

ASS.NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA



Museo Storico della  
MOTORIZZAZIONE MILITARE

con fede custodisco





## *Caro Lettore,*

*parlare di un museo richiede sempre un doveroso atteggiamento di grande rispetto per i valori che lo stesso rappresenta e per quello che in esso viene custodito. Il Museo Storico della Motorizzazione Militare vanta di diritto queste prerogative, perché detiene con orgoglio la memoria delle origini della motorizzazione, civile e militare, e la sua evoluzione tecnologica nel tempo.*

*Ma la memoria conservata comprende le persone che hanno creato e realizzato i veicoli ed i cimeli storici, e coloro che li hanno condotti nelle situazioni più disparate, spesso drammatiche, in pace e in guerra, in ambienti naturali ostili o su strade dissestate e talvolta impraticabili.*

*Tante storie dietro ogni veicolo storico e ogni cimelio, che ogni visitatore scopre dalla lettura delle tabelle illustrative e dalla narrazione delle capaci guide, e dalla visione dei filmati d'epoca, che raccontano una realtà tanto lontana, ma che rappresenta un patrimonio storico da non dimenticare.*

*Ai giovani che visiteranno il Museo il compito di scoprire questa realtà, fatta di tecnica e di storia, per comprendere meglio la realtà del mondo attuale. Non dimentichiamo le nostre antiche radici, sono il patrimonio che va sempre rigenerato attraverso la conoscenza e la riflessione, foriere di progetti validi e significativi per la nostra società, proposti dai giovani con la loro naturale vitalità.*

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

# IL MUSEO STORICO\*

---

**L**a 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 aveva trovato 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.

L'atto relativo è 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, con registrazione presso la Corte dei Conti in data 12 aprile dello stesso anno, n. 105 di registro, foglio n. 26.

Con il medesimo decreto è fissata in Roma la sede del Museo e viene approvato 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 venne 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 i Generali del Servizio Automobilistico e del Servizio Tecnico della Motorizzazione.

Dalla data di costituzione, in tempi estremamente brevi grazie alla propulsiva ed esperta opera delle autorità preposte, fra le quali si distinse particolarmente il

---

\* Da *"Immagini ed evoluzione del Corpo Automobilistico"*, a cura del Col. Valido Capodarca



**All'ingresso del Museo, l'Albo d'onore del Corpo Automobilistico, oggi Arma dei Trasporti e Materiali; sul trepiedi, un bassorilievo in rame che ritrae l'Autiere ed il suo automezzo (su disegno del Col. Antonio Verdicchio)**

Generale Papi, primo direttore del Museo, l'organismo 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, chiaramente espresso nel suo statuto, che prevede la raccolta e la custodia di ogni materiale che ricordi imprese automobilistiche militari.

La prima sede del Museo fu reperita in una costruzione facente parte, 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 ricorrere all'uso di alcuni 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 Sacratio ed i cimeli di maggior interesse.

Tale complesso fu inaugurato il 24 luglio del 1959, nella ricorrenza di San Cristoforo, protettore degli automobilisti.



***Carro da trasporto a vapore Cugnot del 1769. Il carro Cugnot è in assoluto il primo veicolo “automobile”, cioè che si avvale di forza motrice non animale. Il motore era costituito da una caldaia da cui il vapore veniva prelevato attraverso un tubo di rame ed immesso in due cilindri verticali affiancati. La cilindrata totale era di 50 mila cc.***

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

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

Nel 1991, per iniziativa del 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.

Rientra fra 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.

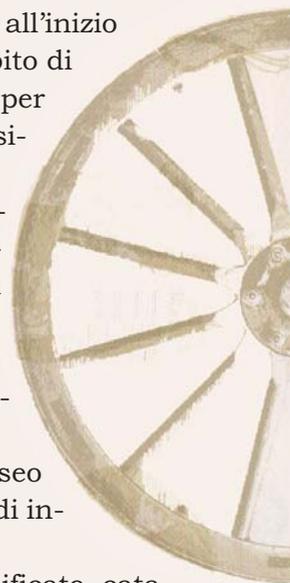
Nel tempo, la fama del Museo è sempre cresciuta: conosciuto all'inizio soltanto nell'ambito del Corpo, si è fatto via via conoscere nell'ambito di tutte le Forze Armate e successivamente all'esterno delle stesse, per raggiungere addirittura fama internazionale, divenendo meta di visitatori sempre più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

Oggi, oltre al pubblico costituito da singoli 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.

Assiduo è anche l'afflusso di scuole medie cittadine in visite guidate, nonché di delegazioni straniere a cui il Museo viene segnalato dai rispettivi addetti militari accreditati in Roma.

Un ricco catalogo illustra il patrimonio tecnico-storico 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.



***Il giornalista e divulgatore scientifico Alberto Angela visita il Museo Storico***

Il materiale viene costantemente seguito e curato dal personale addetto con diligente azione di mantenimento per evitare il degrado, specie degli automezzi più vetusti e di particolare pregio.

**Il Museo Storico della Motorizzazione è dunque una bella realtà con una sua storia; una realtà che oggi può essere definita un fiore all'occhiello dell'Arma TRAMAT. Infatti risulta centro propulsore di feconde attività culturali, oltre che archivio di gloriose tradizioni: archivio sempre vivo e palpitante e non solo freddo mausoleo di memorie.**

Nel complesso sono presenti più di trecento unità tra automobili ed autocarri civili e militari d'epoca, sessanta tra mezzi cingolati, blindati e corazzati, e sessanta motocicli d'epoca.

Tra i sei padiglioni espositivi è da evidenziare quello intitolato alla "Medaglia d'Oro Arturo Mercanti" nel quale sono ubicati la Direzione, una biblioteca-archivio con dati e schede tecniche riferiti a molti mezzi a motore in affidamento all'Esercito, dalle origini ai nostri giorni, nonché materiale fotografico e documentale, una grande carta murale riportante la manovra dinamica attuata dal Generale Cadorna nel Trentino, nell'anno 1916, caratterizzata dal primo massiccio impiego del trasporto automobilistico *(nella foto)*.



# GALLERIA FOTOGRAFICA

---



*I padiglioni espositivi ospitano esemplari dell'autocarro Fiat "15 Ter", "18 BL" e "Zust" prodotti nei primi anni del '900 (sopra) e varie vetture in uso nella seconda guerra mondiale: da sinistra la Lancia "Aprilia Coloniale" del 1939, l'Alfa Romeo "6C 2500 Coloniale" del 1939 e l'autocarro coloniale Spa "CL 39", impiegate in Africa orientale*





**Trattrice Fiat "20 B" del 1915, un mezzo importantissimo per il trasporto pesante militare: portava un carico di 4 ton. e poteva rimorchiare 25 ton. Usato per il traino di pezzi d'artiglieria, aveva una cilindrata di 6.644 cc e una potenza di 50 CV**

---

**La Fiat "Tipo 4" del 1910: era la vettura che Vittorio Emanuele III usava per le sue visite periodiche al fronte durante il primo conflitto mondiale. Dotata di motore di 5.699 cc, 4 cilindri e una potenza di 45 CV, aveva un allestimento interno particolarmente curato**

---



**Fiat "501 Torpedo" del 1919. Fu una delle migliori vetture tra le due guerre, dominò per oltre 5 anni il mercato italiano, affermandosi anche su quelli esteri. Dotata di un motore di 1.460 cc a 4 cilindri da 23 CV, raggiungeva i 73 Km/h**

---



**Resa celebre dal film "Addio alle Armi", la Fiat Ambulanza Tipo 2 del 1910 è il primo modello di autolettiga utilizzato per scopi militari (a due barelle). Usata per la prima volta in Libia nel 1911, questa ambulanza ebbe un ruolo importante nella storia del trasporto sanitario della Grande Guerra. Rimase in servizio fino al 1930. Il motore era un 4 cilindri da 2.815 cc**



*In alto: il trattore leggero semicingolato NSU "EK 101" del 1940 e l'autocarretta OM 32. Nella foto al centro: numerose le scolaresche che ogni anno visitano il Museo Storico della Motorizzazione Militare*



*La Fiat "509" prodotta tra il 1925 e il 1929, un esemplare venne donato a Gabriele D'Annunzio; a destra: la Bianchi "S 9" del 1936*



**Nella Galleria delle Carrozze, una vasta esposizione di esemplari di grande pregio; a sin. una Berlina di gala del 1880 a 4 posti del Quirinale**



**Una Renault "2C" del 1912, spider a due posti di 1.206 cc a due cilindri.  
In basso: in primo piano la Fiat "HP 3 1/2" del 1899, primo veicolo costruito dalla Casa torinese. Aveva un motore di 679 cc bicilindrico da 4,2 CV, cambio a tre velocità, senza retromarcia. Raggiungeva i 35 Km/h**





*Fra le vecchie glorie del Museo spicca l'Alfa Romeo "6C 1750" SS*



*Motocicletta Guzzi "Alce" del 1938 e accanto la Frera "500 2CV" del 1916; sotto: Guzzi "Mototriciclo 3x3 - veicolo da montagna" del 1958; accanto motocicletta Gilera "Saturno 500" del 1951*





*Due aerei leggeri Piper L 18 e L 21 B;  
al centro un elicottero esposto nei  
giardini del Museo*



# BREVE STORIA DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

**F**ino ai primi anni del 1900 il problema più gravoso da risolvere per gli Stati Maggiori era quello di assicurare ai reparti in operazioni il tempestivo arrivo dei materiali occorrenti per vivere e combattere. Le possibilità di trasporto erano rappresentate dalla rete ferroviaria e da carri a trazione animale: la prima, a fine '800, risultava idonea al trasporto dei materiali necessari ma solo fino a determinate zone. Il successivo trasporto alle zone di schieramento con carri risultava inadeguato per la limitata capacità di traino degli animali che presupponeva tempi non accettabili per la movimentazione completa dei materiali. Ciò spiega l'immediata adozione ed il rapidissimo sviluppo della trazione meccanica non appena il motore a scoppio fece la sua comparsa ai primi del '900.

Anche l'Esercito italiano avvertì con immediatezza le possibilità della trazione meccanica e già nelle grandi manovre del 1903 impiegò alcuni mezzi con motore a scoppio. Nel 1905, sempre durante le grandi manovre, furono impiegati 29 automezzi FIAT con potenza da 8 a 24 HP e 21 autovetture condotte da volontari automobilisti.

Nel 1906 venne costituita una "Sezione Automobilistica" nell'ambito del distaccamento "Ferrovieri del Genio" di Roma, che nel 1910 era già "Battaglione Automobilisti del Genio", con una compagnia a Roma ed una a Torino.

Intanto, nel 1907, fu emanata la prima "Istruzione Automobilistica". Dopo una ulteriore positiva sperimentazione delle possibili



**Autocarro Fiat "15 Ter" del 1911 modello "Libia": esordì nella battaglia di Zanzibar e fu poi a Misurata. Il motore di 4.398 cc da 36 CV consentiva una velocità massima di 40 Km/h ed autonomia di 250 Km**



*Trattore Pavesi "P4/100" del 1925. Veicolo avveniristico per l'epoca, a trazione totale, dotato di snodatura completa tra parte anteriore e posteriore. Utilizzata per il traino delle artiglierie, aveva un motore di 4.724 cc e una potenza di 52 CV. Le ruote erano munite di palette ribaltabili per i terreni fangosi*

lità di trasporto della trazione meccanica nella campagna di Libia (1911-12), venne costituito di fatto, anche se non ancora sanzionato formalmente, un "Servizio Automobilistico", distinto dall'Arma del Genio, della quale aveva fino ad allora costituito parte.

La conferma definitiva dell'importanza ed anzi dell'insostituibilità dell'auto-trasporto può farsi risalire alla **Battaglia degli Altipiani**, quando la "spedizione punitiva" austriaca fu bloccata dal tempestivo trasferimento in pochissimi giorni di 120.000 uomini e grandi quantità di armi pesanti e munizioni dal fronte dell'Isonzo al Trentino. Tale avvenimento, in cui rifulse la capacità professionale e lo spirito di abnegazione dei primi Autieri, sanzionò l'importanza non solo logistica ma strategica dell'autotrasporto e la sua flessibilità in grado di rafforzare e soprattutto di integrare il trasporto ferroviario.

Dopo la grande guerra, nel 1923 venne creato, con l'ordinamento Diaz, il "Servizio Trasporti Militari", con un organico di 270 Ufficiali delle varie armi, scelti tra quelli che avevano prestato servizio per almeno quattro anni in reparti automobilistici. Nel 1926, con l'ordinamento Cavallero, tale Servizio venne soppresso e costituito il "Servizio Automobilistico Militare", facente capo ad una "Direzione Generale di Artiglieria ed Automobilismo" e con organi esecutivi rappresentati da 12 "Centri Automobilistici", uno per ogni Corpo d'Armata. L'anno precedente, nel quadro "anniversari di fatti d'arme" era stato stabilito che i Reparti Automobilistici

assumessero come loro anniversario il **22 maggio**, ricorrenza della Battaglia degli Altipiani e nel 1932 venne concesso il motto araldico **“Fervent rotae, fervent animi”**.

Finalmente, con D.L. n. 2171 in data 27 dicembre 1935, venne costituito l'autonomo “Corpo Automobilistico”, per il quale l'anno successivo veniva stabilito il fregio per copricapo e contropalline e la mostreggiatura nero-azzurra.

Dopo la seconda guerra mondiale, nel 1946 il Corpo diventava “Servizio Automobilistico”. Ma la dizione di “Corpo Automobilistico” veniva ripristinata nel 1980.

Per i risultati ottenuti nella gestione di tutto il materiale di Armamento dell'Esercito (materiali della Motorizzazione, Genio, Trasmissioni, Artiglieria ed Aviazione Leggera), nel 1998 il Corpo diviene **“Arma dei Trasporti e dei Materiali”**.

È il riconoscimento giuridico della vita di combattenti vissuta dagli Autieri a fianco delle altre Armi dell'Esercito.

Oggi l'Arma dei Trasporti e Materiali ha compiti operativi in più funzioni, in più branche dei materiali e dei trasporti, nell'ambito di una logistica integrata e moderna. Il traguardo raggiunto lo si deve a tutto quello che è stato fatto dal personale con le mostrine nero-azzurre in termini di professionalità, senso del dovere, spirito di sacrificio, attaccamento alla Patria ed all'Esercito.



**Autoblinda Lancia “IZ” del 1915, prima guerra mondiale**



**Trattore leggero Spa “TL 37” del 1937, presente su tutti i fronti del secondo conflitto mondiale**



**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](mailto:dirmuseo@comsuplog.esercito.difesa.it)**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA - Pubblicazione della Presidenza Nazionale ANAI, 2018 - [www.autieri.it](http://www.autieri.it) - e-mail: [segreteria@autieri.it](mailto:segreteria@autieri.it) / [presidenzaanai@gmail.com](mailto:presidenzaanai@gmail.com)