventò un tentativo di agguato da parte dei briganti<sup>9</sup>. Ovviamente ciò dimostra l'esistenza in quell'epoca solo del percorso che, per altro, trova le prime attestazioni iconografiche in mappe risalenti al XVII secolo<sup>10</sup>.

Per quanto riguarda la tecnica costruttiva del lastricato, per quanto tale aspetto possa talora risultare fuorviante ai fini cronologici, è comunque possibile fare alcune considerazioni.

In effetti, non si può negare che il bel selciato possa ricordare strutture viarie di epoca romana. In special modo alcuni confronti possono essere individuati in ambito provinciale<sup>11</sup>, dove effettivamente troviamo strade caratterizzate da un lastricato molto simile, che impiega pietre di medio-piccolo taglio, e da analogo profilo, anche con la presenza di banchine laterali in contropendenza (foto: 17a-b).

Ciò che però non compare mai in epoca romana e che dunque potrebbe costituire l'elemento decisivo per circoscrivere la forbice cronologica, è la presenza della doppia carreggiata, che invece trova frequenti attestazioni tra tardo medio evo e età moderna. In specie, proprio nell'ambito della Toscana Nord-occidentale la tecnica è archeologicamente documentata tra XVI e XVII secolo, ad Altopascio<sup>12</sup> (foto 16) e nel territorio di Fucecchio<sup>13</sup> (foto 15), mentre su base iconografica essa è nota già nel XIV secolo a Siena<sup>14</sup>.

Oltre a ciò, se l'esempio "altopascese", al di là della doppia carreggiata, non mostra punti in comune con la strada di Veneri per la notevole disomogeneità del lastricato e la scarsa cura nella posa delle pietre, ben più preciso è il confronto con uno dei manufatti stradali scavati presso Fucecchio, datato tra XVI e XVII secolo, il cui lastricato<sup>15</sup> è ampiamente sovrapponibile al caso in

<sup>7</sup> G. GHILARDUCCI (a cura di), *Le carte del secolo XI dell'Archivio Arcivescovile di Lucca dal 1044 al 1055*, Lucca, 1995, IV, p.43, n.15 (1045 agosto 2); p.105, n.46 (1048 giugno 10)

<sup>8</sup> G. SERCAMBI, *Novelle*, a cura di G. Sinicopri, Bari, 1972. Novella LXXX, pp. 349-351.

<sup>9</sup> I briganti furono poi fatti impiccare dal Vicario di Pescia presumibilmente al ponte di Squarciabocconi, posto proprio sulla medesima arteria e a pochi chilometri dalla città di Pescia

<sup>10</sup> Ad esempio si rimanda alla mappa rinvenibile in AA.VV., *La Toscana dei Lorena, le mappe dell'Archivio di Stato di Praga: memorie ed immagini di un granducato*, Roma, 1991, p. 246.

<sup>11</sup> A titolo esemplificativo, si veda la *via Domitia*, presso Ambrussum / Gard, in J.P. ADAM, *L'arte di costruire presso i Romani. Materiali e tecniche*, Milano, 1988, p.302, fig.647; vedi anche il sito internet all'indirizzo [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Ambrussum\\_voies\\_marqu%C3%A9es\\_10-04-2006.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Ambrussum_voies_marqu%C3%A9es_10-04-2006.jpg)

<sup>12</sup> A.GIANNONI, *La via selciata di Piazza Garibaldi*, in *Altopascio, Lo spedale, il castello, la fattoria. Una storia archeologica*, a cura di G.Ciampoltrini, Altopascio 2011, pp.52-60

<sup>13</sup> A.VANNI DESIDERI, *Indagini archeologiche e osservazioni storiche su manufatti stradali presso Fucecchio (Firenze)*, in *Archeologia Medievale XXI*, 1994, pp.469-486.

<sup>14</sup> Si tratta della strada in pietra che esce da Siena raffigurata negli "Effetti del buongoverno" di A.Lorenzetti, 1337-1339, Siena, Palazzo Pubblico.

<sup>15</sup> A. VANNI DESIDERI, *op.cit.*, fig.4, us 4.



# *Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana*

Sia in epoca medicea che in quella granducale, la strada costituiva la principale via di comunicazione della Valdinievole in quanto era interessata sia dai traffici locali che dai traffici tra Granducato Toscano e Repubblica (poi Ducato) di Lucca<sup>3</sup>.

Data l'importanza della via, il Granduca toscano Pietro Leopoldo, nell'ambito di quella che è stata definita una vera e propria «rivoluzione stradale», promosse, a partire dal 1773, un'opera di restauro e di ampliamento della strada, ritenuta di grande importanza per i commerci con lo stato lucchese. Essa, infatti, risultava alla fine del Settecento malagevole e di difficile percorrenza – specialmente nel tratto orientale – soprattutto a causa della non efficiente gestione delle strade da parte dei governi medicei e a causa della geomorfologia dei terreni, facilmente allagabili nei mesi invernali dai numerosi torrenti che attraversano quelle zone<sup>4</sup>.

Fu così che Pietro Leopoldo, in accordo con i governanti lucchesi, a partire dal 1773 mise in atto una imponente serie di lavori di restauro che si conclusero solamente nel 1783<sup>5</sup>. Questi lavori portarono alla sistemazione della strada nel tratto occidentale della Valdinievole e alla modifica del percorso proprio nel tratto confinante con Lucca, come detto ritenuto troppo disagiata per i traffici tra i due stati. Venne così costruito un nuovo tracciato viario che, dipartendosi da Pescia, raggiungeva lo stato lucchese nei pressi della nuova Dogana del Cardino presso Ponte all'Abate fino a raggiungere Lucca. Il nuovo tratto prese il nome di «Strada di Posta da Lucca a Pescia» ed è oggi ripreso dalla frequentata strada statale 435 (via Pesciatina). Così, se fino alla seconda metà del Settecento le comunicazioni con Lucca e il suo stato erano state molto difficoltose a causa dell'assenza di un ponte sul torrente Pescia di Collodi – che perciò risultava difficilmente guadabile nei mesi invernali – grazie alla costruzione del nuovo Ponte all'Abate (avvenuto nel 1783) i collegamenti tra i due stati furono molto agevolati. Fu così che l'antico guado di Squarciabocconi entrò progressivamente in disuso assieme alla vicina dogana di Veneri, mentre la nuova arteria iniziò a essere molto frequentata dai viaggiatori. Pertanto, l'antico tratto della strada maestra postale lucchese compreso tra Veneri e Gragnano non venne più interessato dai traffici extra-locali e rimase pressoché inutilizzato, mentre ovunque i resti dell'antica arteria vennero sommersi dall'asfalto nel secondo dopoguerra. L'abbandono ha fatto sì che il tratto di strada compreso tra Veneri e Gragnano non venisse asfaltato e ha permesso la sua conservazione sino ai giorni nostri.

## **La cronologia**

Per quanto riguarda la costruzione del lastricato, i dati disponibili non consentono una datazione certa. Malgrado essa sia stata tradizionalmente identificata, per la suggestione indotta dalla bella lastricatura e dalla presenza dei profondi solchi, con la via che in età romana congiungeva Lucca con Firenze (nota come Cassia o Cassia Minor)<sup>6</sup>, una cronologia tanto alta appare in realtà poco probabile, benché non da escludere in termini assoluti.

<sup>3</sup> Per una panoramica sulle strade della Valdinievole in epoca moderna si rimanda a M. AZZARI, L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in atti del convegno *Viabilità in Valdinievole dall'antichità ad oggi*, (Buggiano Castello, giugno 1981), Buggiano, 1982, pp. 69-111.

<sup>4</sup> Sulla geomorfologia dei terreni di questa zona si rimanda a G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale, 1796, V. IX, p. 286. Il Tozzetti si lamenta anche dell'assenza di un ponte sulla Pescia Minore. In epoca medioevale il ponte è però menzionato. Sappiamo infatti da un documento del 1398 di una condanna per impiccagione di un brigante proprio al ponte di Squarciabocconi. ASF, *Giudice degli Appelli*, 96, fasc. 2, c. 293v, 1398. Pertanto all'epoca in cui scrive il Tozzetti il manufatto doveva essere stato trasportato via da qualche precedente piena della Pescia Minore.

<sup>5</sup> Cfr. A. BORGHI, *L'evoluzione del sistema stradale della Toscana: nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, in *L'universo*, LVI, LVII, 1976, 1977, p. 351 e M. AZZARI, L. ROMBAI, *Op. cit.*, p. 76.

<sup>6</sup> Sul tracciato della *via publica* che in età romana collegava *Lucca a Florentia*, cfr. G. CIAMPOLTRINI (a cura di), *Glarea stratae. Vie etrusche e romane della piana di Lucca*, Firenze, 2006, pp.63-64.



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana

esame, sia per la tipologia di materiali impiegati, sia per la lavorazione dei basoli che per la cura della loro messa in opera.

In conclusione, con l'ovvia precisazione che queste brevi note stese sulla scorta di dati parziali non hanno la pretesa di giungere a conclusioni definitive – che solo uno studio approfondito e una ricerca ad ampio spettro che preveda anche l'effettuazione di saggi stratigrafici mirati, permetterebbero di raggiungere – è proprio nell'ampia forbice cronologica compresa tra tardo medioevo e età moderna che sembra più corretto inquadrare la lastricatura della strada.

## Motivazioni

Il tratto di strada in loc. Veneri, facente parte della storica "Strada Maestra Postale Lucchese", costituisce un interessante esempio di antica viabilità ed è quindi meritevole di essere sottoposto a tutela.

## Bibliografia

- AA.VV., *La Toscana dei Lorena, le mappe dell'Archivio di Stato di Praga: memorie ed immagini di un granducato*, Roma, 1991.
- ADAM 1988: J.P. Adam, *L'arte di costruire presso i romani. Materiali e tecniche*, Milano, 1988
- M. AZZARI, L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età Leopoldina*, in *Convegno sulla viabilità in Valdinievole dall'antichità ad oggi*, (Buggiano Castello, giugno 1981), Buggiano 1982.
- A. BORGHI, *L'evoluzione del sistema stradale della toscana: nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, in *L'universo*, LVI, LVII, 1976, 1977.
- D. DONATINI, *La viabilità in Valdinievole dall'antichità all'età contemporanea* (tesi di laurea), Facoltà di Lettere e Filosofia, Firenze, 2007.
- G. CIAMPOLTRINI (a cura di), *Glarea stratae. Vie etrusche e romane della piana di Lucca*, Firenze, 2006.
- G. GHILARDUCCI (a cura di), *Le carte del secolo XI dell'Archivio Arcivescovile di Lucca dal 1044 al 1055*, Lucca, 1995.
- A. GIANNONI, *La via selciata di Piazza Garibaldi*, in *Altopascio, Lo spedale, il castello, la fattoria. Una storia archeologica*, a cura di G. Ciampoltrini, Altopascio 2011, pp.52-60.
- L. ROMBAI, *Strade e comunicazioni nella Toscana lorenesa* in *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, (Fiesole 3-23 dicembre 1989), Fiesole 1988.
- P. MENCACCI, M. ZECCHINI, *Lucca Romana*, Lucca, 1982.
- G. SERCAMBI, *Novelle*, a cura di G. Sinicopri, Bari, 1972. Novella LXXX.
- D. STERPOS, *Le Strade di grande comunicazione in Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1977.
- G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale, 1796, V. IX.
- A. VANNI DESIDERI, *Indagini archeologiche e osservazioni storiche su manufatti stradali presso Fucecchio (Firenze)*, in *Archeologia Medievale XXI*, pp.469-486.
- P. VICHI, *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850)*, in *Storia urbana 26*, 1984.

Il funzionario di zona f.to Arch. Sergio Sernissi, il Soprintendente f.to Arch. Alessandro Marino

IL DIRETTORE REGIONALE ad interim

dott. Maddalena Ragni

14 MAG 2012

Firenze,





# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

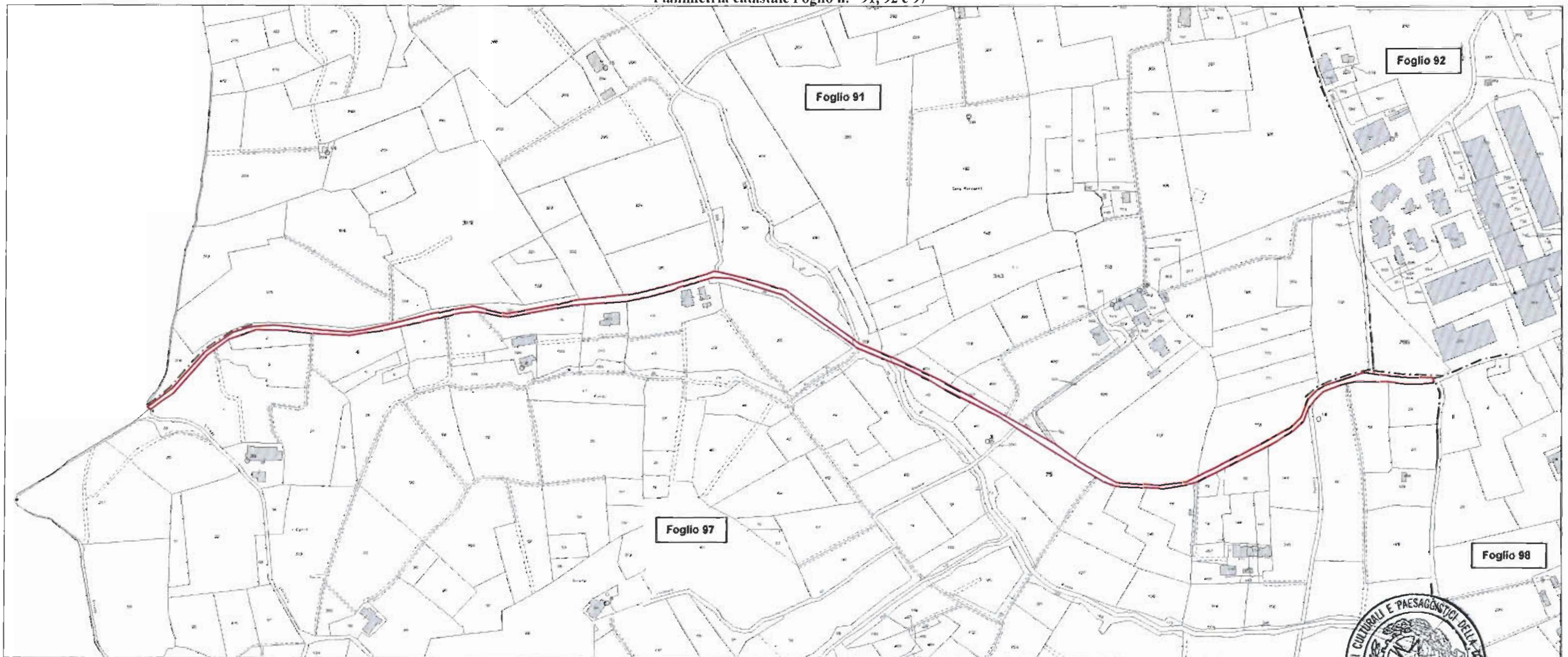
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Toscana

Planimetria Allegata

## Identificazione del Bene

Denominazione	Tratto di via lastricata appartenente all'Antica Strada Maestra Postale Lucchese oggi costituita da un tratto di strada denominato "Via dei Colli", che congiunge la "Strada Comunale di Squarciabocconi" presso Veneri, con la "Strada Vicinale del Colle delle Belle Donne", nel Comune di Capannori.
Comune	Pescia (PT)
Nome strada	Via dei Colli

Planimetria catastale Foglio n. 91, 92 e 97



IL DIRETTORE REGIONALE ad  
dott. Maddalena Ragni

*M. Ragni*

1 4 MAG 2012

Firenze,