

Vom Golf von Neapel zur reichsten Familie der Schweiz

Milliardäre Die Apontes aus Genf haben neu das grösste Vermögen im Land. Wer ist der verschwiegene Clan hinter dem Konzern MSC, dessen Schiffe so viel CO₂ ausstossen wie die ganze Schweiz?

Sylvain Besson (Text),
Paul Ronga (Daten)

Zuerst hörte man das Gerücht am Genfersee. Dann ging es auch auf einer Schiffahrtmesse in Athen um. Der Mann, über den alle tuschelten: Gianluigi Aponte, 82 Jahre alt, verschwiegener Patron der Mediterranean Shipping Company (MSC). «Er ist zum reichsten Mann der Schweiz geworden, sogar von ganz Europa», behauptete ein Nachbar der Familie letztes Jahr in Genf. In Athen wiederum schätzte ein führender Vertreter der Schiffahrtsbranche das Vermögen auf 100 Milliarden Dollar.

Gianluigi Aponte und seine Familie kontrollieren vom MSC-Hauptquartier in Genf aus rund 700 Frachter. Es ist die grösste Containerschiff-Flotte der Welt. Sie transportiert chinesische Elektronik und südamerikanische Ananas, vietnamesischen Dosen-Thunfisch genauso wie osteuropäisches Holz oder westliche Chemikalien. Als globale Konsumenten besitzen wir wohl alle etwas, das von den Apontes verschifft worden ist. Trotzdem weiss man nur wenig über diese Familie. Wie konnten die italienischen Reeder einen Reichtum erlangen, den es in der Schweiz noch nie gegeben hat? Und was ist die Kehrseite ihres Erfolgs?

Um dies zu beantworten, hat das Recherchedesk von Tamedia Dokumente aus offiziellen Archiven und internationalen Datenlecks zusammengetragen und Dutzende Personen befragt, darunter mehrere Insider, die Zugang zum Innern von MSC hatten. Das Unternehmen hat einige Fragen beantwortet. Gianluigi Aponte selbst lehnte ein Interview ab.

Kapitel 1: Die Reichsten dank Corona

Die Apontes sind äusserst diskret – auch was ihre Finanzen angeht. Die Höhe des Familienvermögens ist vertraulich, ihr Unternehmen ist nicht an der Börse kotiert. John McCown, ein amerikanischer Branchenkenner, hat jedoch eine einfache Rechnung aufgestellt: Er schätzt auf Grundlage der Daten von Konkurrenzunternehmen, dass MSC zwischen Juni 2021 und Juni 2022 Gewinne von insgesamt 26,6 Milliarden US-Dollar erwirtschaftet hat. Stimmt diese Zahl, so wäre das Unternehmen rund 100 Milliarden US-Dollar wert. Und die Apontes kämen auf der Milliardärsliste des Magazins «Forbes» weit nach vorn – zwischen Microsoft-Gründer Bill Gates (Platz 5) und Financier Warren Buffett (Platz 6).

Das ist zwar nur eine Schätzung. Doch laut der führenden Bewertungsgesellschaft Vessels-Value war im Juni 2022 allein die Flotte des Unternehmens – also Frachter, Kreuzfahrtschiffe und Fähren – 42,6 Milliarden Dollar wert. Was bereits ausreicht, um die Erben des Pharmakonzerns Roche in der Rangliste der reichsten Schweizer des Magazins «Bilan» einzuholen. Diese führten die Liste bisher mit gut 34 Milliarden Franken an.

Das Vermögen von Gianluigi Aponte und Familie wird im «Bilan»-Ranking auf gut 9 Milliarden geschätzt. Doch die Profite der letzten beiden Jahre haben die MSC-Besitzer jetzt in eine neue Sphäre katapultiert. Ein Erfolg, den sie zumindest teilweise dem Coronavirus zu verdanken haben. Zu Beginn der Pandemie befürchtete die Branche

den Zusammenbruch des Welt Handels. Doch das Gegenteil passierte: Die Menschen im Westen, die nun zu Hause bleiben mussten, bestellten Rekordmengen an Kleidern, Möbeln, Computern, Fitnessgeräten. Diese Nachfrage, aber auch die zeitweise Überlastung der Häfen aufgrund der Pandemie liessen die Preise in die Höhe schnellen. Ein Container von Asien nach Europa kostete nicht mehr 2000, sondern 12'000 Dollar. Das Ergebnis, so bestätigen es Insider des Unternehmens: «MSC hat während Covid mehr Geld verdient als im gesamten Jahrzehnt davor.»

Kapitel 2: Die Geburt eines Imperiums

Die Erfolgsgeschichte beginnt in Süditalien. Gianluigi Aponte wird 1940 in der Nähe von Sorrent geboren. Seine Verwandtschaft besitzt eine kleine Reederei im Golf von Neapel. Als Teenager verdingt er sich als Schiffsjunge – schrubbt das Deck, entrostet, streicht und wäscht Geschirr. Mit 20 Jahren wird er Offizier der Handelsmarine. Und selbst seine zukünftige Ehefrau Rafaela, die Tochter eines Geschäftsmanns in Genf, lernt der Italiener an Bord kennen, als er Mitte der 60er-Jahre ein Schiff nach Capri navigiert.

Gianluigi Aponte versucht sich in der Folge als Makler bei einer Westschweizer Bank. Einer seiner damaligen Kunden beschreibt ihn als «Sonnyboy, nicht sehr gross, sehr umgänglich». Aber die Bank langweilt ihn. Sein Traum ist eine eigene Reederei.

Ein französischer Bankkunde eilt zu Hilfe. Er leiht Aponte 200'000 Dollar, damit dieser 1970 sein erstes Schiff kaufen

MSC hat während Covid mehr Geld verdient als im Jahrzehnt davor.

kann: Der neue Besitzer taufte es auf den Namen Patricia. Es ist die Geburtsstunde der Mediterranean Shipping Company.

Anfangs pendelt die Patricia zwischen Europa und Afrika, beladen mit Zement, Kaffee oder Holz. Doch bald kommen weitere Frachter hinzu. Von 1982 bis 1984 baut MSC diese zu Containerschiffen um. Ein Schritt, der sich auszahlen sollte. Denn im Vergleich zu Fässern, Säcken und Kisten aller Art senkt der genormte Container die Kosten für maritime Transporte drastisch. Und die MSC-Flotte wächst allein zwischen 1998 und 2011 von 100 auf über 420 Schiffe. Ein rasanter Aufstieg, der vor allem dem Gründer zu verdanken ist.

«Er trinkt keinen Alkohol, er raucht nicht», erzählt eine Person, die Gianluigi Aponte kennt. «Er isst er nur sehr wenig oder manchmal gar nichts, weil er über die Geschäfte grübelt.»

Jeden Abend, so war es zumindest lange üblich, kommt der strenge Kapitän aus seinem Büro im 9. Stock des MSC-Hauptsitzes in Genf herab und geht durch die unteren Etagen. «Er geht bei allen Chefs vorbei, fragt, ob die Schiffe voll sind und wie hoch der Frachtpreis ist», erklärt eine Quelle, die mit Aponte arbeitete. «Er weiss ständig alles, was passiert, und entscheidet sehr schnell.» Das Geheimnis von MSC: «Sie sind sehr flexibel und haben eine flache Hierarchie.» Stefan Verberckmoes, Analyst bei

Alphaliner, bestätigt das: «Was MSC von anderen Reedereien unterscheidet, ist, dass Aponte Kapitän ist. Er weiss, welches Schiff gut ist, welches verkauft werden muss und welches auf keinen Fall verkauft werden darf. Er verfolgt alle Preise seiner Konkurrenten, ihre Probleme, er hat ein riesiges Netzwerk.»

Mittlerweile beschäftigt das Unternehmen 150'000 Personen. Neben den rund 700 Containerschiffen gehören auch Dutzende Hafenterminals, Fährlinien und Kreuzfahrtschiffe oder Frachtflugzeuge zum Imperium. Dieses wird auch heute noch vom Gründerpaar Gianluigi und Rafaela Aponte kontrolliert – wie am ersten Tag.

Kapitel 3: Eine Familiensache

An ihrer Seite sind die Kinder heute fester Bestandteil des Geschäftsmodells von MSC. Gianluigi bleibt als Vorsitzender der Gruppe der oberste Chef. Sein

Sohn Diego ist insbesondere für die Hafenterminals zuständig. Dessen Schwester Alexa hat die Aufsicht über die Finanzen. Alexas Ehemann leitet das Kreuzfahrtgeschäft. Diegos Frau kümmert sich um Kauf und Verkauf von Containerschiffen. Und Gianluigis Frau, Rafaela Aponte-Diamant, ist für die Dekoration der Kreuzfahrtschiffe zuständig.

In ihrem Umfeld hört man, dass die Apontes fast alle Gewinne in das Unternehmen reinvestieren. Die Familie protzt nicht. So besitzt sie zwar drei grosse Anwesen am linken Ufer des Genfersees. Doch die Villen unterscheiden sich in ihrem etwas biederen Stil deutlich von den pompösen Anwesen benachbarter Oligarchen. Einen gewissen Luxus leisten sich aber auch die sparsamen Milliardäre: Sie besitzen im französischen Wintersportort Megève mehrere Chalets. Insgesamt betrug der Wert der Familienimmobilien im letzten Jahr mindestens 322 Millionen Franken. Dazu gehört auch



Mit geliehenem Geld gekauft: Das erste Schiff der MSC-Flotte, getauft auf den Namen Patricia, im Jahr 1970. Foto: RD



Erfolg mit Containern: Kein anderes Transportunternehmen hat eine grössere Frachter-Flotte.
Foto: MSC

ein 17'000 Quadratmeter grosser Country-Club mit Tennisplatz, Restaurant und Swimmingpool, den Angestellte und Kunden in Genf nutzen können.

«Dieser Club zeigt die Liebe und den Respekt, den die Apones ihren Mitarbeitern entgegenbringen», sagt der Hausarchitekt der Familie, Gabriele Maria Rossi. «Einen solchen Familiengeist habe ich in einem Unternehmen dieser Grösse noch nie gesehen.»

Kapitel 4: Der Stärkste überlebt

Dank des Zusammenhalts der Familie und einem besonderen Teamgeist im Betrieb sei MSC gut durch schwierige Zeiten gekommen, sagen Beobachter. «Es ist eine Branche, die lange Zeit in der Krise steckte, in der man jeden Tag kämpfen muss», so ein ehemaliges Kadermitglied. Wenn die Ölpreise steigen, ist das nicht gut. Wenn die Frachtpreise niedrig sind, ist das auch nicht gut. MSC überlebt, indem das Unter-

nehmen die Preise der Konkurrenz unterbietet, was dank alten Frachtschiffen und einem schlanken Management möglich ist. Bis 1996 kauft MSC nur gebrauchte Schiffe. Das älteste, das heute noch fährt, wurde 1982 in Ostdeutschland gebaut.

Nach der Jahrtausendwende wird gigantisch modernisiert. 2005 bricht MSC mit der Pamela, die 9200 Container laden kann, den Rekord für den grössten Frachter der Welt. Und 2019 transportiert die MSC Gülsün fast 24'000 Container auf einmal.

Angespannt ist die Situation nach der Finanzkrise 2008. Die Containersparte von MSC verzeichnet alarmierende Verluste. Das Unternehmen – das nach eigenen Angaben nie kurz vor dem Bankrott stand – rettet sich, indem es seine Reserven anzapft, Vermögenswerte verkauft oder Gläubiger vertröstet. «Ein oder zwei Jahre später hatten wir ein ausgeglichenes Ergebnis, und von da an ging es aufwärts», erinnert sich Anwalt Pierre Du Pas-

quier, der über 40 Jahre im MSC-Verwaltungsrat sass. In den 2010er-Jahren habe das Unternehmen in «guten Jahren» einige Hundert Millionen Franken verdient, so ein ehemaliger Mitarbeiter. Und ab 2020 folgten die Gewinne während Corona. 287 Schiffe im Wert von 17,1 Milliarden US-Dollar konnte MSC gemäss VesselsValue in zwei Jahren kaufen oder bestellen. «Gianluigi Aponte hat den Markt regelrecht ausgetrocknet», kommentiert Stefan Verberckmoes von der Schifffahrts-Datenbank Alphaliner. «Er sagte seinen Händlern, sie sollten alles kaufen, was sie kriegen können.»

Kapitel 5: Ein sicherer Hafen

Die Rekordgewinne der Branche riefen die Politik auf den Plan. Im Frühling warf US-Präsident Joe Biden den Reedereien vor, ihre Preise auf Kosten «amerikanischer Familien und Unternehmen» um 1000 Prozent erhöht zu haben. In Frankreich und Dänemark lösten die exorbitanten Profite eine Debatte über Steuervorteile für die Branche aus.

In der Schweiz hingegen ist das bislang kein Thema. Das Unternehmen MSC und die Familie dahinter bleiben weitgehend unbekannt. Zu unrecht, wie eine Quelle aus dem Umfeld der Firma findet: «Diese Erfolgsgeschichte, das grösste maritime Transportunternehmen zu haben, wurde hierzulande zu wenig gefeiert.» MSC beziffert seinen direkten Beitrag zur hiesigen Wirtschaft auf 400 Millionen Franken pro Jahr, 230 Millionen davon in Form von Löhnen. Keine Auskunft gibt der Konzern hingegen über Steuerabgaben.

«Gianluigi Aponte hat den Markt regelrecht ausgetrocknet.»

Stefan Verberckmoes von der Datenbank Alphaliner

Bekannt ist, dass MSC gute Kontakte zu den Genfer Steuerbehörden pflegt. Im Jahr 2011 freuten sich die Buchprüfer des Unternehmens Ernst & Young über das «freundliche Telefonat», das sie mit einer Steuerbeamtin geführt hatten, wie es in einem Bericht des Handelsregisters heisst. Die Schweizer Unternehmen, welche die MSC-Gruppe kontrollieren, genossen lange einen bevorzugten Status. Dividenden, die von ausländischen Tochterfirmen an die Muttergesellschaft gehen, können von einem Steuersatz von nahezu null Prozent profitieren.

Unklar ist, wie viel Vermögenssteuer die Mitglieder der Familie Aponte zahlen müssen. Die enormen Gewinne der letzten beiden Jahre könnten für Gianluigi und Rafaela Aponte eine Rechnung von einer Milliarde oder mehr bedeuten, wie ein Experte auf diesem Gebiet mit den gängigen Einschätzungsmethoden vorrechnet.

Doch es ist anzunehmen, dass die italienische Familie mit der Steuerverwaltung eine Vereinbarung getroffen hat. Die Schweizer Praxis ist entgegenkommend. Konzerne, die nicht an der Börse kotiert sind, werden nach ihrem historischen Wert besteuert – und MSC war vor der Pandemie deutlich weniger wert.

Kapitel 6: Die Kehrseite des Erfolgs

Im Mai 2022 besucht die Genfer Staatsrätin Fabienne Fischer den Frachter MSC Vigo, der im Hamburger Hafen vor Anker liegt. Einige Tage später lobt die Magistratin der Grünen das Engagement von Genfer Unternehmen, darunter MSC, für Nachhaltigkeit. Ein berechtigtes Lob?

2018 und 2019 hat die Vigo durchschnittlich 20'000 Tonnen ausgestossen. Das entspricht der jährlichen Umweltverschmutzung von 5000 Schweizern, so eine Schätzung der Umwelt-Beratungsfirma CE Delft. Und die Vigo ist bei weitem nicht das grösste MSC-Schiff. Ein Frachter wie die fast 400 Meter lange MSC Gülsün stösst etwa so viel CO₂ aus wie 27'500 Autos. Dennoch präsentiert das Unternehmen den Kahn als umweltfreundlich. Er könne so viele Güter transportieren wie 14'000 LKWs und stosse auf langen Strecken deutlich weniger Schadstoffe aus. «MSC betreibt eine moderne und grüne Flotte», schrieb der Konzern 2019.

Im gleichen Jahr gründeten die Apones eine Stiftung, um «den Planeten zu schützen». Diese restauriert etwa Ökosysteme an den Küsten Deutschlands oder fördert den Schutz von Korallen auf den Bahamas. Doch gleichzeitig stiegen die CO₂-Emissionen von MSC von 2020 auf 2021 um mehr als 13 Prozent. Laut Daten des Unternehmens stiess die eigene Frachterflotte letztes Jahr 33,8 Millionen Tonnen CO₂ aus. Im Vorjahr waren es 29,7 Millionen Tonnen. Nimmt man die Kreuzfahrtschiffe dazu, so sind die Emissionen nun ungefähr gleich hoch wie jene der

gesamten Schweiz – laut Bundesamt für Umwelt 34 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2020.

Eigentlich hatte MSC 2015 das Ziel, die Emissionen bis 2025 auf 23,5 Millionen Tonnen CO₂ zu reduzieren. Dafür müssten die Emissionen in den nächsten drei Jahren um ein Drittel sinken – MSC müsste seine Flotte drastisch verkleinern. Doch das ist nicht geplant.

Kapitel 7: Ein Platz in der Geschichte

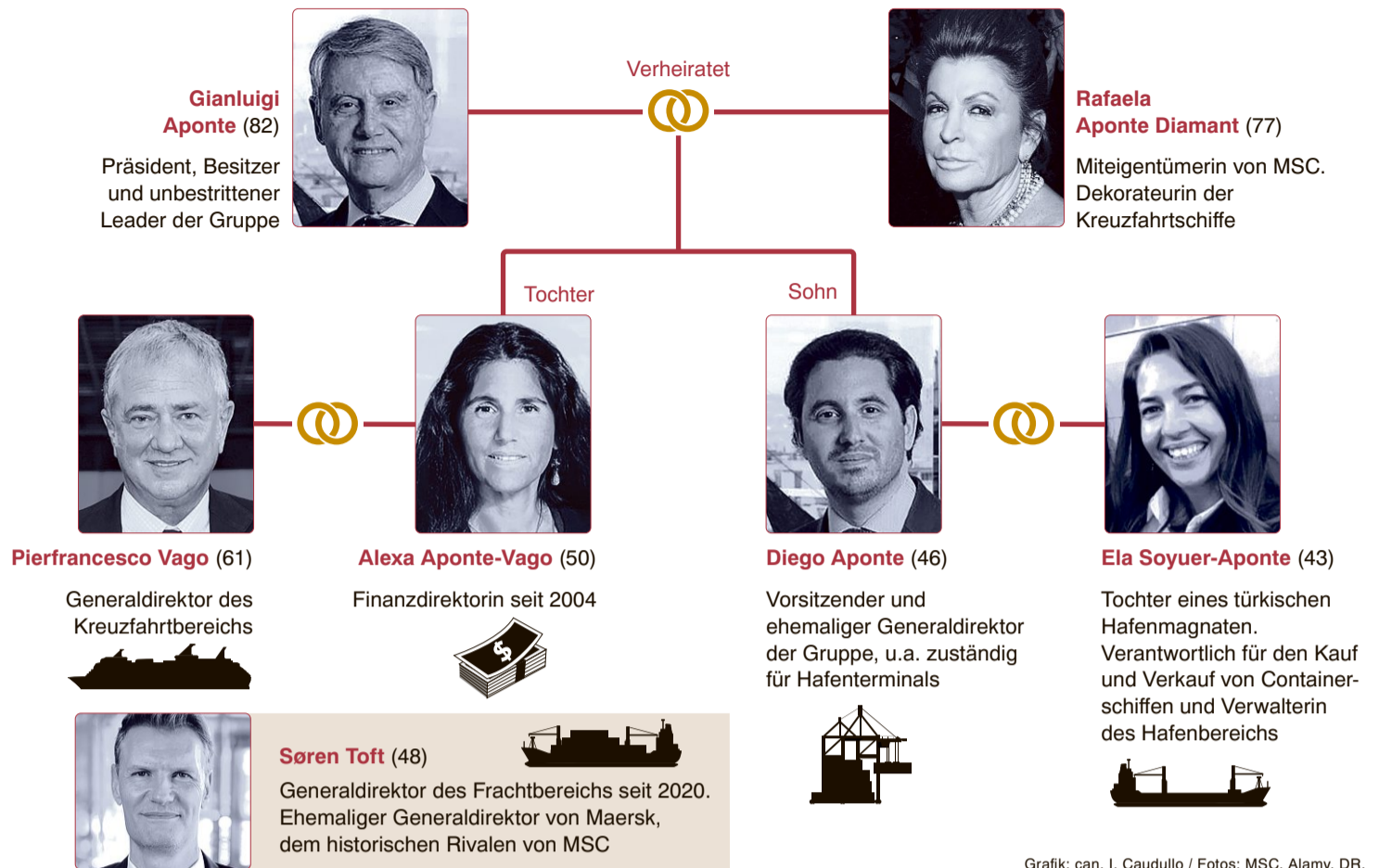
Mit Schiffen, die laut der Beratungsfirma Drewry im Durchschnitt 17 Jahre alt sind, ist die MSC-Flotte älter und somit umweltschädlicher als die ihrer Hauptkonkurrenten. Mit den Gewinnen der letzten Jahre hätte MSC gemäss Experten die Mittel, um mehr in innovative Technologien zu investieren. Das Unternehmen entgegnet, man habe «massive Investitionen» getätigt, um 300 Schiffe zu modernisieren und ihre Emissionen zu drosseln. Im Durchschnitt würden die eigenen Frachter fast nur noch halb so viel CO₂ ausstossen wie noch 2008.

Doch der Druck von Kunden, Banken und Behörden nimmt zu. Die EU plant, Emissionen der Schifffahrt in den europäischen CO₂-Markt einzubeziehen, was MSC Hunderte Millionen Euro pro Jahr kosten könnte.

Die schnelle Reduktion der Emissionen ist die grösste Herausforderung, der sich die Familie Aponte stellen musste. Es geht nicht nur um das Überleben von MSC. Sondern auch um ihren Platz in der Geschichte.

Mitarbeit: Dominique Botti, Roland Gamp

Die MSC-Familie



Grafik: can, I. Caudullo / Fotos: MSC, Alamy, DR.

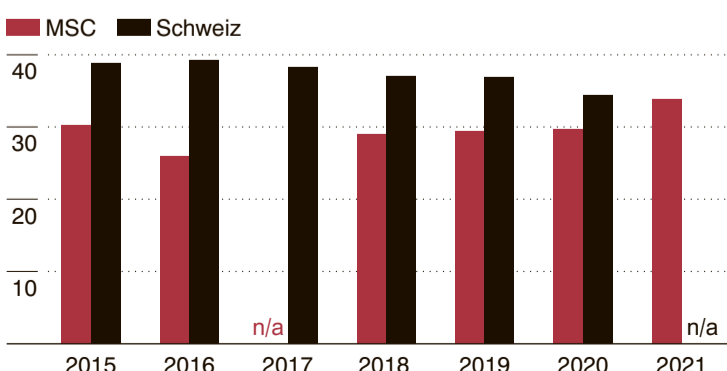


Diego, Rafaela, Gianluigi und Alexa Aponte in Neapel (ca. 2000).

Foto: Fabio Bussalino (-La Repubblica-)

Fast so viele CO₂-Emissionen wie die gesamte Schweiz

Globaler CO₂-Ausstoss von MSC* im Vergleich zum Ausstoss der Schweiz in Millionen Tonnen pro Jahr



* ohne Kreuzfahrtschiffe
Grafik: can, ökö / Quelle: CO₂-Statistik des BFE