

圣哥达对卢加诺金融中心意味着什么

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

基线隧道拉近了卢加诺与界定其市场的两个金融中心之间的距离。如今乘火车到苏黎世不到两小时，到米兰约一小时，而切内里隧道已使提契诺州成为一个统一的劳动力市场。¹对卢加诺的银行、资产管理人和贸易公司而言，这带来了三方面的影响。第一，它便利了提契诺州的办事处融入总部设在苏黎世和日内瓦的瑞士集团，但也使这些集团更容易从北方为意大利语客户提供服务，并将相关职能集中到北方（第 E.I 章）。第二，它加强了与米兰及伦巴第经济的联系，卢加诺的大部分客户、跨境通勤者和贸易伙伴都来自那里（第 H.I 章）。第三，它提高了提契诺州作为居住地的吸引力，吸引那些需要快速抵达苏黎世、米兰及各国际机场的高管和富裕家庭（第 E.V 章）。

更快捷的交通也改变了该州自身的经济格局。自切内里基线隧道使洛迦诺、贝林佐纳和卢加诺彼此之间的车程缩短至半小时以内，卢加诺的企业便可以招聘居住在住房较便宜的上切内里地区的员工，而贝林佐纳和洛迦诺的办事处也可以利用卢加诺金融中心的服务。拉近苏黎世的同一套基础设施，也拉近了米兰和伦巴第劳动力市场，并加强了第 H.I 章所考察的意大利跨境通勤者的往来。因此，对卢加诺地区的房地产市场、酒店和家族办公室而言，1882 年的铁路与 2016 年和 2020 年的基线隧道具有相似的作用：它们使该地对来自北方的客户、访客和居民更加便于抵达，同时又保持

圣哥达对卢加诺金融中心意味着什么

了与意大利的联系。新的铁路基础设施还增强了门德里西奥托地区的物流企业，以及利用圣哥达轴线在意大利与北欧之间运送货物的贸易公司（第 F.I 章和第 F.III 章）。

圣哥达铁路的历史还为过境国家的法律属性提供了一个启示。从 1869 年的公约到 1999 年的《陆路运输协定》，瑞士过境运输的条件一直通过与邻国缔结条约来确定，瑞士对这条通道的主权是在谈判确定的界限内行使的。一个依靠外国客户业务为生的金融中心——正如卢加诺之于意大利——也在同样的条件下运作：市场准入、税务合作和信息交换都要与客户所在国通过谈判解决（第 E.II 章和第 E.IV 章）。

实务要点。就涉及瑞士阿尔卑斯因素的基础设施或交通交易提供咨询时，涉及以下法律渊源：

- 《联邦宪法》第 84 条（保护阿尔卑斯山）、第 85 条（重型车辆费）、第 87a 条（铁路基础设施基金）和第 82 条第 3 款（公共道路免费使用）。
- 《铁路基础设施基金联邦法》（BIFG，SR 742.140）以及联邦铁路立法中关于特许权和路网准入的规定。
- 《重型车辆费法》（HVFA，SR 641.81）和《阿尔卑斯地区公路过境交通联邦法》，包括圣哥达公路隧道的单车道规则。
- 与欧盟（EU）签订的《陆路运输协定》（SR 0.740.72）及其在第三批一揽子协定中的修订。
- 1909 年和 1940 年的圣哥达公约（SR 0.742.140.111 和 0.742.140.112），至今仍是瑞士条约法的组成部分。
- 涉及私人资本时，关于公共采购和养老基金投资的规则。

1 注释

1. Ticino Turismo（同上），关于“Zurigo–Lugano in meno di due ore”。

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-what-the-gotthard-means-for-lugano-as-a-financial-centre