

Il Museo Storico della Motorizzazione Militare: affinché la storia non venga dimenticata.

Tra i Musei militari il Museo della Motorizzazione è quello di più recente costituzione per situazioni oggettive diverse, non ultima quella dell'eterogeneità degli Ufficiali che sino al 1935, anno della Costituzione del Corpo Automobilistico, provenivano da tutte le Armi e Corpi dell'Esercito. Le vicende del secondo conflitto mondiale e la successiva ristrutturazione non favorirono l'insorgere ed il consolidarsi di quella dimensione culturale idonea a suscitare il culto delle memorie. Del resto l'epopea del trasporto militare con i veicoli a motore era iniziata lentamente. Ancora nel 1914, alle soglie del primo conflitto mondiale, questo tipo di trasporto era ai primordi ed il fatto che se ne fosse previsto l'utilizzo, contro le millenarie abitudini della trazione animale e di quella quasi secolare delle ferrovie, era già una prova d'intuito e di notevole lungimiranza.

Il Museo Storico della Motorizzazione Militare è stato eletto ad Ente morale con Decreto istitutivo del Presidente della Repubblica in data 4 febbraio 1957, anche se la sua costituzione risaliva a due anni prima. Con lo stesso provvedimento legislativo veniva stabilito che fosse a Roma la sede istituzionale ed approvato il relativo Statuto.

Il nuovo Ente, patrocinato dal Capo del Corpo Automobilistico allora in carica, Ten.Gen. Alfio Marziani, era nato con l'obiettivo di raccogliere, preservare e far conoscere il patrimonio tecnico-storico ed il processo di sviluppo della Motorizzazione dell'Esercito. La proposta di costituzione era stata tenacemente sostenuta dall'Ispettore Generale della Motorizzazione dell'epoca, che ne aveva anche promosso la determinazione costitutiva da parte dell'Ufficio del Segretario Generale dell'Esercito.

La prima sede del costituendo ente fu ricavata in alcuni padiglioni dislocati all'interno della Caserma "Rossetti", nel comprensorio di Cecchignola.

Dalla data di costituzione l'organismo è andato sempre più arricchendosi di volumi storici, di materiali, di esemplari di automotoveicoli di particolare rarità che, oltre a testimoniare le vicende della motorizzazione e della meccanizzazione militare, rappresentano la cultura e la storia di un'epoca, fornendo altresì un contributo determinante alla conoscenza dell'evoluzione scientifica nel campo della meccanica motoristica, dalla fine dell'800 ai giorni nostri. Una prodigiosa conquista dell'intelligenza umana, che ha mutato l'aspetto del mondo, il segreto di una magica equazione che moltiplicava i cavalli e li rimpiccioliva per rinchiuderli nel volume di qualche litro.

Breve, ma intensa leggenda quella del Museo della Motorizzazione militare che dagli ultimi reperti di trasporto a trazione animale e da un fardier fedelmente ricostruito, con motore a vapore realizzato dal Cugnot nel 1769 per il trasporto delle artiglierie ha raccolto nel tempo numerosi esemplari.

Di rilievo la recente acquisizione delle carrozze reali provenienti dal Palazzo del Quirinale. Fanno bella mostra di sé, orgogliosi di essere presenti, un autocarro a vapore di costruzione francese - il primo autoveicolo portante e trainante acquistato dall'Esercito Italiano fra il 1899 ed il 1900 ed allora affidato alla Brigata Ferrovieri del Genio - e gli ultimi esemplari di automezzi e mezzi speciali impiegati nei trasporti di guerra e di pace. Tra i reperti più suggestivi i leggendari FIAT 15-Ter e 18 BL, silenziosi testimoni degli albori del trasporto militare.

Non mancano nella raccolta alcune esclusive dal sapore più antico; l'autovettura Bernardi, primo autoveicolo costruito in Italia nel 1894 e della quale esistono solo cinque esemplari in tutto il mondo; una vetturessa di produzione Renault denominata "Taxi della Marna"; la prima FIAT 1899 costruita a Torino su progetto di Aristide Faccioli, la 5 CV dei fratelli Ceirano, la FIAT "Tipo 4" del 1910 con la quale Vittorio Emanuele III visitava le truppe al fronte e la mitica Alfa 1750 Gran Sport del 1929, trionfatrice della "1000 Miglia".

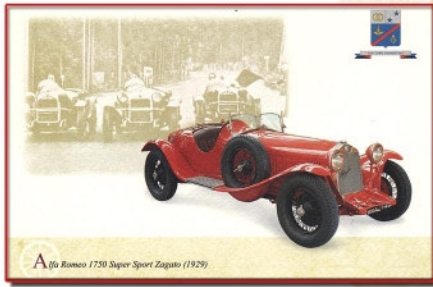
Tra le vetture famose per le ricercate eleganti forme del loro design e per i raffinatissimi interni, si ritrovano esemplari d'epoca che suscitano nostalgia nell'immaginarle in movimento, quasi in sfilata, su strade sicuramente meno confortevoli ma meno inquinate dal caotico traffico moderno.

Fra le più significative, le lucenti Lambda, Ardena, e Astura, la gloriosa Balilla in versione multipla, sino ai più recenti modelli degli anni '50 che contribuiscono a perpetuare un alone di magica atmosfera e ci riportano nel cuore di un'epoca, secondo una ben ordinata parabola evolutiva saldamente connessa alle condizioni storiche, politiche e culturali di quel tempo.

Oltre all'originario settore della motorizzazione militare e civile, il Museo si è arricchito negli ultimi anni di materiali di ogni tipo, dagli elicotteri alle macchine per i lavori in terra, dagli apparati delle trasmissioni ai sistemi missilistici, dai ponti provvisori a quasi tutti i materiali di artiglieria che sono stati in servizio nell'Esercito Italiano.

Nel 1992, per iniziativa dell'allora Capo del Corpo, Gen. Gaetano Messina, si è dato inizio alla ristrutturazione del Museo, riservandogli una nuova e più degna sede infrastrutturale. Ora è inserito in spazi adeguati e più adatti a valorizzarne il patrimonio espositivo e ad esaltarne la storia.

In quest'opera ad esso consacrata, l'età d'oro dell'automobilismo militare e civile, delle artiglierie e degli altri mezzi e materiali dell'Esercito, ritrova le sue vere dimensioni, il soffio epico, il fascino, la sua profonda eco umana. Sono memorie vivide che guideranno i più giovani alla rivisitazione di un lungo periodo di storia patria che ci appartiene e che non deve andare dispersa né tantomeno essere dimenticata.



Alfa Romeo 1750 Super Sport Zagato (1929)

Alfa Romeo 1750 Super Zagato (1929)



Veicolo a vapore del francese Cugnot (1769)

Veicolo a vapore del francese Cugnot (1769)



Autocarro Fiat 18 BL (1918)

Autocarro Fiat 18 BL (1918)



Fiat 513 mod. 4, utilizzata da Vittorio Emanuele III (1910)

Fiat 513 mod.4,utilizzata da Vittorio Emanuele III (1910)



Autocarro Ceirano 50 CM (1933)

Autocarro Ceirano 50 CM (1933)