



Mezzi dell'Esercito Italiano nella II Guerra Mondiale (1940-43)



Museo Storico della
Motorizzazione Militare

III PARTE



“I cimeli esposti fanno di questo Museo il principale veicolo dei valori etici e delle tradizioni dell’Arma dei Trasporti e Materiali e la giusta vetrina per la commemorazione delle gesta dei protagonisti della sua vicenda centenaria. ”



Automezzi e mezzi corazzati impiegati dall’Esercito Italiano nella Seconda Guerra Mondiale



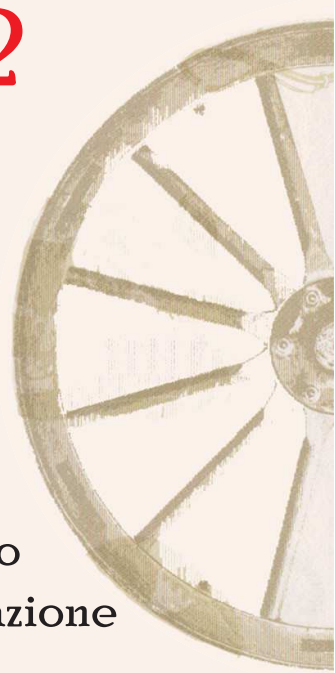
2

7 Galleria fotografica



16

Il Museo Storico della Motorizzazione Militare



Testi: Loreto Barile - Ideazione e realizzazione grafica: Daniela Pigliapoco
Edito da: Associazione Nazionale Autieri d’Italia - Stampa: Eccigraphica S.r.l. - febbraio 2021
In copertina: Autocarro Lancia 3 RO e Spa Ansaldo carro semovente 75/18

FONTE: WIKIPEDIA; “IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO” DI COL. VALIDO CAPODARCA



Autocarro SPA 38 R (1938)

Caro Lettore,

il Museo Storico della Motorizzazione Militare rappresenta un luogo della memoria, non solo per gli Autieri ma anche per tutto l'Esercito, perché i mezzi storici in esso conservati, da quelli ruotati a quelli cingolati, sono stati impiegati dai nostri Soldati in tutti i teatri di guerra e sul territorio nazionale con immensi sacrifici e sono stati testimoni di tanti momenti tragici.

Questo fascicolo, che segue nel tempo gli altri due dedicati ad altre epoche storiche, riguarda la Seconda Guerra Mondiale e la Guerra di Liberazione. Questo periodo lo sentiamo ancora molto vicino e i mezzi che presentiamo nel fascicolo sono stati impiegati da molti di noi fino ai primi anni '70, e devo affermare che avevano una validità tecnica ed una robustezza notevoli, pur mancando di quelle soluzioni tecnologiche che sono state applicate diffusamente nelle epoche successive. Molti studiosi che hanno visitato il Museo ne hanno apprezzato la continuità tecnica e storica e l'evoluzione che ha avuto molti riflessi anche in campo civile.

Per questo rivolgo l'invito ai giovani di interessarsi a tale evoluzione, studiando gli aspetti tecnici e ricordando i momenti storici che sono stati vissuti da tanti giovani come loro.

I mezzi storici del Museo fanno parte delle tradizioni della motorizzazione militare e civile e meritano il nostro rispetto, così come coloro che li hanno impiegati, spesso con tanti sacrifici personali, anche della propria vita.

*Ten. Gen. Vincenzo DE LUCA
Presidente Nazionale degli Autieri d'Italia*

AUTOMEZZI E MEZZI CORAZZATI IMPIEGATI DALL'ESERCITO ITALIANO NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

a cura di Col. Loreto Barile

A differenza della prima guerra mondiale che aveva visto gli Eserciti impantanati nelle trincee a combattere una sempre più logorante guerra di posizione, la seconda guerra mondiale fu soprattutto guerra di movimento. Movimento reso possibile per le caratteristiche ed il numero di mezzi di trasporto e di combattimento allora disponibili che consentivano rapidi spostamenti.

Nell'intervallo di tempo tra i due eventi, le principali Nazioni avevano molto investito nello studio e nella produzione di mezzi sempre più sofisticati e per una organizzazione industriale capace di produrne in grande numero.

Non così l'Italia, per problemi legati sia alla insufficiente potenzialità dell'apparato industriale sia alla ridotta disponibilità di materie prime. Se la produzione di veicoli ruotati risultò, almeno nelle fasi iniziali del conflitto, sufficiente alle esigenze, quella di mezzi corazzati, peraltro con caratteristiche tecniche che risultavano pur con successivi adeguamenti, sempre inferiori ai mezzi avversari, raggiunse numeri del tutto insufficienti.

Del resto basti tenere presente che la produzione italiana dell'acciaio, fondamentale per l'industria bellica, risultava, all'inizio delle ostilità, un quarto di quella inglese e un ottavo di quella tedesca.

Ma esaminiamo adesso alcuni dei principali mezzi che l'Esercito Italiano poté impiegare all'inizio e durante il prolungarsi del conflitto.

MEZZI RUOTATI

All'inizio del conflitto furono utilizzati anche alcuni mezzi risalenti al 1° conflitto mondiale, in particolare il glorioso 18 BL. Altri automezzi disponibili erano stati studiati e costruiti nell'intervallo tra i due conflitti tra cui ricordiamo il CEIRANO 50, l'Autocarretta OM nelle versioni del 1932 e del 1935, lo SPA 38.

I mezzi maggiormente impiegati furono naturalmente quelli di più recente realizzazione anche perché furono quelli prodotti in sempre maggiore quantità nel prosieguo del conflitto.

Ricordiamo tra gli autocarri: i 626 (medio) e 666 (pesante) FIAT; i 430 (medio) e 800 (pesante) ALFA ROMEO; il *Taurus* (medio) e



Autocarro Ceirano 50

l'*Ursus* (pesante) OM; i *D 65* (medio) e *D 80* (pesante) ISOTTA FRASCHINI; l'*Esa RO* (medio) e l'*Esa 3 RO* (pesante) LANCIA e il *Miles* (medio) BIANCHI. In conclusione possiamo dire che questi ultimi mezzi erano abbastanza in linea con le soluzioni tecniche dell'epoca e particolarmente robusti. Infatti alcuni furono impiegati dall'Esercito Italiano anche nel dopoguerra: il Fiat 666 fino a fine anni '50, il Lancia 3 RO fino al 1965 e addirittura lo SPA 38 fino al 1956.

Tali mezzi furono anche impiegati dalla ricostituita unità dell'Esercito Italiano nella Guerra di Liberazione e dalle truppe tedesche a seguito di requisizioni ma anche con il prosieguo della produzione, ad esempio del Fiat 626, trovandosi le fabbriche costruttrici nel territorio da loro controllato dopo l'8 settembre 1943.

Di seguito alcune, sia pur sommarie, notizie sulle prestazioni in operazione di alcuni dei mezzi ricordati (*immagini nella Galleria fotografica*).

Ceirano 50: autocarro pesante, si dimostrò un ottimo automezzo, forse il migliore nella sua categoria per capienza e robustezza fino all'avvento del Lancia 3 RO. Peraltro, se non adeguatamente modificato per i diversi tipi di terreno di utilizzo, andava soggetto a frequenti rotture delle balestre. Realizzato anche in versione auto-officina (*pag. 8*).

Autocarretta OM 32-35: fornì buone prestazioni anche quando usata in condizioni estreme, rivelandosi adatta agli scopi per i quali era stata realizzata, cioè l'utilizzazione anche su percorsi fuori strada. Nel fuori strada poteva peraltro andare incontro a pericolosi inconvenienti: essendo dotata di quattro ruote sterzanti tendeva al ribaltamento in presenza di curve troppo accentuate o con pendenza verso l'esterno. Per tale motivo successive versioni furono caratterizzate dall'aumento della carreggiata e della potenza del motore (*pag. 11*).

Lancia 3 RO: fu considerato il migliore degli autocarri pesanti impiegati nel conflitto, non solo tra quelli italiani. Era stato introdotto nel 1938, come variante del precedente Lancia RO che pure aveva fornito ottimi risultati. Nella campagna in Africa Settentrionale diede positive risposte, sommando alla notevole portata anche una discreta velocità. Dotato di filtro ad olio, subì meno di altri mezzi l'inconveniente della sabbia nei cilindri. La durata di esercizio, anche in critiche condizioni, risultò superiore a quella di altri automezzi e sarebbe potuta essere ancora maggiore se fosse stato possibile utilizzare il lubrificante adatto e disporre di pezzi di ricambio nel quantitativo necessario (*pag. 8*).

Spa 38 R: diede buoni risultati, anche per la facilità di effettuazione delle riparazioni in officina. Suo limite maggiore risultò la scarsa autonomia che lo rendeva inadatto a lunghe percorrenze. Anch'esso fu soggetto a precoce logorio per la mancanza di filtri ad olio e di lubrificanti adatti, come pure per la scarsità di parti di ricambio (*pag. 7*).

Fiat 626: entrò in esercizio proprio nel 1940. Risultò il meno idoneo nell'impiego in Africa Settentrionale. La sistemazione del motore (era uno dei primi automezzi con il motore in cabina) rendeva particolarmente faticosa la guida, specialmente su pista.

Rispetto agli automezzi di ugual peso, presentava minore aderenza, infatti l'impiego

come motrice diede luogo a inconvenienti quali una certa disobbedienza dello sterzo e la tendenza ad impennarsi. Altri difetti riguardarono l'alimentazione, l'avviamento e la mancanza di filtri ad olio. Per l'impiego in Russia il motore diesel fu sostituito da un motore a benzina, più adatto alle basse temperature, e fu dotato di un serbatoio carburante maggiorato per le grandi percorrenze previste (pag. 11).

MEZZI CORAZZATI

Abbiamo già accennato come le potenzialità dell'apparato industriale e la limitata disponibilità di materie prime avessero causato, all'inizio delle ostilità, la critica situazione dei Reparti corazzati italiani nel confronto con quelli degli alleati.

In realtà tale iniziale deficitaria situazione derivava anche dalle teorie che lo Stato Maggiore dell'Esercito aveva elaborato per l'impiego dei mezzi corazzati che dovevano operare in un territorio con orografia molto particolare come l'Italia e che prevedeva quindi la costruzione di carri veloci e di limitate dimensioni.

Tale teoria, in un iniziale impiego di mezzi corazzati in terreni simili all'Italia come l'Etiopia e la Spagna, sembrò addirittura validata ma mostrò immediatamente i suoi limiti all'inizio delle ostilità nelle operazioni in Nord Africa e sul fronte greco-albanese.

Bisogna comunque riconoscere che nella prosecuzione del conflitto, l'Italia fece grandi sforzi per superare il "gap" esistente, cercando di recuperare il tempo perduto. Purtroppo, sempre a causa delle carenze già evidenziate, i nuovi mezzi man mano studiati e costruiti entrarono in servizio sempre già superati per i "contemporanei" miglioramenti tecnici dei mezzi avversari e, soprattutto, in numero oltremodo limitato.

All'inizio delle ostilità l'Esercito Italiano disponeva soltanto dei carri veloci 33 e 35 (cv 33-35) - "promossi sul campo" a carri leggeri con la sigla L3/33 - L3/35 e di un centinaio di esemplari del carro medio M11/39, appena entrato in servizio e che subirà varie modifiche nel corso della guerra.

Di seguito alcune caratteristiche dei mezzi corazzati impiegati nel conflitto.

Carro Leggero (già veloce) L3/33-L3/35-L3/38: aveva due uomini di equipaggio ed era armato con due mitragliatrici da 8 mm. Raggiungeva una velocità di 42 Km/h con una autonomia di 125 Km. Le dimensioni ridotte, la protezione quasi inesistente e l'impiego come carro da combattimento sul fronte greco-albanese ed in Russia lo resero "una trappola mortale" e ne causarono la pressoché totale distruzione (pag. 12).

Carro Leggero L6/40: è l'ultimo carro leggero costruito. A differenza degli L3, di cui peraltro eredita lo scafo, nasce già come carro leggero. Armato con cannone Breda 20/65 da 20 mm in torretta che poteva ruotare di 350 gradi ed una mitragliatrice Breda 38 cal. 8 coassiale. Migliorata anche la potenza del motore portato a 68 Hp, contro i 43 degli L3 e la corazzatura massima arrivata a 40 mm contro i 13,5 mm degli L3. Fu impiegato con discreti risultati in Africa Settentrionale, in Russia con l'ARMIR,

sul fronte greco-albanese. Esemplari superstiti furono impiegati dall'E.I. fino all'inizio degli anni '50 e dai Reparti Celeri di P.S., in ordine pubblico.

Carro medio M 11/39: l'arma principale era un cannone da 37 mm alloggiato nella parte destra di una casamatta bullonata sulla fronte dello scafo, che ne rendeva difficile il brandeggio e la possibilità di impiego efficace. Il capocarro operava in una piccola torretta a sinistra con una mitragliatrice leggera. Lo scafo ospitava il pilota e il cannoniere, che doveva caricare il pezzo ed effettuare tutte le operazioni di puntamento e tiro. Il motore Fiat diesel e il sistema di trasmissione rappresentavano le maggiori novità. Peraltro, data la limitata potenza del motore diesel, per non limitare molto la mobilità, fu dotato di protezione ridotta notevolmente inferiore a quella dei carri con cui si trovò a competere quali i *Cruiser* inglesi e i carri pesanti "Matilda" e "Valentino".

Raggiungeva una velocità di 33 Km/h, con autonomia di 200 Km. Quasi tutti vennero distrutti o catturati.

Carro medio M 13/40: per ovviare alle carenze evidenziate nell'impiego del carro M 11/39 fu prodotto il nuovo carro medio M 13/40 dotato di un cannone da 47/32 ospitato in una torretta più grande, in grado di contenere due uomini e che permetteva quindi un miglior brandeggio. La mitragliatrice fu sistemata sullo scafo. Risultarono migliorate le sospensioni e potenziato il motore diesel in grado di raggiungere 32 Km/h con autonomia di 200 Km. Il cannone da 47 mm si dimostrò molto efficace, riuscendo a perforare la corazza di molti carri armati inglesi.

L'impiego in Nord Africa a partire dal 1941 presentò soprattutto l'inconveniente dei filtri olio del motore. Il mezzo fu quindi oggetto di ulteriori miglioramenti sia col potenziamento del motore, portato a 145 Hp sia della componentistica, e denominato **M 14/41**, forse il miglior carro italiano della seconda guerra mondiale (*pag. 13*).

Carro medio M 15/42: entra in servizio nel 1942 come versione migliorata dell'M 13/40. Era dotato di un cannone ad alta velocità da 47 mm ma soprattutto di un motore a benzina, molto più potente di quello diesel, con velocità di 40 km/h e autonomia di 220 Km e una corazzatura di maggior spessore. Purtroppo anche tali progressi risultarono ancora troppo lenti e il nuovo mezzo si dimostrò ancora inferiore ai carri inglesi e statunitensi, presentando gli stessi inconvenienti dei precedenti: filtri motore, sospensioni e cannone di calibro ancora troppo piccolo per tenere il passo dell'avversario. Ma soprattutto la produzione iniziò solo nel 1943 e fu quasi subito interrotta per l'evolversi del conflitto e quindi pochi esemplari poterono essere effettivamente impiegati in combattimento (*pag. 13*).

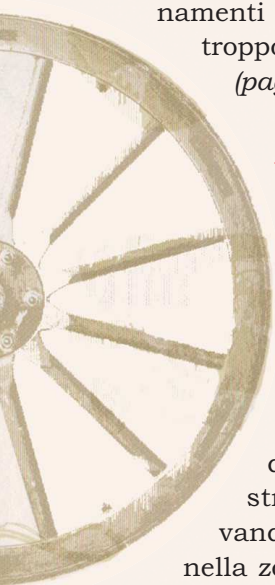
Carro pesante P. 40 (o P26/40): un Carro pesante di 26 t. era in studio fin dal 1940 in considerazione che i carri medi italiani non erano in grado di opporsi agli analoghi avversari che ormai tendevano a pesare anche oltre 20 t.

Poteva vantare una tecnica abbastanza avanzata, potendo disporre di un motore diesel Fiat con potenza di 420 Hp. Migliorato anche il treno di rotolamento e la corazzatura, anche se ancora inferiore a quella dei mezzi con cui doveva confrontarsi per la deficitaria produzione di acciai speciali destinati oltretutto alla Marina per la costru-

zione delle corazzate. L'armamento era costituito da un cannone Ansaldo da 75/34 e due mitragliatrici Breda/38 cal. 8, una coassiale al cannone e l'altra contraerea. Purtroppo la produzione cominciò solo nel 1943 con la consegna di un primo esemplare per poi arrestarsi per le vicende del conflitto mentre risultavano già allestiti numerosi scafi, ancora però senza motore ed armamento (pag. 14).

SEMOVENTI

Semovente 75/18 Fiat Ansaldo M 40: fu probabilmente il mezzo italiano di maggior successo sul campo di battaglia. Era armato con un obice 75/18 mod. ed una mitragliatrice Breda da 6,5 mm sullo scafo del carro medio M 13/40, poi M 14/41. Entrò in servizio nel 1941. Colmò in parte la mancanza di carri pesanti in azioni di accompagnamento e conseguì notevoli successi durante la seconda offensiva italo-tedesca iniziata da El-Agheila nel gennaio 1942. Continuarono ad essere impiegati in prima linea fino alla battaglia di El-Alamein dove furono quasi tutti distrutti. Nel 1942 subì aggiornamenti che variarono la denominazione in M 41 e poi M 42 ma tutti prodotti troppo tardi per influire sul conflitto e comunque in quantità molto limitate (pag. 14).



Semovente 105/25 M 43 Ansaldo (soprannominato il “bassotto”):

fu sviluppato nel 1942. Armato di un obice Ansaldo 105/25 su scafo del semovente M 42. Gli sviluppi del conflitto limitarono la produzione a 12 esemplari assegnati alla Divisione corazzata “Ariete” con la quale operarono nello scontro con le truppe tedesche presso Roma nei giorni successivi all’armistizio dell’8 settembre 1943 con buoni risultati. Furono infatti catturati e reimpiegati dai tedeschi che ne fecero costruire altri 91 esemplari, trovandosi l’industria costruttrice nella zona da loro controllata dopo l’armistizio.



GUERRA DI LIBERAZIONE

Le ricostituite Unità dell’E.I. dopo l’8 settembre 1943(*) non impiegarono mezzi corazzati ma soltanto mezzi ruotati: inizialmente quelli nazionali disponibili presso i pochi Reparti ancora in vita nella zona di giurisdizione non rimpiazzabili per la già ricordata ubicazione delle fabbriche costruttrici in zone sotto il controllo tedesco. Successivamente ricevettero in dotazione automezzi alleati, soprattutto statunitensi, che restarono in servizio presso molti Reparti dell’Esercito Italiano anche nel dopoguerra, fino agli anni ‘60.

(*) Dapprima 1° Raggruppamento Motorizzato, poi Corpo Italiano di Liberazione (CIL) ed infine Gruppi di Combattimento (“Cremona”, “Friuli”, “Folgore”, “Piceno”, “Legnano”, “Mantova”).

GALLERIA FOTOGRAFICA



Autocarro leggero SPA 38 R del 1938: venne usato da Italia e Francia nella II Guerra mondiale; Autocarro medio Bianchi "Miles" del 1939, prodotto dal 1938 al 1943



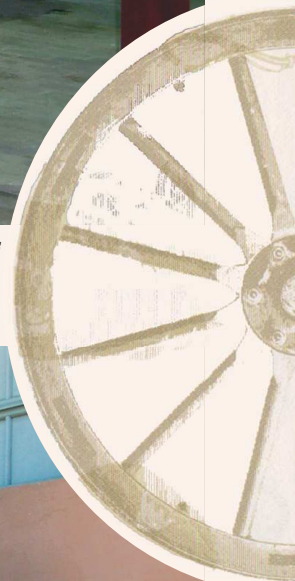


Autocarro pesante Lancia 3 RO del 1939, prodotto dal 1938 al 1949: venne impiegato su tutti i fronti del conflitto; Autocarro pesante Ceirano 50 del 1933





Autocarro medio Bianchi "Audax" del 1939; sotto: Autocarro medio Isotta Fraschini D 65 del 1940: dopo la guerra, l'autocarro rimase in servizio nell'Esercito Italiano fino alla fine degli anni '50





Autocarro Fiat 621 del 1934; Autocarro leggero Spa "Dovunque" del 1935: assegnato principalmente alle unità operanti in Africa Settentrionale, venne impiegato dall'Esercito Italiano fino al 1950





Autocarrio medio Fiat 626 del 1940 impiegato su tutti i fronti nella seconda guerra mondiale; Autocarrio leggero Spa CL 39 (a sin.) e Autocarretta OM 35 coloniale





Carro leggero (già veloce) L3/38: introdotto nel 1938, ne vennero costruiti e impiegati pochi esemplari; Autoblinda Fiat Ansaldo AB 43, utilizzata in particolare nei Reparti da ricognizione; nella versione 1943 l'armistizio ne impedì l'entrata in servizio per il Regio Esercito





Carro armato medio Ansaldo M 14/41, impiegato principalmente sul fronte nordafricano; Carro armato medio Fiat Ansaldo M 15/42 prodotto per il Regio Esercito dal 1942 in 82 esemplari





**Carro armato pesante
Ansaldo P26/40**

**Sotto: Carro semovente
Spa Ansaldo 75/18 ver-
sione M 41: la vita opera-
tiva dei semoventi da 75/18
si protrasse dalla fine del
1941, data dell'effettiva
consegna ai reparti, sino
alla fine della guerra**



**Autoblindo Lancia Astura "Lince", pro-
dotta nel corso della seconda guerra
mondiale in 263 esemplari; l'armamento
era costituito da una mitragliatrice Breda
Mod. 38 calibro 8 mm**



Veicolo da trasporto leggero "Dodge" utilizzato dall'esercito USA nella seconda guerra mondiale
Sotto: 21 aprile 1945: soldati del Gruppo di Combattimento "Legnano" entrano a Bologna



IL MUSEO STORICO

La costituzione del Museo Storico della Motorizzazione Militare risale al 1955 quando, per iniziativa del Capo del Servizio Automobilistico in carica, Tenente Generale Alfio Marziani, fu riconosciuta l'opportunità di iniziare la raccolta del materiale tecnico-storico della Motorizzazione già impiegato dai vari Enti e Reparti dell'Esercito.

La proposta di costituzione del Museo trovò favorevole

l'Ispettore Generale della Motorizzazione dell'epoca, Gen. C.A. Umberto Gerleri, che ne promosse la determinazione costitutiva da parte dell'Ufficio del Segretario Generale dell'Esercito (atto del 27 ottobre 1956, n. 112639/1).

Il Decreto istitutivo della Presidenza della Repubblica che prevede anche l'elezione del Museo ad Ente Morale, è invece del 4 febbraio 1957. Il medesimo decreto fissa in Roma la sede del Museo ed approva il relativo statuto.

Tra i musei delle varie Armi e Servizi, quello della Motorizzazione Militare è quindi il più recente. Ciò è dovuto a situazioni oggettive, di cui la principale è quella che dal 1902, anno in cui il primo automezzo viene introdotto nell'Esercito, fino al 1935, l'inquadramento dei reparti automobilistici era devoluto a ufficiali provenienti da tutte le Armi e Corpi dell'Esercito, non stabilmente assegnati.

Questo stato di cose non favorì il sorgere e il consolidarsi di quello spirito di corpo necessario per suscitare entusiasmo e interesse a coltivare il culto delle memorie. Con il Gen. Marziani furono promotori appassionati dell'attività organizzativa e di prima raccolta dei materiali per il costituendo Museo vari Generali del Servizio Automobilistico e del Servizio Tecnico della Motorizzazione. In tempi estremamente brevi, grazie alla propulsiva ed esperta opera delle autorità preposte, fra le quali in particolare il Generale Papi, primo direttore del Museo, l'ente si arricchì sempre più di cimeli, documenti, ricordi che testimoniano le vicende in pace e in guerra del Corpo Automobilistico e le esperienze realizzate dal Servizio Tecnico della Motorizzazione.

Tutto ciò, in aderenza al più importante compito istituzionale del Museo, che prevede la raccolta e la custodia di ogni materiale che ricordi imprese automobilistiche militari.





Trattore leggero Spa TL 37: operò sui fronti di Africa Settentrionale, Russia e Balcani e rimase in servizio fino al 1948; sotto: il carro leggero L3/38

La prima sede del Museo fu in un edificio in Roma-Cecchignola, del grande complesso delle Scuole della Motorizzazione, all'interno della Caserma "Rossetti". Ben presto però i locali si rivelarono insufficienti a contenere i cimeli man mano raccolti e fu necessario utilizzare altri padiglioni adiacenti. Successivamente il complesso venne ristrutturato collegando i padiglioni con un'apposita costruzione che fu adibita in parte ad ingresso, mentre nello spazio restante vennero sistemati un Sacrario ed i cimeli di maggior interesse. Il complesso fu inaugurato il 24 luglio del 1959, nella ricorrenza di San Cristoforo, protettore degli automobilisti.

Nel 1974 vennero creati nuovi spazi mediante la costruzione di una tettoia metallica, successivamente ampliata per consentirvi la custodia dei veicoli corazzati, dei mezzi blindati e dei trattori patrimonio del Museo.



L'area del complesso venne così a superare i 5.000 mq. ma anche questo spazio risultò insufficiente rispetto alla quantità di cimeli e documenti che venivano ad arricchire il Museo.

Nel 1991, per iniziativa dell'allora Capo del Corpo Automobilistico, Ten. Gen. Gaetano Messina, il Museo venne trasferito presso la Caserma "Arpaia", dove è tuttora ubicato.

Fra gli scopi del Museo va ricordato quello di valorizzare le tradizioni della motorizzazione militare, in modo che i visitatori si trovino di fronte a documenti ispirati ad elevati valori e alla più profonda dedizione alla Patria.

Tra i compiti istituzionali del Museo anche quello di favorire e promuovere studi storici relativi alla motorizzazione militare. Il Museo è attualmente alle dipendenze del Comando

dei Supporti Logistici dell'Esercito. Nel tempo, la sua fama è sempre cresciuta: conosciuto all'inizio soltanto nell'ambito del Corpo, si è fatto via via apprezzare nell'ambito di tutte le Forze Armate e successivamente all'esterno delle stesse, per raggiungere addirittura fama internazionale, divenendo meta di visitatori sempre più numerosi.

Attualmente, oltre a cultori ed appassionati, il Museo viene visitato dai frequentatori dei corsi che si svolgono presso la Scuola Trasporti e Materiali e le altre Scuole della Cecchignola. Numerose sono anche le visite delle scolaresche in visite guidate, nonché di delegazioni straniere a cui il Museo viene segnalato dai rispettivi addetti militari.

Un ricco catalogo illustra il patrimonio del Museo riportando, con minuziosa descrizione, gli elementi caratteristici e di interesse del materiale custodito. Con l'avvento dell'informatica, il materiale è stato inoltre classificato, catalogato e tenuto costantemente aggiornato nei suoi elenchi.



Veicolo militare tattico leggero Fiat 508 CM del 1938; sotto: una delle sale museali



IL MUSEO COSTITUISCE UNA BELLA REALTÀ CHE PUÒ ESSERE DEFINITA UN FIORE ALL'OCCHIELLO DELL'ARMA TRAMAT. INFATTI RISULTA CENTRO PROPULSORE DI FECONDE ATTIVITÀ CULTURALI, OLTRE CHE DI ARCHIVIO DI GLORIOSE TRADIZIONI: ARCHIVIO SEMPRE VIVO E PALPITANTE E NON FREDDO MAUSOLEO DI MEMORIE.

ACCORDO TRA ESERCITO E AUTOMOBILE CLUB ITALIA PER L'AMMODERNAMENTO DEL MUSEO

L 23 luglio 2020, presso la Caserma "Arpaia", è stato firmato l'Accordo Quadro tra l'Esercito e l'Automobile Club d'Italia per la riqualificazione del Museo Storico della Motorizzazione Militare, finalizzato al suo inserimento tra i siti di maggior interesse per gli amanti delle quattro ruote.

da "L'AUTIERE" N. 2-3/2020



La collaborazione prevede l'avvio di un piano triennale di lavori infrastrutturali per l'ammodernamento del Museo, con importanti finanziamenti comunitari messi a disposizione dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo (MIBACT), per progetti estremamente significativi per lo sviluppo turistico del Paese.

Il nuovo Polo Museale sarà dotato di sala conferenze, *bookshop*, caffetteria, *dehor* e spazi per bambini e costituirà un'attrattiva assoluta e unica in tutto il Paese con i suoi 300 mezzi, pezzi unici da collezione, tra cui la FIAT 501 Torpedo, l'Alfa Romeo 6C coloniale e la FIAT 513 Tipo 4 del 1910, soprannominata *La Saetta del Re*, utilizzata da Vittorio Emanuele III per gli spostamenti sul fronte durante la I Guerra Mondiale.

L'accordo, voluto dal Capo di SM dell'Esercito, Gen. C.A. Salvatore Farina, e dal Presidente dell'ACI, Ingegnere Angelo Sticchi Damiani, è stato siglato



dal Comandante Logistico dell'Esercito, Gen. C.A. Francesco Paolo Figliuolo e dal Segretario Generale dell'ACI, Dottor Gerardo Capozza.

«Questo progetto segna un momento importantissimo per la storia del Museo Storico della Motorizzazione Militare che potrà riaprire finalmente le porte ad un ampio pubblico di concittadini interessati tanto alla storia dell'automobile quanto all'evoluzione

tecnologica del nostro Paese, in cui la Forza Armata, con i suoi mezzi e sistemi d'arma, ha da sempre avuto un ruolo trainante» – ha affermato, tra l'altro, il Gen. Figliuolo dopo la sottoscrizione dell'accordo.

«Con questo accordo due enti di grande tradizione istituzionale – ha dichiarato il Segretario Generale dell'ACI – creano una sinergia infrastrutturale a beneficio del Paese, aperta a tanti altri interlocutori pubblici e senza alcun

costo per lo Stato, finalizzata alla valorizzazione del patrimonio della Forza Armata e alla promozione di piani di sviluppo turistico nel settore automotive. L'intesa beneficia della capillarità della rete ACI sul territorio italiano e supera i confini nazionali grazie alla nostra struttura a Bruxelles per i progetti comunitari sulla mobilità e il turismo, sfruttando inoltre i grandi eventi di sport e motorismo storico di visibilità mondiale organizzati da ACI: dal Gran Premio di Formula1 a Monza fino al Rally Italia Sardegna, dalla Mille Miglia fino alla Targa Florio».

A sottoscrivere l'accordo anche il Gen. C.A. Giuseppenicola Tota, Comandante delle Forze Operative Terrestri di Supporto, il quale ha sottolineato l'importanza che riveste l'ammodernamento di una struttura che custodisce pezzi di storia dell'industria automobilistica del nostro Paese. All'evento era presente anche il Ten. Gen. Vincenzo De Luca, Presidente Nazionale ANAI, che ha espresso piena soddisfazione per l'accordo.



Sopra: illustrazione del progetto di riqualificazione del Museo; il Dott. Capozza ed il Gen. Figliuolo accanto alla Alfa Romeo "6C 1750" SS

Inno degli Autieri

Corri, vola, va lontano
taccia o infuri la battaglia

dallo Stelvio alla Sernaglia
dall'Isonzo all'Altopiano

corri, vola, va lontano.
Il tuo cuore è nel motore
per la gioia tricolore
corri, vola, corri, va!



Sia che il ciel cupo imperversi
sia che il sole t'arroventi
non han tregua i tuoi cimenti
notti oscure e giorni tersi
sia che il ciel cupo imperversi.
Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri, va!



Mentre fiocca la mitraglia
per le strade polverose
senza soste e senza pose
via con abile schermaglia
mentre fiocca la mitraglia!
Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri, va!



Testo: Attilio Schiavoni - Musica: Cesare Barison



VISITE AL MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE: IL SABATO SU PRENOTAZIONE

Viale dell'Esercito, 170
00143 Cecchignola - Roma
Tel. 06.50.23.73.74
e-mail: dirmuseo@comsuplog.esercito.difesa.it

ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA - Pubblicazione della Presidenza Nazionale ANAI, 2021 - www.autieri.it - e-mail: segreteria@autieri.it / presidenzaanai@gmail.com