

斯塔比奧與門德里西奧

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

時裝集團的物流基地大多位於基亞索周邊的市鎮，即斯塔比奧（Stabio）、Coldrerio、門德里西奧（Mendrisio）、Novazzano 和 Balerna。這些地方沿高速公路以及通往意大利邊境口岸 Gaggiolo 和 Novazzano 的主幹道有可用土地。斯塔比奧已發展成為一個擁有大量通勤勞動力的工業和物流市鎮。VF 的園區和其他公司基地靠近通往瓦雷澤（Varese）的 Gaggiolo 口岸。門德里西奧經斯塔比奧至瓦雷澤的鐵路線於 2018 年 1 月 7 日開通跨境客運服務，將該地區與瓦雷澤和馬爾彭薩機場連接起來。¹ 門德里西奧擁有 Fox Town 奧特萊斯中心以及 San Martino 和 Rancate 工業區，集零售、物流和生產於一體。

物流業在如此狹小的區域內高度集中，帶來了州和市鎮當局必須加以管理的代價：穿村而過的道路交通、土地佔用、噪音以及通勤壓力。州的規劃工具，尤其是州結構規劃（*piano direttore*），劃定了具有州級重要性的工業區，並限制物流倉庫進一步向居住區擴展。因此，對投資者而言，規模較大的新物流基地只能在指定區域內建設。撤離的時裝集團留下的空置倉庫是現有供應中的重要組成部分。²

1 聖哥達貨運走廊

在門德里西奧托以北，分銷經濟依賴於聖哥達走廊——北海港口與意大利北部之間最短的路線。聖哥達基線隧道於 2016 年 12 月 11 日開通商業運營，切內里基線隧道於 2020 年 12 月 13 日時刻表調整時開通，由此建成了新阿爾卑斯鐵路幹線（NRLA，意大利語為 AlpTransit）的平坦鐵路線。可供半掛車鐵路運輸的四米走廊也大約在同一時間建成。³ 瑞士將跨阿爾卑斯貨運從公路轉移至鐵路的政策載於《聯邦憲法》和《貨運轉移法》。該法設定的目標是每年跨越阿爾卑斯山的重型貨車不超過 65 萬輛次，並應在聖哥達基線隧道開通兩年後實現。⁴

2024 年的數據顯示，該政策距這一目標仍相去甚遠。根據聯邦交通局的數據，2024 年經由瑞士的跨阿爾卑斯貨運量為 3,660 萬淨噸，其中鐵路 2,570 萬噸，公路 1,090 萬噸。鐵路份額降至 70.3%，主要原因是北部和南部接入線路的施工。重型貨車過境量增長 4.8%，達到 96 萬輛次，其中 70.7 萬輛次經由聖哥達。無人陪伴的聯合運輸佔 1,780 萬噸，即鐵路貨運的 72.2%，而滾動公路（rolling motorway）運輸了 120 萬噸。⁵ 2025 年 11 月，聯邦委員會宣佈了改善德國和法國境內 NRLA 接入線路的措施。它還計劃將運量從滾動公路轉向無人陪伴的聯合運輸，並在 2030 年之後繼續為聯合運輸提供財政支持。⁶

數據一覽。每年約有 50 萬輛卡車經過基亞索-布羅傑達海關。⁷ 2024 年，共有 3,660 萬噸貨物跨越瑞士阿爾卑斯山，其中 70.3% 經由鐵路；重型貨車過境 96 萬輛次，其中 70.7 萬輛次經由聖哥達。⁸ 瑞士於 2024 年 1 月 1 日取消了工業品進口關稅，估計福利收益約為每年 8.6 億瑞士法郎。⁹

2 走廊對盧加諾分銷經濟的意義

對提契諾州的分銷經濟而言，這條走廊具有兩面性。一方面，它使該州成為意大利北部與歐洲其他地區之間貨物流動的天然過境空間。倫巴第和提契諾平原的聯合運輸碼頭可以為邊境兩側的託運人提供服務。另一方面，這也意味著途經該州的大部分貨物從不在此停留。一個從鹿特丹經鐵路運往米蘭附近碼頭的集裝箱，穿越提契諾州用時不到兩個小時，幾乎不產生本地附加值。附加值產生於貨物被儲存、搬運、加工整理、開具發票和投保的地方，而這恰恰是“時尚谷”曾經履行、而開雲集團案件對其提出質疑的職能。因此，物流帶的未來取決於在特殊稅收制度終結之後，企業是否仍有理由將所有權、庫存和分銷職能設在提契諾州。僅憑過境貨運量本身並不能決定這一點。¹⁰

3 註釋

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”）。參見第 H.I 章。
2. 提契諾州， Piano direttore cantonale， 關於州級重要工業區的圖則。
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日正式投入運營）；聯邦交通局、瑞士聯邦鐵路（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，於2020年12月12/13日時刻

表調整時投入運營)；聯邦交通局，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)。參見第 C.III 章。

4. 《瑞士聯邦憲法》，SR 101，第 84 條第 2 款，
<https://www.droit-bilingue.ch/de-en/1/10/101-84-99.html>；2008 年 12 月 19 日《關於將跨阿爾卑斯重型貨運從公路轉移至鐵路的聯邦法》(《貨運轉移法》)，SR 740.1，第 3 條(“höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr”，最遲應在聖哥達基線隧道開通兩年後實現)，
<https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/7/74/740.1-3-6.html>。
5. 聯邦交通局，Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz – Kennzahlen 2024 und Interpretation der Entwicklung (伯爾尼，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. 聯邦委員會，新聞稿“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，見上文)。
8. 聯邦交通局 (2025 年 3 月，見上文)。
9. SECO，“Aufhebung der Industriezölle”(見上文)。

10. 過境貨運量與本地附加值之間的區分系作者的分析。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/lugano-stabio-and-mendrisio