



**Addio a Bettini, il re dei panettoni monzesi**  
È stato la seconda generazione alla guida del biscottificio e un campione di solidarietà, dall'Unitalsi all'Avo



SHOW ALLO SPORTING CLUB

**Caprotti al Rotary**  
«Ecco il mio piano  
per far volare il nord»

Dimenticatevi Malpensa e Linate, o almeno lasciateli nel loro brodo: serve un grande aeroporto collegato a rete con ferrovie e trasporti e il posto giusto è Montichiari. Parola di Bernardo Caprotti, 90 anni da poche settimane, ospite del Rotary: cronaca di una serata senza freni. APICELLA **A PAGINA 3**

## Il personaggio

BERNARDO CAPROTTI

Fondatore di Esselunga



“Non mi intendo di aeroporti, ma vale la stessa regola dei supermercati. È fondamentale l'ubicazione. Se è giusta il supermercato funziona, come nel caso di Lissone dove Esselunga è una bomba,,

# Caprotti dà spettacolo al Rotary «Ecco come far volare le imprese»

Quando entra allo Sporting club, si fa silenzio. Rapido, lucidissimo, Bernardo Caprotti è provato da un vistoso tutore applicato a seguito della frattura di una vertebra. «Non avete idea del tormento, fatico a respirare e sto annullando molti appuntamenti ma a Monza tenevo troppo», dice conquistando subito la platea. Il patron di Esselunga si siede e parte a nastro, di fronte a oltre 200 invitati: spiega il suo progetto per far decollare l'economia italiana con un nuovo aeroporto intercontinentale dell'Alta Italia.

Un piano che, nell'arco di un decennio, ha tutte le carte in regola per diventare realtà, come ha spiegato nella serata organizzata dal Rotary Club Monza, Monza Ovest, Monza Est, Monza Nord Lissone e Vimercate Brianza Est. Non è la prima volta che il fondatore di Esselunga propone la creazione di un unico nodo intercontinentale nella grande area costituita dagli aeroporti di Montichiari e da quello militare di Ghedi, e nel frattempo l'utilizzo al meglio di quello che già c'è (Malpensa), trasformando Linate in un city-airport con voli per l'Europa. Ma sentirlo di persona fa un altro effetto.

Un aeroporto, quello di Montichiari, da intendere come scalo intercontinentale del Nord Italia, nel cuore della macroregione lombardo-veneta-emiliana, servito da tre autostrade e con il passaggio dell'alta velocità Torino-Trieste che dovrebbe prevedere una fermata anche in aeroporto proprio come quarant'anni fa avvenne in Francia con il Tgv che passa sotto lo Charles de Gaulle. «Non capisco come mai in Italia non si possa arrivare a queste cose che sono tremendamente semplici - ha spiegato Caprotti a una platea ipnotizzata - I soldi ci sono, si potrebbero realizzare, ma qui non si riesce a spostare neanche un bidello». Troppi gli interessi in campo, dice. Non solo da un punto di vista economico, ma anche politico, con aeroporti spesso semi-vuoti e con un numero elevato di

*L'imprenditore brianzolo rilancia la sua idea per Montichiari*

dipendenti da mantenere. Caprotti boccia in toto lo scalo di Malpensa, incapace di decollare per i collegamenti intercontinentali. «Malpensa varipulito - continua - è un aeroporto che va bene per la mia amica, la principessa Borromeo, per raggiungere l'Isola Bella». Un aeroporto che non è

all'altezza degli altri scali dello stesso livello. «Io non mi intendo di aeroporti e parlo da passeggero - prosegue - Ma anche qui vale la stessa regola che vale per i supermercati. È fondamentale l'ubicazione. Se è giusta il supermercato funziona, come nel caso di Lissone dove Esselunga è una bomba, al-

trimenti non funzionerà mai». E secondo Caprotti Malpensa non riuscirà mai a decollare. «Perché è lontana dal fulcro produttivo del Nord Italia - precisa - perché è poco accessibile con un'autostrada sempre intasata e con un collegamento con il Malpensa Express poco fruibile obbligando il passeggero a parcheggiare nel centro di Milano. È un aeroporto mal concepito e mal disegnato con due piste sullo stesso lato e con l'alta criticità dei parcheggi. È un terminal grottesco frutto di un progetto "fai da te"».

Una progettualità tipicamente italiana che cozza anche nelle piccole cose facendo dello scalo milanese uno scalo sempre più provinciale. «Non ho mai posseduto un aereo privato - precisa - Questa estate tornavo da Olbia con un volo low cost. Atterrato a Malpensa in attesa dei bagagli ho preso il carrello che costa 2 euro. È l'unico aeroporto dove paghi per prendere il carrello». Ma il patron di Esselunga sa bene che quello che nel resto del mondo si raggiunge velocemente e facilmente, in Italia deve intraprendere un percorso particolare dove si intersecano politica, economia, interessi locali. Come ha perfettamente fotografato Caprotti.

«In Italia c'è sempre una "ciucciattina" locale - commenta - E intanto gli italiani rimangono per terra». Perché se il Nord Italia, e in particolare la macroregione della Valle Padana è una delle quattro aree più produttive d'Europa (insieme alla tedesca Baden-Württemberg, all'inglese South-East e alla francese Ile de France) resta l'unica a non essere collegata agli snodi nevralgici dove si giocano le sorti dell'economia, non solo europea ma mondiale. Non ci sono collegamenti aerei diretti. Per arrivare a Ginevra bisogna macinare quattro ore di guida, meteo permettendo. E questo non è possibile per un uomo d'affari.

Caprotti finisce di parlare, ringrazia, si scusa del disturbo, se ne va senza cena. Prende solo applausi.

■ Barbara Apicella