

ASS.NAZIONALE  AUTIERI D'ITALIA



Museo Storico della MOTORIZZAZIONE MILITARE

con fede custodisco



II PARTE

San Cristoforo martire e patrono degli Autieri

Venerato sin dal V Secolo dai Greci e dai Latini, sono incerte ed oscure le notizie sulla sua vita e sul suo martirio. L'esistenza del Martire è fuori dubbio, come testimonia l'iscrizione ritrovata in Bitinia che ricorda la consacrazione di una Chiesa in suo onore nel 452, e ancora che già dal secolo VI esisteva a Taormina un Monastero dedicato al suo nome. Pochi Santi ebbero poi tanta venerazione nel Medioevo come San Cristoforo: in suo onore sorsero chiese e monasteri e si istituirono sodalizi e congreghe specialmente per aiutare i pellegrini che dovevano valicare le Alpi. Le sue reliquie si conservano in molte chiese d'Europa e la diffusione del suo culto è attestata da numerosi messali e breviari.

Una notte è svegliato da un bambino che vuole passare. Cristoforo lo prende sulle sue spalle ed entra nell'acqua. Man mano che si avvanza, il fardello gli riesce sempre più pesante da portare e a stento può raggiungere la riva.

Quivi, meravigliato, domanda al bambino come



mai pesi tanto e questi gli risponde che è il Creatore del mondo, lo stesso Gesù.

Cristoforo abbandona il suo posto e si reca in Licia dove subisce il martirio. La salma venne raccolta da un vescovo della regione e conservata in Antiochia.

Nel 1954 Papa Pio XII, aderendo alla richiesta dell'Ordinario militare Mons. Pintonello, ha proclamato San Cristoforo Martire patrono della Motorizzazione militare.

Nel decreto, la cui copia originale è custodita nel

Museo Storico della Motorizzazione Militare, il Papa ricorda il servizio di San Cristoforo e la tradizione degli automobilisti di recarsi ogni anno a Bologna, a Monte Maggiore, a venerare una immagine del Santo.

Nel 1936 i nostri soldati, in Somalia, avevano edificato una chiesa in onore di San Cristoforo ed il quadro del Santo, presente in tale chiesa, venne poi portato in Italia dall'allora Capitano Michele Ricci ed è attualmente custodito nel Museo Storico della Motorizzazione Militare.

La festa liturgica di San Cristoforo, che cade il 25 luglio, è stata spostata al 27 seguente, giorno libero da santi universali. San Cristoforo è raffigurato dagli artisti in vario modo. Lo scultore ferrarese Alfonso Lombardi, morto nel 1536, fece una figura in rilievo del Santo col Bambino a cavalcioni che gli carezza la barba: il rilievo è custodito nella cattedrale di Cesena.

La rappresentazione più efficace rimane quella del Tiziano, nel Palazzo Ducale di Venezia (*immagine al centro*).

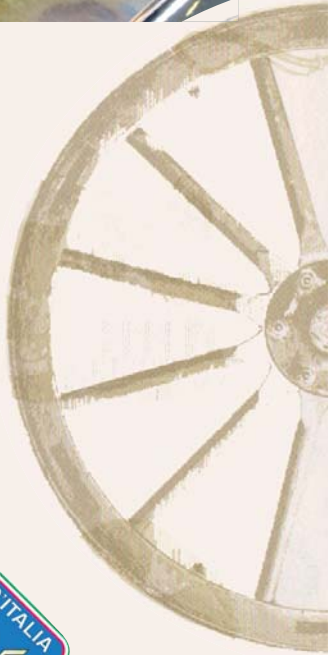
“ I cimeli esposti fanno di questo Museo il principale veicolo dei valori etici e delle tradizioni dell'Arma dei Trasporti e Materiali e la giusta vetrina per la commemorazione delle gesta dei protagonisti della sua vicenda centenaria. ”



Il Museo Storico 2



Galleria fotografica 5



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 disperate, spesso drammatiche, in pace e in guerra, in am-

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, foci di progetti validi e significativi per la nostra società, proposti dai giovani con la loro naturale vitalità.

Con queste parole presentavo il fascicolo che illustra la storia e presenta alcuni mezzi del Museo. Il fascicolo, distribuito alle Sezioni Autieri e, attraverso queste, anche alle Scuole che partecipano al progetto "La buona strada della sicurezza", è stato molto apprezzato e le copie si sono in breve tempo esaurite. Sembra quindi opportuno pubblicare un secondo fascicolo in cui riportiamo di nuovo la storia del Museo ma diamo più ampio spazio alla galleria fotografica che meglio riesce a dare l'idea del valore storico e ideale dei mezzi che il Museo custodisce.

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

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 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 Auto-



All'ingresso del Museo, su un trepiedi, il bassorilievo in rame che ritrae l'Autiere ed il suo automezzo (su disegno del Col. Antonio Verdicchio)

Photo © Francesco Pulvirenti

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

mobilitario 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 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.

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 al-

Trattrice Fiat 20 B

l'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 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 attuata dal Generale Cadorna nel Trentino, nell'anno 1916, caratterizzata dal primo



massiccio impiego del trasporto automobilistico.

Il giornalista e divulgatore scientifico Alberto Angela visita il Museo Storico

GALLERIA FOTOGRAFICA



Carro da trasporto a vapore Cugnot del 1769, il primo veicolo “automobile”; sotto: autovettura Zedel 4 posti del 1910. Dotata di motore a 4 cilindri, tre marce e freni sulle sole ruote posteriori, aveva sospensioni a balestra senza ammortizzatori





Fiat 15 Ter Autopompa del 1915: fu presente su tutti i teatri della Grande Guerra e partecipò alla controffensiva del Trentino del maggio 1916; sotto: autocarro SPA 38 R del 1938 adibito al trasporto di materiali o di 25 uomini. Sul suo telaio vennero montate anche carrozzerie da ambulanza e officina





Autocarro Bianchi "Miles" del 1939. Concepito espressamente per gli usi militari, aveva un motore di 4.849 cc e poteva trasportare fino a 3000 kg in materiali o uomini



Fiat 508 CM 1100 "Mimetica" del 1939. Derivata dal modello civile, la "Balilla", aveva caratteristiche meccaniche e strutturali che la rendevano adatta a tutti i terreni. La potenza era di 30 CV e la velocità di 95 Km/h

Alfa Romeo 2500 6C "Coloniale" del 1939. Furono messe a punto due versioni tipo che furono inviate in Africa Orientale per testare la carburazione a quota 2000 metri





Fiat 518 C "Ardita" del 1933. Vettura destinata alla clientela più esigente. Il telaio, secondo le nuove tecniche dell'epoca, aveva la sezione a scatola ed era rinforzato con traversa a crociera. La cilindrata è di 1758 cc di 49 CV con velocità massima di 100 Km/h

La Itala "61 Torpedo" del 1929. Rappresenta l'ultimo successo della casa automobilistica: nel 1930 la Itala cessò l'attività. La "61 Torpedo" aveva una cilindrata di 1991 cc, motore a 6 cilindri che le conferiva una potenza di 60 CV ed una velocità massima di 100 Km/h



Fiat 508 "Balilla Spider 3 marce" del 1932. La prima 508 montava anteriormente un motore a benzina, a quattro cilindri da 995 cc, capace di sviluppare circa 20 CV. La trazione era posteriore e l'auto montava freni a tamburo su tutte e quattro le ruote. La vettura poteva raggiungere circa 80 km/h



Alfa Romeo "6C 1750 Gran Sport" del 1929. Si tratta di una vettura mitica che ha partecipato per molti anni alla "1000 Miglia". Ha un motore di 1752 cc a 6 cilindri con compressore e una potenza di 95 CV. La velocità massima di 175 Km/h era per l'epoca eccezionale; in alto: autovettura Renault "AG Torpedo" del 1910. Allo scoppio della prima Guerra Mondiale 600 esemplari di Type AG e AG1 trasportarono ben 6.000 soldati lungo le rive della Marna: da lì prese il nome di "taxi della Marna"



Dall'alto: Dodge 4x4 del 1949; carro armato medio Spa Ansaldo "M15" del 1942; carro armato gettaponte "Valentine" del 1942, adottato dall'Esercito Italiano per il trasporto, lo gittamento ed il recupero di un ponte da 32 ton.



Semovente Spa Ansaldo "M13" del 1940 armato da un cannone da 75/18 ed una mitragliatrice Breda 38; a destra: carro armato medio Spa Ansaldo "M14" del 1941



In primo piano l'Alfa Romeo "AR 51 4x4", detta anche 'Alfa Matta'. Autovettura da ricognizione del 1949 con motore anteriore di 1884 cc; accanto la Fiat "AR 51 4x4" del 1951: un mezzo da considerarsi storico in quanto adottato da tutte le forze armate e rimasta in servizio fino alla fine degli anni '80



Da sinistra: van Alfa Romeo adibito ad ambulanza militare. Chiamato "Romeo 2", venne prodotto dal 1957; van Alfa Romeo F12 del 1968. È stata per anni l'ambulanza più diffusa in Italia, anche in ambito civile



Motocicletta Frera "500 2 CV" del 1916: fu la motocicletta dei bersaglieri ciclisti; Guzzi "Mototriciclo 3x3 veicolo da montagna" del 1958



Motociclo Indian del 1941: era la motocicletta delle truppe americane che arrivarono in Italia alla fine della guerra. Motore da 750 cc con due cilindri a V, frizione a pedale e cambio a tre marce. La posizione di guida molto avanzata costringeva il pilota a sedersi quasi sopra al serbatoio



Bianchi "MT 61" del 1962. Studiata per usi militari, poteva viaggiare su tutti i terreni grazie all'altezza del motore e dei parafanghi e ad una autonomia di 360 Km. Dinamo e spinterogeno erano immergibili

Mototriciclo Bernardi del 1896. Mosso da un motore situato posteriormente di 624 cc monocilindrico da 4 CV di potenza. Dotato di cambio a 3 marce più retromarcia, raggiungeva i 40 Km/h





Lancia "Lambda" del 1930. Questa vettura segna un'evoluzione tecnica: per la prima volta fu eliminato il telaio, nella Lambda è la carrozzeria stessa a svolgere la funzione portante. Motore di 2570 cc e potenza di 69 CV; sotto: Alfa Romeo 6C 2500 "Ministeriale" Boneschi del 1947





**Lancia "Aprilia"
Coloniale del 1939.
Le "Aprilia" vennero
utilizzate su tutti i
fronti. Rimase in servi-
zio fino al 1960**



**Sopra:
Lancia "Aprilia"
berlina del 1938.
Ha preso parte alla
Mille Miglia nel 2012;
a sinistra: Lancia
"Appia" seconda
serie del 1956**



Lancia "Astura" del 1936. Fuoriserie a quattro posti con carrozzeria cabriolet, montava un motore da 2972 cc a 8 cilindri e velocità massima di 130 Km/h; sotto: Alfa Romeo "6 C 2500 Turismo" del 1939. Berlina a cinque posti con una potenza di 87 CV e velocità massima di 143 Km/h





Fiat "2300 Cabriolet" del 1961. Venne utilizzata dal Presidente Giovanni Gronchi; sotto: Maserati quattro porte dotata di motore 4.9 V8 da 280 CV. Venne utilizzata dal Presidente Sandro Pertini





**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, 2018 - www.autieri.it - e-mail: segreteria@autieri.it / presidenzaanai@gmail.com