

斯塔比奥与门德里西奥

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

时装集团的物流基地大多位于基亚索周边的市镇，即斯塔比奥（Stabio）、Coldrerio、门德里西奥（Mendrisio）、Novazzano 和 Balerna。这些地方沿高速公路以及通往意大利边境口岸 Gaggiolo 和 Novazzano 的主干道有可用土地。斯塔比奥已发展成为一个拥有大量通勤劳动力的工业和物流市镇。VF 的园区和其他公司基地靠近通往瓦雷泽（Varese）的 Gaggiolo 口岸。门德里西奥经斯塔比奥至瓦雷泽的铁路线于 2018 年 1 月 7 日开通跨境客运服务，将该地区与瓦雷泽和马尔彭萨机场连接起来。¹ 门德里西奥拥有 Fox Town 奥特莱斯中心以及 San Martino 和 Rancate 工业区，集零售、物流和生产于一体。

物流业在如此狭小的区域内高度集中，带来了州和市镇当局必须加以管理的代价：穿村而过的道路交通、土地占用、噪音以及通勤压力。州的规划工具，尤其是州结构规划（*piano direttore*），划定了具有州级重要性的工业区，并限制物流仓库进一步向居住区扩展。因此，对投资者而言，规模较大的新物流基地只能在指定区域内建设。撤离的时装集团留下的空置仓库是现有供应中的重要组成部分。²

1 圣哥达货运走廊

在门德里西奥托以北，分销经济依赖于圣哥达走廊——北海港口与意大利北部之间最短的路线。圣哥达基线隧道于 2016 年 12 月 11 日开通商业运营，切内里基线隧道于 2020 年 12 月 13 日时刻表调整时开通，由此建成了新阿尔卑斯铁路干线（NRLA，意大利语为 AlpTransit）的平坦铁路线。可供半挂车铁路运输的四米走廊也大约在同一时间建成。³ 瑞士将跨阿尔卑斯货运从公路转移至铁路的政策载于《联邦宪法》和《货运转移法》。该法设定的目标是每年跨越阿尔卑斯山的重型货车不超过 65 万辆次，并应在圣哥达基线隧道开通两年后实现。⁴

2024 年的数据显示，该政策距这一目标仍相去甚远。根据联邦交通局的数据，2024 年经由瑞士的跨阿尔卑斯货运量为 3,660 万净吨，其中铁路 2,570 万吨，公路 1,090 万吨。铁路份额降至 70.3%，主要原因是北部和南部接入线路的施工。重型货车过境量增长 4.8%，达到 96 万辆次，其中 70.7 万辆次经由圣哥达。无人陪伴的联合运输占 1,780 万吨，即铁路货运的 72.2%，而滚动公路（rolling motorway）运输了 120 万吨。⁵ 2025 年 11 月，联邦委员会宣布了改善德国和法国境内 NRLA 接入线路的措施。它还计划将运量从滚动公路转向无人陪伴的联合运输，并在 2030 年之后继续为联合运输提供财政支持。⁶

数据一览。每年约有 50 万辆卡车经过基亚索-布罗杰达海关。⁷ 2024 年，共有 3,660 万吨货物跨越瑞士阿尔卑斯山，其中 70.3% 经由铁路；重型货车过境 96 万辆次，其中 70.7 万辆次经由圣哥达。⁸ 瑞士于 2024 年 1 月 1 日取消了工业品进口关税，估计福利收益约为每年 8.6 亿瑞士法郎。⁹

2 走廊对卢加诺分销经济的意义

对提契诺州的分销经济而言，这条走廊具有两面性。一方面，它使该州成为意大利北部与欧洲其他地区之间货物流动的天然过境空间。伦巴第和提契诺平原的联合运输码头可以为边境两侧的托运人提供服务。另一方面，这也意味着途经该州的大部分货物不在此停留。一个从鹿特丹经铁路运往米兰附近码头的集装箱，穿越提契诺州用时不到两个小时，几乎不产生本地附加值。附加值产生于货物被储存、搬运、加工整理、开具发票和投保的地方，而这恰恰是“时尚谷”曾经履行、而开云集团案件对其提出质疑的职能。因此，物流带的未来取决于在特殊税收制度终结之后，企业是否仍有理由将所有权、库存和分销职能设在提契诺州。仅凭过境货运量本身并不能决定这一点。¹⁰

3 注释

1. Varesenews, “Compie tre anni la ferrovia Lugano–Varese” (2021 年 1 月), <https://www.varesenews.it/2021/01/compie-3-anni-la-ferrovia-lugano-varese/1293076/?output=pdf> (“il 7 gennaio 2018 la ferrovia è entrata in servizio”)。参见第 H.I 章。
2. 提契诺州, Piano direttore cantonale, 关于州级重要工业区的图则。
3. TunnelTalk, “Grand opening of world record Gotthard Baseline” (2016 年 6 月 1 日), <https://tunneltalk.com/Gotthard-Baseline-1June2016-Opening-celebrations.php> (2016 年 12 月 11 日正式投入运营); 联邦交通局、瑞士联邦铁路 (SBB) 和 AlpTransit Gotthard AG, “Cerimonia di inaugurazione del Ceneri nel 2020” (2019 年 8 月 29 日) <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/58206.pdf> (2020 年 9 月 4 日落成, 于 2020 年 12 月 12/13 日时刻

表调整时投入运营)；联邦交通局，Neue Wege durch Europa. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) (2019 年)，
https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/neat/die_neue_eisenbahn-alpentransversaleneat.pdf.download.pdf/die_neue_eisenbahn-alpentransversaleneat.pdf (四米走廊)。参见第 C.III 章。

4. 《瑞士联邦宪法》，SR 101，第 84 条第 2 款，
<https://www.droit-bilingue.ch/de-en/1/10/101-84-99.html>；2008 年 12 月 19 日《关于将跨阿尔卑斯重型货运从公路转移至铁路的联邦法》(《货运转移法》)，SR 740.1，第 3 条(“höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr”，最迟应在圣哥达基线隧道开通两年后实现)，
<https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/7/74/740.1-3-6.html>。
5. 联邦交通局，Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz – Kennzahlen 2024 und Interpretation der Entwicklung (伯尔尼，2025 年 3 月)，
https://infras.ch/media/filer_public/5f/9b/5f9b3581-1d8d-4cd0-8fb4-bdd5a88eedc4/1809v_bav_guterverkehr_2_semesterbericht_2024-d.pdf。
6. 联邦委员会，新闻稿“Bundesrat setzt sich für leistungsfähige NEAT-Zulaufstrecken ein”(2025 年 11 月 19 日)，
<https://www.admin.ch/de/newnsb/BeYR4WQfaWWdnbkUH7i9t>。
7. RSI (2022 年 10 月 21 日，见上文)。
8. 联邦交通局 (2025 年 3 月，见上文)。
9. SECO，“Aufhebung der Industriezölle”(见上文)。

10. 过境货运量与本地附加值之间的区分系作者的分析。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至2026年9月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/lugano-stabio-and-mendrisio