

TUTTI GLI AUTOREPARTI IN RUSSIA

CSIR Quartier Generale

- 13° Nucleo movimento stradale

Comandante sottotenente Oscar Casati. Il reparto era dotato, oltre agli autocarri, anche di 3/4 trattrici Breda 32 di cui una munita di braccio gru.

2° AUTORAGGRUPPAMENTO D'ARMATA

Comandante Colonnello Genesisio Ninchi - Dal 1° aprile 1942 subentrava nel comando il Colonnello Achille Paolini.

con

II AUTOGRUPPO MISTO

Inizialmente costituito da 2 Autogruppi, il II e il XXIX, in agosto veniva rinforzato dal LI. Disponeva di 1450 automezzi, in grado di trasportare 2600 tonnellate di materiale. Comandante il Colonnello Genesisio (detto Gino) Ninchi, già comandante del 3° Autocentro di Milano.

Proveniente dal fronte francese, la sua partenza avvenne il 12 luglio, attraversata l'Ungheria, e la Rutenia, il 17 era in Bucovina, dove faceva sosta a Felsoviso; il 27 il Comando del reparto si trasferiva a Botosani. Già a questo punto, l'attività di autotrasporto si era fatta molto intensa con il trasferimento, iniziato il 29 luglio da parte del XXIX, della "Pasubio" nella zona di Jsvorj-Pol. Il 2 agosto, mentre la colonna della "Pasubio" rimaneva impantanata nella zona di Belzy, si pianificava il trasporto della "Torino". Si rivelava perciò, fin dalle prime battute, quale sarebbe stato uno dei nemici più insidiosi degli automobilisti, il fondo stradale, e il Comando dell'Autoraggruppamento non poteva esimersi dal far presente, direttamente al Comandante del CSIR, quanto poco adatti fossero, per esso, gli automezzi in dotazione, provenienti in gran parte da requisizione, e dei quali potevano essere salvati, forse, solo gli Alfa 800 e i Lancia 3 RO su pneumatici. Stante la scarsa disponibilità in proprio di automezzi ed il ritmo incalzante delle operazioni, il decentramento di intere formazioni del 2° AUTORAGGRUPPAMENTO DI INTENDENZA ALLE G.U. fu prassi normale sino a porre in crisi la stessa Intendenza. Dalle relazioni sul servizio trasporti emerge la notizia che, inizialmente ben dieci degli undici Autoreparti del 2° Autoraggruppamento, furono decentrati ad unità operative ed impiegati direttamente dal Comando del CSIR. Per conseguenza, con un solo Autoreparto, l'Intendenza si trovò immediatamente in crisi per la costituzione e lo spostamento delle proprie basi. Soltanto in agosto con l'arrivo del LI Autogruppo, l'Intendenza poté contare su 8 Autoreparti per le proprie esigenze. Fin dall'inizio della campagna, il Comando dell'Autoraggruppamento ebbe modo di saggiare quanto arduo fosse il gestire, sulla linea di comando, delle unità sulle quali non si aveva invece più alcuna autorità sulla linea d'impiego. Il 1° novembre, col termine delle operazioni offensive, tutto l'Autoraggruppamento, esclusi 4 reparti, rientrò nell'ambito dell'Intendenza, per consentire il riordinamento delle unità più provate, il cui livello di efficienza non raggiungeva neanche il 40%. In data 19 novembre il Comando e tutti gli Autoreparti risultavano distribuiti tra Pawlograd, Pietropawlowka e Dnjepropetrowsk.

Il 1° aprile 1942 al Colonnello Ninchi subentrava nel comando il parigrado Achille Paolini.

La mancanza di documentazione limita la descrizione delle vicende successive e della ritirata.

Si conosce l'entità delle sue perdite in uomini: 19 caduti e 47 dispersi. Tra le attestazioni di merito figurano: 5 ricompense al valore, 18 encomi a reparti. e 33 a singoli uomini.

Del II Autogruppo si sa che il 19 dicembre, a seguito dell'offensiva russa, ripiegò dal Don Al Donez e successivamente ai primi di gennaio al Dniepr.

Del XXIX Autogruppo sappiamo che dal luglio 1942 al marzo 1943 aveva percorso 6 milioni di chilometri. Le sue perdite furono: 2 morti, 1 ferito, 10 dispersi (del 34 Autoreparto a Stalingrado), 21 congelati, 115 rimpatriati per infortuni/malattia, 572 ospedalizzati. Automezzi perduti per cause di guerra 104. Encomi e concessi all'Autogruppo e unità dipendenti 8.

II AUTOGRUPPO PESANTE con:

- 26° Autoreparto Pesante

(251^a, 252^a, 253^a, 254^a Autosezioni Pesanti)

- 91° Autoreparto Pesante

(541^a, 542^a, 543^a, 544^a Autosezioni Pesanti)

<i>Monza</i>	<i>...maggio 1940</i>	<i>Mobilitazione</i>
<i>Stupinigi</i>	<i>13 Giugno 1940</i>	<i>Prima zona operativa</i>
<i>Trezzo D'Adda</i>	<i>fine agosto 1940</i>	<i>Sistemazione d'attesa</i>
<i>Caravaggio</i>	<i>metà Ottobre 1940</i>	<i>per lo svernamento</i>
<i>Quiliano</i>	<i>fine Febbraio 1941</i>	<i>In forza ad altre unità</i>
<i>Susak (Fiume)</i>	<i>Giugno 1941</i>	<i>Seconda zona operativa</i>
<i>Sappiane (Fiume)</i>	<i>Luglio 1941</i>	<i>Preparativi per altro impiego</i>
	<i>21 - 22 Luglio 1941</i>	<i>Trasferimento in treno, destinazione</i>
		<i>Fronte Russo</i>
<i>Maramarossighet (Ungheria)</i>	<i>24 - 25 Luglio 1941</i>	<i>Stazione d'arrivo</i>
<i>Botosani</i>	<i>Luglio 1941</i>	<i>L'Autoreparto è impegnato in una</i>
<i>Stefanesti</i>	<i>Luglio 1941</i>	<i>massacrante spola tra una località</i>
<i>Borsa</i>	<i>Agosto 1941</i>	<i>e la successiva con carichi e scarichi</i>
<i>Belzj</i>	<i>Agosto 1941</i>	<i>per agevolare l'avvicinamento al fronte</i>
<i>Poltawa</i>	<i>Agosto 1941</i>	<i>delle truppe appiedate.</i>
<i>Kriwoirog</i>	<i>Agosto - Settembre 1941</i>	
<i>Werkozewo</i>	<i>Settembre 1941</i>	
<i>Perwomaisk</i>	<i>Settembre - Ottobre 1941</i>	<i>Gli automezzi accusano lo sforzo a cui</i>
		<i>sono stati sottoposti</i>
<i>Dniepropetrowsk</i>	<i>Ottobre - Novembre 1941</i>	<i>Tappa di assestamento</i>
<i>Novamoskaja</i>	<i>13 - 15 Novembre 1941</i>	<i>Durante il trasferimento per raggiungere</i>
		<i>la sede di un probabile svernamento,</i>
		<i>sono state tappe obbligate; la prima per</i>
		<i>l'impantanamento generale, la seconda</i>
		<i>per il grande gelo, che ci sorprende</i>
		<i>causando gravi danni.</i>
<i>Griscono</i>	<i>16 - 17 Novembre 1941</i>	<i>Svernamento</i>
<i>Putilowka</i>	<i>19 - 20 Novembre 1941</i>	<i>Grande lavoro organizzato, per la</i>
<i>Con distaccamento a Rikowo</i>	<i>fine Novembre 1941</i>	<i>rimessa appunto degli automezzi.</i>
<i>Putilowka</i>		<i>Il Capitano Fabbri va in licenza e non</i>
		<i>torna più.</i>
<i>Pantelejmonowka</i>	<i>Fine Febbraio 1942</i>	<i>Trasferimento per esigenze logistiche</i>
<i>Bosco di Pantelejmonowka</i>	<i>Maggio 1942</i>	<i>Trasferimento per esigenze logistiche</i>
<i>Rikowo</i>	<i>Giugno 1942</i>	<i>Ripresa operazioni</i>
<i>Woroshilowgrad (Luhans'k)</i>	<i>Luglio 1942</i>	<i>Swguendo gll spostamenti del fronte</i>
<i>Millerowo</i>	<i>Agosto 1942</i>	<i>l'Autoreparto è fortemente impegnato</i>
<i>Krasnaja Saria</i>	<i>Agosto - Settembre 1942</i>	<i>in faticose colonne per il trasporto di viveri,</i>
		<i>munizioni e altro materiali.</i>
<i>Kamenka</i>		<i>Faticoso lavoro.....e dolorosi amori</i>
<i>Pewnevka</i>	<i>Novembre 1942</i>	<i>Previsto svernamento</i>
<i>Pewnevka</i>	<i>20 Dicembre 1942 ore 10</i>	<i>Ordine di ripiegamento</i>
<i>Woroshilowgrad (Luhans'k)</i>		<i>Sede dell'Autoraggruppamento il 91° è</i>
		<i>colpito dalla scabbia</i>
<i>Rikowo</i>		<i>Seconda tappa del ripiegamento su</i>
		<i>ordine del Raggruppamento</i>
<i>Stalino (sobborghi)</i>		<i>Terza tappa del ripiegamento da precisi</i>
		<i>ordini del Col. Paolini</i>
<i>Dniepropetrowsk</i>	<i>Febbraio 1943</i>	<i>Quarta tappa del ripiegamento</i>
<i>Perwomaisk</i>		<i>Quinta tappa rincorrendo il</i>
		<i>29° Autogruppo che non era nostro</i>
		<i>superiore diretto</i>
<i>Dniepropetrowsk</i>	<i>Marzo 1943</i>	
	<i>16 Marzo 1943</i>	<i>Imbarco in treno. Destinazione Italia</i>

Vipiteno

Laives

Laives

Caravaggio

Caravaggio

Aprile 1943

Vigilia di Pasqua

Giugno 1943

Settembre 1943

Contumacia

Licenza straordinaria

Forse per ricostituzione

Scioglimento

Tratto dal sito UNIRR - Guglielmo Ghiretti, 91° Autorep. Pesante a supporto delle Div. Torino e Pasubio

- 51° Autoreparto Ambulanze
(23^a, 37^a, 54^a, 73^a, 74^a Sezioni Ambulanze)
- 32° Autoreparto Pesante Autobotti
(132^a, 217^a, 219^a, 277^a, 278^a Sezioni Autobotti)
- una Autofficina (del 116° Autoreparto Leggero)

XXIX AUTOGRUPPO PESANTE con

- 33° Autoreparto Pesante fino alla costituzione 8^a Armata - Arm.I.R.
- 34° Autoreparto Pesante ***La storia è pubblicata a parte.**
(283^a, 284^a, 285^a, 286^a Autosezioni Pesanti)
- 96° Autoreparto Pesante fino alla costituzione 8^a Armata - Arm.I.R.

Comandante: Tenente Ottavio Iannizzotto.

Dopo aver operato sul fronte francese e in Jugoslavia partì per la Russia con in dotazione OM137, ISOTTA FRASCHINI D80, FIAT 666, ALFA ROMEO 35 E e i LANCIA 3 RO.

Il 96° fu tra i reparti che trasportarono, in agosto, materiali e uomini della "Pasubio". Per la precisione trasportava l'80° Fanteria. Nella notte del 13 agosto, il battesimo del fuoco, sul fiume Bug. Il 18 agosto venne raggiunto il fronte sul Dniepr e la divisione venne scaricata. Ritorno immediato per caricare la "Torino" che avanzava a piedi e trasportarla al fronte sul Dniepr. Appena scaricata la "Torino" il 96° ricaricava la "Pasubio" che iniziava la sua avanzata: Attraversato il fiume trasportò l'unità fino a Petrikowka. Ancora due mesi di servizio su piste a fondo naturale che diventavano pantani con le piogge, mentre con il sole si solleva un polverone fittissimo. Ottobre la pioggia continua e le macchine non furono più in grado di muoversi. A novembre con le piste indurite dal ghiaccio il reparto si trasferì a Stalino per il riordino, dove effettuò servizi fino al marzo 1942.

- 97° Autoreparto Pesante
(565^a, 566^a, 567^a, 568^a Autosezioni Pesanti)
- 115° Autoreparto Pesante
(733^a, 734^a, 735^a, 736^a Autosezioni Pesanti)
- 139° Autoreparto Misto
(74^a, 75^a Autosezioni Leggere e 766^a, 767^a Autosezioni Pesanti)
- Autofficina del 33° Autoreparto Pesante
- Autofficina del 96° Autoreparto Pesante
- duecento rimorchi
- duecento attrezzature per trasporto quadrupedi

LI AUTOGRUPPO PESANTE con

- 25° Autoreparto Pesante
(715^a, 716^a, 717^a, 718^a Autosezioni Pesanti)

Comandante: Capitano Alberto Bruno

Esso venne mobilitato per il fronte russo il 29 luglio del 1941. Partì da Verona il 10 Agosto. Raggiunta Maramorossiget gli automezzi vennero caricati e avviati a Belzy in Bessarabia dove l'autoreparto si completò il 17 agosto. La pioggia che rendeva le piste fangose condizionarono l'attività dell'autoreparto. Fra i servizi più importanti di questo periodo c'è l'impianto dei depositi carburanti di Perwomaisk. Il 25° si trasferì a Dnjepropetrowsk il 21 ottobre lasciando a Belzy una decina di automezzi che raggiunsero il reparto alla fine di dicembre. Durante l'inverno il reparto si frazionò in due sezioni una a Dnjepropetrowsk e l'altra a Stalino. Quest'ultima più vicino al fronte effettuò, con il limitato carburante disponibile svariati servizi. Il reparto si riunì al completo a Stalino nel 1942 pronto per l'inizio della nuova fase operativa. Tra i servizi più pericolosi nel periodo preso in esame, vanno ricordati quelli lungo il percorso Dnjepropetrowsk-Stalino, per la presenza nel bosco di Petropawlowka, di un fortissimo gruppo di partigiani che rendeva necessaria la scorta di carri armati tedeschi.

- 127° Autoreparto Pesante
(749^a, 750^a, 751^a, 752^a, 813^a Autosezioni Pesanti e 110^a Autosezione Mista)
- 187° Autoreparto Pesante
(801^a, 802^a, 803^a, 804^a Autosezioni Pesanti)
- 188° Autoreparto Pesante
(805^a, 806^a, 807^a, 888^a Autosezioni Pesanti)

Il 188° Autoreparto pesante fu costituito a Villafranca Veronese dopo la metà di Agosto 1941. Tra il 16 e il 18 Agosto si trasferisce al 4° Centro Automobilistico di Verona dove vengono consegnate gli autocarri Bianchi Miles. Lo comandava il Cap. Mario Guarinelli sostituito dal Cap. Cavazzocca conte Carlantonio il 24 febbraio 1942, Vice comandante e responsabile Sezione Comando il Ten. Gabriello De Jorio. Il S.Ten. Bedoni comandava la 805^a Sezione, Il S.Ten. Visioli la 806^a, il S.Ten. Morandi la 807^a, il S.Ten. Darcangelo la 808^a (processato viene degradato e condannato a 6 anni di carcere il 2 gennaio 1942). In tutto disponevano di 100 autocarri Bianchi Miles, 2 autocarri Spa officina, 5 moto Bianchi 250 e un automobile Fiat 1100. Il 25 Agosto vengono caricati i mezzi sui carri ferroviari. Partito da Verona il 26 agosto del 1941 alle 3,50 è giunto a Veresti Il 31 agosto. Il primo settembre, scaricate le macchine partirono per Botosani incominciando la loro campagna di Russia. Botosani, Stefanesti, Balti, Belz, Pervomajssk, Tiraspol, Krivoj Rog, Saksagani, Dniepropetrowsk, Pavlograd, Stalino con compiti di Intendenza. Svernò a Dniepropetrowsk. Nella primavera 1942 trasferimento a Rykovo. Con compiti di Intendenza compie servizi in varie località tra cui Woroshilowgrad (Luhans'k), Pantelejmonowka, Chanschenkovo e Kantemirovka. 9 marzo 1943 inizia la ritirata. Lasciato Rykovo per Stalino. 10 marzo Petroppavlovka. 11 marzo Dniepropetrowsk. 23 aprile caricamento mezzi sui vagoni ferroviari e alle ore 22 partenza da Dniepropetrowsk per l'Italia. 30 aprile arrivo al Brennero. Il 188° Autoreparto Pesante si sciolse in data 8 settembre 1943.

- Autofficina del 135o Autoreparto Pesante
- Autofficina del 140o Autoreparto Pesante
- 46^a Officina di Autogruppo
- 8° Reparto Soccorso Stradale

Comandante del reparto capitano Manlio Attanasio. Arrivò nella zona del fronte nel novembre 1941 e nonostante l'esiguità della forza effettiva (4 ufficiali, 5 Sottufficiali e 46 autieri) e la scarsità di mezzi, i quattro nuclei espletarono un lavoro che per entità e specie di interventi fu sorprendente.

7° AUTORAGGRUPPAMENTO D'ARMATA

Comandante Colonnello Giovanni Coiro

Era articolato sugli Autogruppi XVIII e XXX e disponeva di 1300 automezzi, per lo più tedeschi, con una capacità di carico di 2500 tonnellate. Venne inviato in zona di operazioni nella prima quindicina di agosto del 1942. Solamente 3 Autoreparti arrivarono a Merefa, nella zona di Charkow. Gli altri reparti furono scaricati nelle stazioni di Trop-pau-Iagendorf. Raggiunsero la zona di operazione, in via ordinaria, dopo aver percorso oltre 2000 in 9 tappe seguendo l'itinerario Iaroslav-Leopoli-Rowno-Zitomir-Darnitza (Kiev)- Lubnie-Poltawa- Merefa.

con

XVIII AUTOGRUPPO PESANTE con

- 29° Autoreparto Pesante
(263^a, 264^a, 265^a, 266^a Autosezioni Pesanti)
- 117° Autoreparto Pesante
(741^a, 742^a, 843^a, 844^a Autosezioni Pesanti)
- 126° Autoreparto Pesante
(54^a, 745^a, 746^a, 747^a, 748^a Autosezioni Pesanti)
- 129° Autoreparto Pesante
(753^a, 754^a, 755^a, 756^a Autosezioni Pesanti)

Due Autosezioni Pesanti vennero aggregate al 122° Autoreparto Leggero adibito alla motorizzazione dell'intero 3° Reggimento Bersaglieri della divisione "3^a Celere".

XXX AUTOGRUPPO PESANTE

con

- 165° Autoreparto Pesante
(651^a, 652^a, 665^a, 666^a Autosezioni Pesanti)

- 241° Autoreparto Pesante
(1^a, 2^a, 3^a, 4^a Autosezioni Pesanti)
- 242° Autoreparto Pesante
(15^a, 16^a, 17^a, 18^a Autosezioni Pesanti)
- 134° Autoreparto Ambulanze
(761^a, 762^a, 763^a, 764^a Sezioni Ambulanze)
- 7^a Officina Mobile Pesante

8° AUTORAGGRUPPAMENTO D'ARMATA Comandante Colonnello Luigi Tolotti

Era articolato sugli Autogruppi LVII E LVIII e disponeva di 1400 automezzi con una capacità di carico di 2700 tonnellate. a metà agosto 1942 giunse a Troppau. Avrebbe dovuto raggiungere Charkow invece fu dirottato su Stalino-Rikowo. A quanto risulta 8° Autoraggruppamento raggiunse Stalino attraverso Krasnograd, Nowo Moskowsk, Pawlograd dopo aver percorso più di 2000 in 9 tappe.

con

LVII AUTOGRUPPO PESANTE con

- 243° Autoreparto Pesante
(910^a, 911^a, 912^a, 913^a Autosezioni Pesanti)
- 244° Autoreparto Pesante
(914^a, 915^a, 916^a, 917^a Autosezioni Pesanti)
- 245° Autoreparto Pesante
(918^a, 919^a, 920^a, 921^a Autosezioni Pesanti)
- 246° Autoreparto Pesante
(922^a, 923^a, 924^a, 925^a Autosezioni Pesanti)

LVIII AUTOGRUPPO PESANTE con

- 247° Autoreparto Pesante
(926^a, 927^a, 928^a, 929^a Autosezioni Pesanti)
- 248° Autoreparto Pesante
(930^a, 931^a, 932^a, 933^a Autosezioni Pesanti)
- 249° Autoreparto Pesante
(934^a, 935^a, 936^a, 937^a Autosezioni Pesanti)
- 250° Autoreparto Pesante
(938^a, 939^a, 940^a, 941^a Autosezioni Pesanti)
- 8^a Officina Mobile Pesante
- 8° Reparto Soccorso Stradale

10° AUTORAGGRUPPAMENTO D'ARMATA Comandante Colonnello Giuseppe Papi

con

LX AUTOGRUPPO PESANTE con

- 251° Autoreparto Pesante
(953^a, 954^a, 955^a, 956^a Autosezioni Pesanti)
- 252° Autoreparto Pesante
(957^a, 958^a, 959^a, 960^a Autosezioni Pesanti)
- 253° Autoreparto Pesante
(961^a, 962^a, 963^a, 964^a Autosezioni Pesanti)
- 254° Autoreparto Pesante
(965^a, 966^a, 967^a, 968^a Autosezioni Pesanti)

LXI AUTOGRUPPO PESANTE

A Valuiki, il 19 gennaio 1943, dei 45 uomini del comando del 61° Autogruppo, all'arrivo dei Cosacchi, solo una decina riuscirono a sganciarsi, 5 furono catturati e i rimanenti 30, tra cui il maggiore comandante del gruppo, furono catturati, depredati di tutto e fucilati presso i loro automezzi (**I PRIGIONIERI ITALIANI IN RUSSIA di Maria Teresa GIUSTI IL MULINO**)

con

- 255° Autoreparto Pesante
(969^a, 970^a, 971^a, 972^a Autosezioni Pesanti)

- 256° Autoreparto Pesante
(973^a, 974^a, 975^a, 976^a Autosezioni Pesanti)
- 257° Autoreparto Pesante
(977^a, 978^a, 979^a, 980^a Autosezioni Pesanti)
- 258° Autoreparto Pesante
(981^a, 982^a, 983^a, 984^a Autosezioni Pesanti)
- 10^a Autofficina di Autogruppo
 - 6^a Centuria Milizia della strada
- 8^a Centuria Milizia della strada
- 350° Autoreparto Pesante con due autosezioni pesanti

XXXV CORPO D'ARMATA - UNITÀ DIRETTAMENTE DIPENDENTI

Comando e Quartier Generale

Drappello automobilistico per Comando di Corpo d'Armata

Unità direttamente dipendenti

Trasporti

- 82° Reparto Salmerie
- 27° Autoreparto Pesante con
(222^a, 223^a, 224^a, 225^a Sezione Pesanti)
- 228° Autoreparto Misto con
(118^a Sezione Mista, 33^a Sezione Autoambulanze, 9^a, 11^a Sezione Autobotti)
- 1° Autoreparto Speciale (per trasporto Raggruppamento CC.NN.)
- 2° Autoreparto Speciale (per trasporto Raggruppamento CC.NN.)

Automobilistico

- 15^a Officina Mobile Pesante

Ricuperi

- 5^a Compagnia Ricuperi

DIVISIONE AUTOTRASPORTABILE TORINO (52^a)

- 52^a Officina – mod. 37
- 185° Autoreparto Pesante con
(815^a, 834^a Sezione Pesante)

DIVISIONE AUTOTRASPORTABILE PASUBIO (9^a)

- 9^a Officina – mod. 37
- 190° Autoreparto Pesante con
(813^a, 814^a Sezione Pesante)

3^a DIVISIONE CELERE “PRINCIPE AMEDEO DUCA D'AOSTA”

XIV AUTOGRUPPO PESANTE

- 218° Autoreparto Pesante
- 219° Autoreparto Pesante
- 122° Autoreparto Leggero

Il 122° Autoreparto Leggero, rinforzato da due Autosezioni Pesanti del 129 Autoreparto, era adibito alla motorizzazione dell'intero 3° Reggimento Bersaglieri. L'Autoreparto era autonomo, dal punto di vista tecnico, ma per l'impegno era alle dirette dipendenze del 3° Reggimento Bersaglieri. Di tutte le unità della “3^a Celere” solo il 3° Reggimento era completamente motorizzato ne derivava quindi che le altre unità, non essendo motorizzate, non potevano tenere lo stesso passo. La Divisione venne così a diluirsi su un percorso di centinaia di chilometri con gravi conseguenze sul piano operativo. Il Comando quindi mobilitava l'intero Autoreparto, depositati i Bersaglieri nelle località avanzate, provvedesse al trasporto delle altre unità rifacendo varie volte il percorso.

- 213° Autoreparto Misto

Il 213° Autoreparto Misto della Divisione “3^a Celere”, comandato dal Capitano Pietro Pierobon, era stato mobilitato dal 4° Centro Automobilistico di Verona. Prima dell'impiego aveva cambiato sede più volte tra Pontevigodarzere, Tricesimo

e Padova. Nel giugno del 1940 venne inviato sul Fronte Occidentale. Cessate le ostilità tornò in Friuli a disposizione del 5° Lancieri di Novara della Divisione "3ª Celere". Si spostò a Crema fino al 4 aprile 1941 quando l'Autoreparto venne inviato in Jugoslavia fino a giugno. Rientrò a San Michele Extra. A metà mese circa parti per la Russia con il CSIR. A Borsa vennero scaricati gli automezzi. Si trattava di Spa 38, uno Spa Dovunque, di Fiat 626 sia a benzina che a nafta, di Lancia RO e 3RO, alcuni Alfa Romeo e OM Taurus. Da Borsa trasportarono i cavalli della "3ª Celere" fino a Suceava. Scaricati gli animali l'Autoreparto tornò a Botosani per riprendere il materiale rimanente della Divisione. Il 24 ottobre i bersaglieri della "3ª Celere" occuparono Stalino. Per tutto l'autunno gli autieri del 213° effettuarono rifornimenti di ogni genere, spesso fino alle primissime linee meritando un encomio da parte del generale Messe. L'autoreparto svernò a Stalino continuando tuttavia la sua attività di rifornimento per la Divisione. A primavera riprese l'avanzata fino al Don.

- 3ª Autofficina Mobile – mod. 37

II CORPO D'ARMATA

Comando e Quartier generale

- 2° Drappello Automobilistico per Comando di Corpo d'Armata

Unità direttamente dipendenti

Trasporti

- 2° Autoreparto Pesante con
(249ª, 948ª Sezione Pesante, Sezione Mista, 2ª, 12ª Sezione Ambulanze)

Automobilistico

- 45ª Officina Mobile Pesante

Ricuperi

- 4ª Compagnia Ricuperi

DIVISIONE SFORZESCA (2ª)

2ª Sezione Autocarrette (per Batteria d'Accompagnamento)

124ª, 192ª Sezione Pesante

- 11ª Officina – mod. 37

DIVISIONE RAVENNA (3ª)

3ª Sezione Autocarrette (per Batteria d'Accompagnamento)

128ª, 247ª Sezione Pesante

- 12ª Officina – mod. 37

DIVISIONE COSSERIA (5ª)

5ª Sezione Autocarrette (per Batteria d'Accompagnamento)

134ª, 248ª Sezione Pesante

- 13ª OFFICINA – MOD. 37

CORPO D'ARMATA ALPINO - UNITÀ DIRETTAMENTE DIPENDENTI

Comando e Quartier generale

- Autodrappello per Comando di Corpo d'Armata Alpino Com: Autodrappello - Tenente

Giorgio Zecchini

Unità direttamente dipendenti

Trasporti

- 200° Autoreparto Misto con
(727ª, 728ª, 129ª Sezione Mista)

- 57ª Officine Mobile Pesante

Ricuperi

- 6ª Compagnia Ricuperi

DIVISIONE ALPINA TRIDENTINA (2^a)

- Trasporti
- 2° Autodrappello per Comando di Divisione Alpina
 - 206° Autoreparto Misto - Ten. Armando Spadola - Ten. Mosca
(721^a, 722^a, 946^a Autosezione Pesante, 126^a Autosezione Mista)

DIVISIONE ALPINA JULIA (3^a)

- Trasporti
- 3° Autodrappello per Comando di Divisione Alpina
 - 207° Autoreparto Misto - Capitano Surdi
- Tenente Simonetti, Tenente Salvaterra, Tenente Ballari, Tenente Pilati Di Mauro, Tenente Guion, Sottotenente Alberti, Sottotenente Stringari, Sottotenente Pagani Sottotenente Fontana
con
- (725^a, 726^a, 950^a Sezione Pesante, 127^a Sezione Mista)

DIVISIONE ALPINA CUNEENSE (4^a)

- Trasporti
- 4° Autodrappello per Comando di Divisione - Serg. Magg. Giuseppe Grati
 - 201° Autoreparto Misto - Cap. Andrea Arese
(701^a, 702^a, 947^a Sezione Pesante, 121^a Sezione Mista)

DIVISIONE DI FANTERIA VICENZA (156^a)

- Trasporti
- 1121^a Autosezione Mista

Fonti:

Oltre a fonti strettamente personali

www.unirr.it issuu.com/rivista.militare1/docs/1995-_immagini_ed_evoluzione__2__te www.plini-alpini.net
diariodiguerra1941-1943.blogspot.com

“I SERVIZI LOGISTICI DELLE UNITA’ ITALIANE AL FRONTE RUSSO (1941-1943)” edito dal Ministero della Difesa - Stato Maggiore dell’Esercito - Ufficio Storico.

“LE OPERAZIONI DELLE UNITA’ ITALIANE AL FRONTE RUSSO” Dello Stato Maggiore Esercito - Ufficio Storico

“SPINGERE! - Viaggio in Russia 1941-1943”, scritto da Alfranco Albuzza EDITO da LA LIBRERIA MILITARE- Milano via Morigi 15 LA PASUBIO SUL FRONTE RUSSO di Vittorio Luoni.

GIOVANNI MESSE - LA GUERRA AL FRONTE RUSSO - MURSIA

P.S Spero di non aver dimenticato qualche fonte. Se fosse scusatemi e contattatemi che provvederò a rimediare.