© www.sportolimpico.it / **Biografie**

Federico Momo [1878-1958]

Ciclismo

(gfc) “Un grande campione della bicicletta pura, voglio dire della bicicletta da pista dei primissimi tempi, quando correre voleva dire avventura, e le gare su strada non erano ancora famose, e gli idoli del cielo erano appunto gli atleti della velocità pura. Momo fu uno dei più popolari, dei più caratteristici, dei più avventurosi”. Questo il breve ricordo che, alla morte di Momo, tracciò Emilio De Martino che gli fu amico e gli sopravvisse appena qualche mese.

Siamo negli anni d’oro della preistoria del ciclismo, quello stesso che ricamò la sua epopea – eroica e cenciosa – nel decennio a cavallo tra Ottocento e Novecento, in piena *Belle Époque*, quando le Esposizioni Universali scandivano con orgoglio il ritmo del progresso tecnologico, esaltando i miti nascenti della luce e della velocità, col mondo teso al futuro. “Era il tempo dei Buni, dei Tommaselli, dei Pasta, dei Pontecchi, dei Pasini, dei Singrossi”, eroi che attorno agli anelli dei primi ciclodromi richiamavano folle enormi, sollecitando sfide e scommesse.

Federico Momo, ch’era nato a Voghera, in quel di Pavia, l’11 novembre del 1878, su quel palcoscenico si affacciò ben prima dei vent’anni. Possedeva un fisico rispettabile, “superiore alla norma” come lo dicevano i suoi contemporanei, con una muscolatura adatta allo sforzo prolungato dei pesanti bicicli del tempo. Non per nulla la sua caratteristica più tipica era la capacità di partire da lontano, “prima dei quattrocento” come si diceva, - noi, oggi, diremmo “alla campana” –, in uno sprint prolungato e potente capace di rintuzzare ogni velleità, di stroncare ogni resistenza, di fiaccare ogni avversario.

Celebri i suoi duelli. Alla pari del fiorentino Luigi Pontecchi, suo indomabile rivale, “possedeva una grande forza delle reni che usava per accompagnare le pedalate iniziali”: così ne ricordava la tecnica Armando Cougnet, testimone oculare di quelle volate che entusiasmavano e lo resero “celebre su tutte le piste del mondo”. Ancora: “Non privo di agilità, pedalando rotondo se pur di forza, ricco di fiato, secondo l’attacco avversario sapeva aumentare il ritmo e difendersi dal superamento con due o tre colpi finali delle reni”. Era in grado di sviluppare un rapporto molto potente, superiore a quello degli avversari. Per sfruttarlo al meglio, non soddisfatto delle bici reperibili sul mercato, s’era fatto costruire una *Peugeot* con un rapporto 27x8 capace di sviluppare 7 metri e 20, come dire – attingendo alla pignoleria dei nostri padri cronisti – “a parità di colpi, 26 centimetri per ogni giro di pedaliera”.

Il suo “cognome bisillabo”, rapido come una folgore, si incontra per la prima volta nel 1896 quando – non ancora diciottenne – si presenta al nuovo ciclodromo milanese, pista in legno da 333 metri, impiantato sul lato sinistro dell’Arco della Pace, vicino alla Chiesa dei Frati. In palio il “Bracciale Milanese”, una torrida sfida all’ultima pedivella che regala al vincitore un premio

giornaliero di dieci lire, cifra più che rispettabile per quei tempi, con la quale “si poteva offrire un banchetto a dieci persone”.

Ecco dunque il neofita Momo sfidare il più celebre Singrossi, uno dei più accreditati velocisti di quei giorni, che del “Bracciale” era stato il primo vincitore. Tra la sorpresa generale Momo vince la sfida e si aggiudica il vitalizio giornaliero. E si ripete quando a lanciargli il guanto si presenta Gian Ferdinando Tommaselli, futuro direttore della “Bianchi”. I duelli tra i due, più amici che rivali, scandiranno per alcuni anni le pagine dello sprint: “velocista di potenza” Momo, “in confronto al suo più agile e furbo avversario”. Un successo che si ripete anche l’anno seguente, quando il “monellaccio di Voghera”, per gli ultimi duecento metri venne cronometrato in 11”3/5, un tempo favoloso.

Ma le maggiori soddisfazioni Momo (che tuttavia non ha mai vinto un titolo italiano) le avrebbe colte sulle piste straniere, contro i grandi del tempo, “i francesi Bourillon, Jacquelin, Mortin; i belgi Protin, Houben, Grogna; l’inglese Parbly; gli olandesi Meyers e Jeaps Een; il tedesco Arend e il grande danese Ellegaard”. La sua prova più nota, ma anche la più contestata, resta quella che lo vide impegnato nel 1900 contro Edmund Jacquelin nel Gran Premio di Parigi.

La più classica delle gare di sprint che concedeva “una laurea con lode”: per di più gli organizzatori offrivano al vincitore diecimila franchi oro, un premio da nababbi. Già l’anno prima Tommaselli e Momo erano stati protagonisti di quella corsa: i due s’erano piazzati rispettivamente al primo e al terzo posto, al termine di un accorto gioco di squadra che aveva avuto la sua vittima nell’olandese Meyers, giunto secondo. Ora la sfida si sarebbe ripetuta con il bresciano pronto a rendere il favore a Momo. Le cose andarono come previsto: superate senza ambasce le eliminatorie, nella finale a tre si ritrovarono i due italiani opposti al francese Jaquelin.

Attingiamo ancora dai ricordi di Cougnet: “La corsa si disputava sulla pista di Vincennes di 500 metri su quattro giri. Al primo giro, acclamatissimo, aprì l’andatura il tricolore Jaquelin, poi Tommaselli saltò in testa con alla ruota Momo e condusse il secondo e terzo giro; all’inizio del quarto, Tommaselli allargando lasciò l’iniziativa a Momo, subito in piena azione, trascinante nella sua scia progressiva Jacquelin. Sul lungo rettilineo d’arrivo, Momo spiegò tutta la sua potenza, rendendo assai dura la fatica di Jacquelin ora scoperto al largo, proteso nel difficile tentativo di superamento. Lotta avvincente, gomito a gomito: Italia e Francia! Allora l’immensa folla scattò in piedi al grido di battaglia: *Jac … Jac … lin!*”

L’arrivo, furibondo, fu quasi contemporaneo. Ai più parve che la ruota dell’italiano avesse sopravanzata quella del francese. Anche quest’ultimo, a caldo, si ritenne battuto. Ma i giudici, dopo un lungo confabulare, forse contagiati dal generale eccitamento, capovolsero il verdetto e al suono della Marsigliese assegnarono la vittoria (e il favoloso premio) al loro connazionale. Più tardi, quando vennero sviluppate le foto prese sul traguardo, fu chiaro a tutti che la ruota di Momo l’aveva passato per prima. Ma ormai il guaio era fatto. Una “vittoria non riconosciuta per un atto di ingiustizia, ma per ciò stessa divenuta celebre e che rese Momo più amato dagli sportivi italiani”.

L’esito della sfida sollevò grande rammarico, e rabbia, in Italia e suggerì molte iniziative. Si

riteneva che Momo avesse subito una ingiustizia che toccava un po' tutti. In onore dello sconfitto vennero scritte persino delle poesie: "dal suo biciclo il fulmine / gareggia col baleno" recitava un verso, presto popolare. Più concretamente, per compensarlo in qualche modo, la *G azzetta*
lanciò un sottoscrizione che fruttò la somma di 732 lire e 52 centesimi. Una piccola fortuna. Con quei soldi venne fusa una enorme medaglia d'oro che gli fu consegnata da Costamagna al termine di un affollato banchetto tenuto a Voghera.

Dopo quell'episodio, di Momo e delle sue volate si persero un po' le tracce. Si sapeva che continuava a gareggiare all'estero, spostandosi tra Europa e Sud America. Le sue imprese arrivano in Patria mitizzate: si narrava di incredibili avventure, si favoleggiava di "storie meravigliose". Un clima che egli stesso alimentava, con reticenze che lasciavano spazio alla fantasia. Come quel lungo soggiorno nelle innevate terre degli Zar, dove, "dopo le immancabili vittorie contro i più forti velocisti d'Europa", si diceva che "grandi slitte attendessero il nostro eroe alle porte dei magnifici velodromi d'inverno di Mosca e di Pietroburgo, con bellissime dame cariche di pellicce e di gioielli". Ricordi, foto, lettere e ritagli, raccolti in un voluminoso album che nessuno ha mai sfogliato, donato alla sua unica figlia.

Lasciata la bici, Momo non abbandonò le corse e la velocità. Come altri, passò prima alle moto per approdare infine all'automobilismo: fu "corridore e costruttore" della "Junior", in una fabbrica di vetture nella quale lo affiancò come socio un antico rivale delle piste, Romolo Buni. Anche nell'auto il suo passaggio ha lasciato più di un'impronta: la più duratura, l'avvio della costruzione dell'Autodromo di Monza a fianco di Arturo Mercanti. Ma in tutti quegli anni il ciclismo aveva continuato ad occupare un angolo privilegiato nel suo cuore. Anche il suo mondo non l'aveva dimenticato, tanto che nel 1933 venne chiamato a gran voce a presiedere per un quadriennio l'antica sua federazione, l'Unione Velocipedistica Italiana.

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, Momo si ritirò a vita privata. Poteva guardare indietro con soddisfazione. Era stata una esistenza lunga e piena, la sua, che gli aveva procurato serenità e una solida condizione economica. Visse così gli ultimi anni, appartato, in "quel gioiello di architettura lombarda" ch'era la sua villa di Olgiate Comasco e tra i vigneti della grande fattoria di Bressana Bottarone, nell'Oltrepo Pavese, dove il "Diavolo volante" si spense, ottantenne, il 7 giugno del 1958.

(revisione: 27 Maggio 2014)