

**Alcuni appunti sulla Regola di  
Resa Merce Franco Fabbrica/EX WORKS [Ed 2025]**

1. I livelli di obbligazione della Regola Incoterms «EX WORKS»
2. I rischi di utilizzo di tale Resa Merce
3. Riflessione sull'aspetto caricazione: situazioni da considerare
4. La posizione della Corte di Cassazione a Sezioni Unite sulla giurisdizione "ricavabile" dalla Resa merce
5. Questioni fiscali: attenzione
6. Possibili responsabilità oggettive
7. La Resa Ex Works e la regolamentazione "Doganale"
8. Le motivazioni storiche dell'utilizzo della resa merce "EX WORKS"
9. Conclusioni
10. Allegato – Posizione UE 27.03.2025

1. **I livelli di obbligazione della Regola Incoterms® 2020 «EX WORKS»**

Nell'ambito delle discussioni relative alla compravendita internazionale, al momento di considerare quale tipologia di "Resa merce" sia quella più appropriata da utilizzare ci si trova, specialmente "lato" Italia, immancabilmente a fare i conti con la resa **"Franco Fabbrica" / "Ex Works"**.

Nel Franco Fabbrica il venditore effettua la consegna col mettere la merce a disposizione del compratore nei propri locali o in altro luogo convenuto (stabilimento, fabbrica, deposito, ecc.) non sdoganata per l'esportazione e non caricata sul mezzo di prelevamento.

Questa Regola Incoterms<sup>1</sup> comporta il livello minimo di obbligazioni per il venditore mentre il compratore deve sopportare tutte le spese e i rischi per prelevare la merce da detti locali.

Tuttavia, se le parti desiderano che il venditore provveda alla caricazione della merce alla partenza e se ne assuma i rischi e le spese, esse devono chiarirlo inserendo esplicita pattuizione al riguardo nel contratto di vendita (Vedi infra).

Questa Regola non dovrebbe essere utilizzata quando il compratore non è in grado di espletare direttamente o indirettamente le formalità doganali necessarie per l'esportazione della merce. In tal caso sarebbe più appropriato utilizzare l'Incoterms "FCA", a condizione che il venditore sia d'accordo di effettuare la caricazione a proprio rischio e spese."

---

<sup>1</sup> *Incoterms è l'acronimo di **International Commercial Terms**, regole che si applicano al contratto di compravendita commerciale e non al contratto di trasporto. Le Regole riportate nella pubblicazione della **Camera di Commercio Internazionale** Pubblicazione ICC 723 "**Incoterms® 2020**" possono essere definite come termini, richiamati facoltativamente nel contratto di compravendita, che intendono dare una interpretazione uniforme dell'esatta ripartizione di oneri e rischi relativi al trasferimento delle merci.*

---

*Le riflessioni riportate in questo elaborato, a fini di studi ed approfondimenti, ancorché frutto di attente analisi e valutazione sono svolte dall'autore e devono intendersi sempre forniti senza alcuna responsabilità anche per gli Enti di appartenenza dello stesso. - © Alfonso Santilli – Ed. 2025*

## **2. I rischi dell'utilizzo di tale Resa Merce**

A prima vista, come detto, l'uso della regola "EX WORKS" appare molto cautelativa per il Venditore che di fatto pone le merci fuori dalla propria Sede a disposizione del Compratore sul quale si riverberano da quel momento in poi tutti i rischi ed i costi. Detta in questo modo sarebbe veramente la migliore soluzione per il Venditore e per onestà professionale, questa affermazione risponde anche al vero in quanto tutte le responsabilità ed i costi relativi al trasporto ed all'assicurazione sono a carico del Compratore, ma come si cercherà di spiegare, la scelta dovrà essere effettuata con particolare attenzione considerando anche altri aspetti spesso non immediatamente percepibili.

## **3. Riflessioni sull'aspetto caricazione**

Partiamo da alcune considerazioni sull'aspetto "caricazione delle merci". Si ipotizzi che il Compratore provveda ad inviare un suo autotrasportatore a ritirare la merce nel luogo stabilito dal contratto/accordi (di norma presso le strutture del Venditore), *cosa accadrebbe?*

Se all'arrivo il trasportatore, non dovesse essere in possesso delle attrezzature per provvedere al carico della merce (carrello elevatore, c.d. "Muletto"), **come ci si deve comportare?**

*Il Venditore gli permette di utilizzare un proprio "Muletto" presente in azienda?*

Forse è meglio di no per motivi di sicurezza o altro.

Allora il Venditore provvederà con proprio personale ad effettuare il carico dell'automezzo.

Andiamo quindi a vedere cosa prevedono gli attuali **Incoterms® 2020** nella Parte Note Esplicative<sup>2</sup> alla Regola «EX WORKS».

*«5. Rischi di caricazione – La consegna avviene – e il rischio si trasferisce - quando la merce viene messa a disposizione del compratore non caricata. Ciononostante, il rischio di perdita o di danni alla merce durante le operazioni di caricazione effettuate dal venditore, come può ben accadere, potrebbero ricadere sul compratore, anche se egli fisicamente non vi ha preso parte. Data questa possibilità, nel caso in cui sia il venditore a dover caricare la merce, sarebbe consigliabile che le parti concordino in anticipo chi deve assumersi il rischio in caso di perdita o di danni alla merce durante la caricazione. Questa è una situazione frequente semplicemente perché è più probabile che sia il venditore ad avere le attrezzature necessarie per la caricazione presso i propri locali o perché le norme di sicurezza applicabili impediscono l'accesso ai locali del venditore da parte di personale non autorizzato. Se il compratore desiderasse evitare qualsiasi rischio durante la caricazione presso i locali del venditore, allora dovrebbe prendere in considerazione la regola FCA (in base alla quale, se la merce viene consegnata presso i locali del venditore, quest'ultimo ha l'obbligo nei confronti del compratore di caricare la merce assumendosi il rischio di perdita o di danni durante l'operazione).»*

---

<sup>2</sup> Le Note Esplicative riportate all'inizio di ogni Regola devono essere considerate come "interpretazione autentica" dell'estensore delle Regole stesse e pertanto assumono una rilevante importanza nell'analisi del corpo normativo.

---

*Le riflessioni riportate in questo elaborato, a fini di studi ed approfondimenti, ancorché frutto di attente analisi e valutazione sono svolte dall'autore e devono intendersi sempre forniti senza alcuna responsabilità anche per gli Enti di appartenenza dello stesso. - © Alfonso Santilli – Ed. 2023*

Viene chiaramente asserito che il rischio si trasferisce dal Venditore al Compratore **alla sola consegna nel luogo stabilito**, precisando altresì che se la caricazione dovesse essere effettuata, comunque, dal Venditore (perché in quel momento è il solo ad avere i mezzi per farlo o anche perché per motivi di sicurezza, come sopra detto per utilizzo di macchine di sollevamento o anche per divieti di accesso alle strutture da parte di Personale esterno, l'autista del camion) la responsabilità ricade sempre sul Compratore. Però, e questo si ritiene molto importante, le "Note" evidenziano con precisione:

«... .. sarebbe consigliabile che le parti concordino in anticipo chi deve assumersi il rischio in caso di perdita o di danni alla merce durante la caricazione. ... ..».

*Di questo «consiglio»<sup>3</sup> se ne deve tener conto nel contratto o quanto meno negli accordi scritti tra le Parti con espressione del tipo:*

*«EX WORKS Milano, Via Figino 1, as per Incoterms® 2020, when the Seller is required to load the goods, and the Buyer is not physically present at the time of loading, it is agreed that the risk of any loss of, or damage to, the goods during loading still remain however the responsibility of the Buyer»*

#### **4. La posizione della Corte di Cassazione a Sezioni Unite sulla giurisdizione "ricavabile" dalla Resa merce**

Di seguito si riporta una sintesi della questione sorta tra un Venditore italiano ed un acquirente francese che non riteneva assoggettabile al giudizio di una Corte italiana un contenzioso sorto in quanto in contratto non si era esplicitamente indicata la Giurisdizione di riferimento. In contratto era prevista la resa merce "Ex Works".

La Suprema Corte di Cassazione a Sezioni Unite si è dovuta esprimere in relazione ad un caso in cui in un contratto tra una Società francese (Acquirente) ed una Società italiana (Venditrice) dove non era prevista l'indicazione della Giurisdizione regolante, ma in contratto era prevista come "Resa delle Merce" la regola Incoterms "Ex Works", era sorto il problema dell'esatta identificazione della Giurisprudenza regolante,

Il Tribunale prendeva posizione circa la non considerazione della Resa merce Ex Works come elemento caratterizzante per la scelta della Giurisdizione. Successivamente la Corte d'Appello in riesame affermava come i documenti prodotti in giudizio non evidenziassero chiaramente che il luogo della consegna dovesse essere l'Italia e - conseguentemente - non era chiaro che la giurisdizione dovesse essere del giudice italiano, confermando di fatto la sentenza del Tribunale.

La società italiana però decideva di ricorrere in Cassazione.

La prima Sezione della Corte di Cassazione, considerando precedenti orientamenti della Suprema Corte, riteneva necessario l'intervento delle Sezioni Unite al fine di fornire un'interpretazione giurisprudenziale univoca (intervento nomofilattico).

---

<sup>3</sup> È necessario rammentare che più che consiglio deve essere considerato come specifica indicazione dall'estensore delle Regole.

In data 2 maggio 2023 venne emessa la Sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite n. 11346, in tale sentenza per i Giudici di legittimità l'indicazione nei documenti contrattuali della clausola Ex Works che comportava la consegna dei beni compravenduti presso i magazzini italiani della società venditrice con il conseguente spostamento dei rischi e dei costi del trasporto dal Venditore al Compratore, bastava ad identificare la giurisdizione italiana come quella applicabile.

La decisione trae anche origine dall'applicazione dell'art. 7 lett. b) primo trattino del Reg. UE 1215/2012 che prevede come luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è quello dove i beni compravenduti sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto (salvo esplicite indicazioni diverse riportate nel contratto). Pertanto, essendo la previsione della regola Ex Works indiscutibilmente identifica nella località di residenza del Venditore italiano, la consegna della merce, la giurisdizione deve essere quella italiana.

## 5. Questioni fiscali – Attenzione

L'aspetto fiscale risulta anch'esso molto importante:

Se si è in presenza di una esportazione (merce indirizzata a Paesi Extra UE) la stessa sarà trattata, ovviamente, in esenzione IVA (ex articolo 8 DPR 633/1972). Il Venditore, anche se con l'utilizzo della regola Ex Works non deve provvedere alle pratiche di esportazioni che sono a carico del Compratore, **deve**, comunque, attivarsi per entrare in possesso (entro 90 gg.) della copia del documento attestante l'avvenuta uscita dall'UE (esemplare nr 3 del DAU) oppure dell'“**MNR**” (**M**ovement **R**eference **N**umber) assegnato all'operazione in Dogana.

Qualora ciò non fosse possibile in quanto il Compratore non collabora o non si riesce ad individuare dove il passaggio dal valico doganale comunitario è avvenuto, il Venditore dovrà ricercare qualsiasi modalità per comprovare l'effettiva esportazione (prova non semplice se si esce fuori dall'alveo ordinario: copia del modello DAU) oppure sarà costretto ad effettuare il pagamento ex post dell'IVA (ed in questo caso ci potrebbero anche essere delle sanzioni per concretizzata violazione).

Sempre ai fini della presente trattazione sulle attenzioni da considerare per la Resa Merce Ex WORKS, si riporta una ulteriore ed importante considerazione per le **nuove prove da fornire per le vendite INTRA UE**.

Infatti, dal 1° gennaio 2020 è entrato in vigore il Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/1912 del Consiglio datata 4.12.2018 (che prevedeva appunto l'entrata in vigore al 1.01.2020) che modifica il regolamento UE n. 282/2011 per quanto riguarda talune esenzioni connesse alle operazioni intracomunitarie.

Le modifiche fissano nuove regole che devono essere rispettate per poter fatturare le compravendite intracomunitarie in esenzione di IVA (Non Imponibile art. 41 DL 331/93).

Dopo la modifica entrata in vigore l'1.01.2020 al Regolamento 282/2011 è stata inserita al Capo VIII, la Sezione 2 bis denominata: Esenzioni connesse alle operazioni intracomunitarie (Articoli da 138 a 142 della Direttiva 2006/112/CE) ed il seguente nuovo articolo.

## Articolo 45 bis

1. Ai fini dell'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 138 della direttiva 2006/112/CE, si presume che i beni siano stati spediti o trasportati dal territorio di uno Stato membro verso una destinazione esterna al proprio territorio ma nella Comunità, in presenza di una dei casi seguenti:

a) il venditore certifica che i beni sono stati spediti o trasportati da lui o da un terzo per suo conto ed il venditore è in possesso di almeno due degli elementi di prova non contraddittori di cui al paragrafo 3, lettera a), rilasciati da due diverse parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente, o il venditore è in possesso di uno qualsiasi dei singoli elementi di cui al paragrafo 3, lettera a), in combinazione con uno qualsiasi dei singoli elementi di prova non contraddittori di cui al paragrafo 3, lettera b), che confermano la spedizione o il trasporto rilasciati da due diverse parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente;

b) il venditore è in possesso di:

i) una dichiarazione scritta dall'acquirente che certifica che i beni sono stati trasportati o spediti dall'acquirente, o da un terzo per conto dello stesso acquirente, e che identifica lo Stato membro di destinazione dei beni; tale dichiarazione scritta indica la data di rilascio; il nome e l'indirizzo dell'acquirente; la quantità e la natura dei beni; la data e il luogo di arrivo dei beni; nel caso di cessione di mezzi di trasporto, il numero di identificazione del mezzo di trasporto; nonché l'identificazione della persona che accetta i beni per conto dell'acquirente; e

ii) almeno due degli elementi di prova non contraddittori di cui al paragrafo 3, lettera a), rilasciati da due diverse parti e che siano indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente, o uno qualsiasi dei singoli elementi di cui al paragrafo 3, lettera a), in combinazione con uno qualsiasi dei singoli elementi di prova non contraddittori di cui al paragrafo 3, lettera b), che confermano la spedizione o il trasporto, rilasciati da due parti indipendenti l'una dall'altra, dal venditore e dall'acquirente.

L'acquirente deve fornire al venditore la dichiarazione scritta di cui alla lettera b), punto i), entro il decimo giorno del mese successivo alla cessione.

2. Un'autorità fiscale può refutare la presunzione di cui al paragrafo 1.

3. Ai fini del paragrafo 1, sono accettati come elementi di prova della spedizione o del trasporto:

a. i documenti relativi al trasporto o alla spedizione dei beni, ad esempio un documento o una lettera CMR riportante la firma, una polizza di carico, una fattura di trasporto aereo, oppure una fattura emessa dallo spedizioniere;

b. i documenti seguenti:

i) una polizza assicurativa relativa alla spedizione o al trasporto dei beni o i documenti bancari attestanti il pagamento per la spedizione o il trasporto dei beni;

ii) documenti ufficiali rilasciati da una pubblica autorità, ad esempio da un notaio, che confermano l'arrivo dei beni nello Stato membro di destinazione;

iii) una ricevuta rilasciata da un depositario nello Stato membro di destinazione che confermi il deposito dei beni in tale Stato membro.

Con tali nuove disposizioni, quindi, anche per le vendite Intra UE, con Resa Merce EX WORKS, risulta necessario inserire nel contratto delle clausole del tipo:

**«Il Compratore si impegna a comunicare con urgenza:**

- ***l'avvenuta consegna del bene presso l'indirizzo riportato nei documenti o, se diverso,***
- ***il nuovo indirizzo di consegna.»***

Infine, si potrebbe prevedere un'ulteriore clausola (anche se lo riteniamo abbastanza complesso) del tipo:

**«Il Compratore si impegna a risarcire il Venditore per le imposte e/o sanzioni da questi sopportate qualora, in sede di ispezione, le Autorità competenti le richiedessero.»**

## **5. Responsabilità oggettive**

Quello relativo alla possibile “responsabilità oggettiva” del venditore è un altro aspetto da non sottovalutare.

Poniamo il caso in cui il Venditore stipuli il contratto con un distributore russo e questo è il compratore; pertanto, il Venditore predispone la sua merce con tutti i requisiti necessari per la sua commercializzazione nel mercato russo (etichettatura, formalità di controllo, precauzioni tecniche necessarie ecc.) al fine di rispettare le regole esistenti in quel Paese per la salvaguardia del consumatore finale. Il Compratore ritira la merce (il pagamento è già avvenuto, quindi nessun problema dal punto di vista finanziario) ma il Vettore strada facendo riceve l'ordine da parte del Compratore (che gli ha dato l'incarico del trasporto e lo paga) di invertire la rotta del camion e recarsi al porto di “XY” ed imbarcarsi per gli Stati Uniti (il Compratore aveva nel frattempo trovato un nuovo acquirente proprio negli USA). Non si sa come, ma poniamo che riescono a mettere in consumo la merce.

Quale sarà la posizione del Venditore in questo caso?

In realtà molto debole in quanto il riscontro di eventuale non rispetto di regole specifiche circa la tutela del consumatore finale (basti pensare solo alle etichette che nel caso in esame saranno state redatte in lingua russa e non in inglese) sarebbe certamente in prima battuta contestato alla casa produttrice (sia per motivi di immediatezza, data la sua identificazione dal prodotto, sia per la sua forza economica forse più elevata del semplice distributore).

Sarà poi compito del Venditore dimostrare la sua estraneità alla questione in quanto la merce era stata approntata per un mercato diverso e cercare di coinvolgere il vero responsabile la vicenda. Intanto però i costi ci saranno (legali, si pensi ad una azione di responsabilità promossa da un consumatore in USA contro un'Azienda produttrice italiana) ed i rischi su di una vertenza comunque sempre molto delicata.

## **6. La Resa EX WORS e la regolamentazione “Doganale”**

In data 20 maggio 2021 il Parlamento europeo e il Consiglio dell’unione europea, hanno adottato il Regolamento (UE) 2021/821 che ha istituito un regime dell’Unione di controllo delle esportazioni, dell’intermediazione, dell’assistenza tecnica, del transito e del trasferimento di prodotti a duplice uso (rifusione).

Tale Regolamento è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea l’11 giugno 2021, ed è entrato in vigore il 9 settembre 2021.

Il citato Regolamento (UE) 2021/821 , ha aggiornato il sistema UE di controllo delle esportazioni, dell’intermediazione, dell’assistenza tecnica, del transito e del trasferimento dei prodotti «a duplice uso», definiti come beni, software e tecnologie che possono essere utilizzati sia in ambito civile che in ambito militare. Esso ha come primario scopo quello di rafforzare ed affinare i controlli su un maggior numero di tecnologie dual use nonché aumentare e migliorare il coordinamento tra Stati membri della UE e la Commissione.

Una delle importanti novità che emergono dal Regolamento è la necessità per gli esportatori, che intenderanno richiedere un’autorizzazione globale all’implementazione, di organizzarsi al loro interno con uno specifico un programma di conformità (c.d. “PIC”).

Quello che però vorremo trattare in queste poche righe è il rapporto che l’Esportatore che utilizza la Regola di resa merce “Franco Fabbrica” “Ex Works” dovrà avere con il citato regolamento 2021/821 (in verità nulla cambia dal 31.07.2018 come vedremo in seguito).

Partiamo dalla definizione di “Esportatore” riportata dal Codice Doganale Unionale del 2015 (Regolamento UE 2015/2446).

Articolo 1 punto 19

19. «esportatore»:

- a) la persona stabilita nel territorio doganale dell’Unione che, al momento dell’accettazione della dichiarazione, è titolare del contratto concluso con il destinatario nel paese terzo e ha la facoltà di decidere che le merci devono essere trasportate verso una destinazione situata al di fuori del territorio doganale dell’Unione;
- b) il privato che trasporta le merci da esportare se tali merci sono contenute nei bagagli personali dello stesso;
- c) negli altri casi, la persona stabilita nel territorio doganale dell’Unione che ha la facoltà di decidere che le merci devono essere trasportate verso una destinazione situata al di fuori del territorio doganale dell’Unione;

Si può quindi notare che nella vecchia formulazione del Codice Doganale non venivano ricompresi i Venditori di merce all’estero che utilizzavano la resa merce Franco Fabbrica in quanto non avevano (ed hanno) la facoltà di decidere sul trasporto della merce.

A questa situazione si è posto fine con il Regolamento UE 2018/1063 in vigore dal 31.07.2018 che ridefinì la figura “esportatore” sostituendo il citato punto 19 dell’articolo 1 del Regolamento UE 2015/2446 in:

«19. “esportatore”:

- a) il privato che trasporta le merci che devono uscire dal territorio doganale dell'Unione se tali merci sono contenute nei bagagli personali dello stesso;
- b) negli altri casi, quando a) non si applica:
  - i) la persona stabilita nel territorio doganale dell'Unione che ha la facoltà di decidere e ha deciso che le merci devono uscire da tale territorio doganale;
  - ii) quando i) non si applica, qualsiasi persona stabilita nel territorio doganale dell'Unione che è parte del contratto in virtù del quale le merci devono uscire da tale territorio doganale.»;

Pertanto, dal 31 luglio del 2018 chi vende Franco Fabbrica rientra nella definizione di esportatore.

Vediamo cosa dice al proposito di esportatore il Regolamento UE 2021/821, relativo alla disciplina dei beni duali, al punto 3 dell’articolo 1 “Definizioni”:

«19. “esportatore”:

- a) il privato che trasporta le merci che devono uscire dal territorio doganale dell'Unione se tali merci sono contenute nei bagagli personali dello stesso;
- b) negli altri casi, quando a) non si applica:
  - i) la persona stabilita nel territorio doganale dell'Unione che ha la facoltà di decidere e ha deciso che le merci devono uscire da tale territorio doganale;
  - ii) quando i) non si applica, qualsiasi persona stabilita nel territorio doganale dell'Unione che è parte del contratto in virtù del quale le merci devono uscire da tale territorio doganale.»;

In pratica è stato ripreso in toto ciò che era definito dal 31.7.2018 nel Codice Unionale (Reg. UE 2018/1063).

Da quanto sopra si evince che anche nell’ambito di analisi relativamente all’applicazione del Regolamento concernente i beni a duplice uso, il Venditore EX Works non potrà ritenersi indenne da qualsiasi evento/conseguenza che potrebbe sorgere al momento dell’effettiva esportazione anche se egli non ne è, in alcun modo, parte in causa.

Infine, il 27 maggio 2025 la Commissione Europea, ha emanato un “FACTSHEET” con il quale ha precisato, (per quanto ne fosse necessario) che adottare una resa Ex Works (Franco Fabbrica) non esime il venditore/esportatore dall’obbligo di conformarsi alla normativa Ue in tema di sanzioni.

Nel documento la Commissione (riportato in allegato con traduzione di cortesia) evidenzia che tutti gli Operatori (nel caso in esame della Commissione, quelli UE) sono considerati legalmente responsabili di eventuali violazioni alle norme di Importazione, precisando (per maggiore attenzione) che tali prescrizioni normative

non possono essere oggetto di diversa allocazione di rischi tra le Parti anche se con specifiche prescrizioni contrattuali (accordi di carattere pattizio).

La Commissione, precisa anche che le violazioni anche se dettate da non conoscenza delle Norme non rileva circa le responsabilità degli operatori. Ue sono legalmente responsabili, che queste siano intenzionali o frutto di negligenza.

Si parla poi di possibili fattori di mitigazione delle conseguenze per il compimento di tali atti nel caso in cui l'Operatore attui una "Voluntary disclosure" dell'evento.

## **Le motivazioni storiche dell'utilizzo della resa merce "EX WORKS"**

L'italianissima pratica della vendita franco fabbrica deriva principalmente dall'impostazione degli articoli 1182 e 1510 del Codice civile in cui si dispone che la merce va consegnata nel luogo in cui si trovava al momento della conclusione del contratto di compravendita e che le spese di trasporto sono a carico del compratore "salvo patto contrario", ove per patti contrari si intendono, appunto, gli Incoterms. Ma dobbiamo fare una ulteriore riflessione di carattere storico giuridico; infatti, andiamo ad analizzare l'evoluzione della norma nel tempo partendo da quello vigente:

### **Codice civile del 1942 Articolo 1510 Luogo della consegna**

*"In mancanza di patto o di uso contrario, la consegna della cosa deve avvenire nel luogo dove questa si trovava al tempo della vendita, se le parti ne erano a conoscenza (1182), ovvero nel luogo dove il venditore aveva il suo domicilio o la sede dell'impresa.*

*Salvo patto o uso contrario, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore (1678 e seguenti) o allo spedizioniere (1737 e seguenti); le spese del trasporto sono a carico del compratore (1475)."*

Facciamo ora una comparazione con l'articolo 1468 del Codice Civile Italiano (1865) (Promulgato a Firenze il 25.06.1865 da Vittorio Emanuele II)

### **Codice civile del 1865<sup>4</sup> Art. 1468**

*«La tradizione si deve fare nel luogo in cui la cosa si trovava al momento della vendita quando non si è diversamente pattuito.»*

Ed ancora una comparazione con il

### **Codice civile Napoleonico del 1804<sup>5</sup> Articolo 1609**

*«La tradizione della cosa che formò il soggetto della vendita, deve farsi nel luogo dove quella esisteva al tempo della vendita stessa, quando non siasi diversamente pattuito.»*

Risulta pertanto evidente che il Legislatore nel corso degli anni ha lavorato su un impianto pregresso, senza apportare delle sostanziali modifiche se non di carattere lessicale.

La domanda che allora viene spontanea è la seguente, ma nel 1804, dove di fatto, è nata l'unica "Resa Merce" considerata dall'Ordinamento giuridico italiano il termine "globalizzazione" era già stato coniato? Esisteva un movimento di merce almeno lontanamente assimilabile a quello attuale?

O forse il vero problema all'epoca era quello di trasportare la merce dalla campagna alla città ed il commercio tra Nazioni era una parte residuale.

---

<sup>4</sup> Detto del "Pisanelli" e promulgato a Firenze il 25.06.1865 da Vittorio Emanuele II

<sup>5</sup> Promulgato il 21.03.1804. Il "Code" entrò in vigore nel Regno italico – nella triplice versione italiana, latina e francese – in seguito al decreto firmato da Napoleone a Monaco il 1° aprile 1806. Era già vigente in Piemonte annesso alla Francia (1804), nella ex Repubblica ligure, a Parma e Piacenza (1805), poi a Lucca (maggio 1806), in Toscana, nel Regno di Napoli (1809), in Umbria e nel Lazio (1812) [da Treccani - L'eredità Napoleonica].

---

Le riflessioni riportate in questo elaborato, a fini di studi ed approfondimenti, ancorché frutto di attente analisi e valutazione sono svolte dall'autore e devono intendersi sempre forniti senza alcuna responsabilità anche per gli Enti di appartenenza dello stesso. - © Alfonso Santilli – Ed. 2023

## 7. Conclusioni

Da quanto sopra esposto, risulta evidente che, l'aver pensato che scegliere la resa merce "EX WORKS" fosse la soluzione meno costosa e, soprattutto, meno "rischiosa" forse non risponde per nulla al vero.

Ovviamente con questo **non si vuole "demonizzare"** tale Resa Merce, ma si vuole esclusivamente far considerare con più attenzione i vari risvolti con la necessità, soprattutto per alcuni casi (quali ad esempio nei primi rapporti con nuove controparti), ad utilizzare dei correttivi contrattuali o di pensare ad un minor guadagno a favore di una maggiore certezza, anche del trasporto. Infatti, affidare le proprie merci (pagate o non ancora pagate) ad un trasportatore di fiducia che utilizza i suoi canali abituali di corrispondenza estera ci potrebbe far dormire sonni più tranquilli.

Per ultimo, proprio con riferimento all'organizzazione del trasporto da parte del Venditore, basti pensare anche alla possibilità di mantenimento del controllo della merce, con l'attivazione delle prerogative discendenti dal "**Diritto di contrordine**", possibilità questa che dispiega al massimo la sua forza nel trasporto marittimo, ma che può essere invocata anche con le altre modalità di trasporto, come previsto dall'articolo 1685 del Codice civile:

*«Il mittente può sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinarne la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente indicato o anche disporre diversamente, salvo l'obbligo di rimborsare le spese e di risarcire i danni derivanti dal contrordine [1671, 1734, 1738, 2227, 2237].*

*Qualora dal vettore sia stato rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura o una ricevuta di carico, il mittente non può disporre delle cose consegnate per il trasporto, se non esibisce al vettore il duplicato o la ricevuta per farvi annotare le nuove indicazioni. Queste devono essere sottoscritte dal vettore.*

*Il mittente non può disporre delle cose trasportate dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario.»*

### **Giugno 2025**

Alfonso Santilli

Professore a contratto presso:

Università Cattolica del Sacro Cuore per il MASTER CARINT 2025-2026

Università Cà Foscari per il MASTER IBATAX

Presidente CREDIMPEX ITALIA

Vicepresidente Gruppo di Lavoro Servizi Finanziari del "Comitato Nazionale sulla Trade Facilitation (CNTF)" del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

Esperto UN/CEFACT presso ONU per il commercio internazionale

Componente:

Delegazione di ICC Italia nella Commissione Bancaria Global della Camera di Commercio Internazionale di Parigi

Gruppo di lavoro degli Incoterms® 2010 e 2020 di ICC Italia

Membro dello Steering Committee di CETIF (Università Cattolica) per il T&E.F.

## Allegato 1



**Incoterms:** Incoterms, short for "international commercial terms", are a set of rules (standards) published by the International Chamber of Commerce<sup>i</sup>. Used globally in contracts for the sale and purchase of goods, they define the responsibilities of exporters/sellers and importers/buyers in regard to costs, risks and the point of delivery.

**"Ex Works" rule (EXW):** Under this Incoterms rule, most responsibilities concerning the transport and delivery of the shipment are placed on the importer/buyer, from the moment of collecting the goods within the EU. The EXW rule can be used for any mode of transport.

**EU sanctions law:** EU law on restrictive measures (sanctions) is set out in Council Regulations. Compliance with EU sanctions is mandatory for all persons under EU jurisdiction, including individuals on EU territory, EU nationals wherever they are located, companies incorporated in the EU whether they are doing business inside or outside the EU, and foreign companies with regard to business conducted in the EU.

**Incoterms & EU sanctions law:** Private law agreements cannot derogate from EU sanctions. Therefore, using Incoterms rules such as EXW does not modify sanctions-related obligations in any way. These include the obligation to ensure that certain goods do not end up in prohibited destinations such as Russia or Belarus. Exporters/sellers should take all necessary measures to that end.

### **Key takeaway:**

- Using the EXW rule does not discharge an exporter/seller from the obligation to comply with EU sanctions.

Q: A seller is to supply goods covered by EU sanctions on Russia, with a Russian importer collecting them from the premises of the seller or another agreed location in the EU. The arrangement was made under

- the EXW rule. Is the seller expected to comply with EU sanctions?

A: Yes. A seller doing business in the EU is required to comply with EU sanctions irrespective of any contractual responsibilities of the buyer that were agreed under Incoterms rules.

**Liability:** EU operators (individuals/entities) are bound to comply with EU sanctions, such as trade restrictions on the sale, export or transfer of goods and services to Russia or for use in Russia, and are legally liable whether they violate sanctions intentionally or by negligence. They cannot escape liability by means of contractual agreements or if they fail to perform due diligence<sup>ii, iii</sup>. Apart from reputational damage, EU operators that violate sanctions risk administrative and criminal penalties. Voluntary self-disclosure of violations can be a mitigating factor.

**EU SANCTION FACTSHEET – INCOTERMS “Ex Works” rule (EXW)**  
**27 May 2025**

<p><b>Incoterms:</b> Incoterms, short for “International commercial terms”, are a set of rules (standards) published by the International Chamber of Commerce. Used globally in contract for the sale and purchase of goods, they define the responsibility of exporters/sellers and importers/buyers in regard to cost, risks and the point of delivery.</p> <p><b>“Ex Works” rule (EXW):</b> Under this Incoterms rule, most responsibilities concerning the transport and delivery of the shipment are placed on the importer/buyer, from the moment of collecting the goods within the UE. The EXW rule can be used for any mode of transport.</p> <p><b>EU sanction law:</b> EU law on restrictive measure (sanction) is set out in Council Regulations. Compliance with EU sanctions is mandatory for all persons under EU jurisdiction, including individuals on EU territory, EU nationals wherever they are located, companies incorporated in the EU whether they are doing business inside or outside the EU, and foreign companies with regard to business conducted in the EU.</p> <p><b>Incoterms &amp; EU sanction law:</b> Private law agreements cannot derogate from EU sanctions. Therefore, using Incoterms rules as EXW does not modify sanctions-related obligations in any way. These include the obligation to ensure that certain goods do not end up in prohibited destinations such as Russia or Belarus. Exporters/sellers should take all necessary measures to that end.</p>	<p><b>Incoterms: Gli Incoterms,</b> abbreviazione di "International commercial terms", sono un insieme di regole (standard) pubblicate dalla Camera di Commercio Internazionale<sup>6</sup>. Utilizzati a livello globale nei contratti per la vendita e l'acquisto di beni, definiscono la responsabilità degli esportatori/venditori e degli importatori/acquirenti per quanto riguarda i costi, i rischi e la data di consegna.</p> <p><b>Regola "Ex Works" (EXW):</b> In base a questa regola Incoterms, la maggior parte delle responsabilità relative al trasporto e alla consegna della spedizione sono poste sull'importatore/acquirente, dal momento del ritiro della merce all'interno dell'UE. La natura della regola EXW può essere utilizzata per qualsiasi modalità di trasporto.</p> <p><b>Diritto sanzionatorio dell'UE:</b> il diritto dell'UE in materia di misure restrittive (sanzione) è stabilito nei regolamenti del Consiglio. Il rispetto delle sanzioni dell'UE è obbligatorio per tutte le persone soggette alla giurisdizione dell'UE, compresi i cittadini che si trovano nel territorio dell'UE, i cittadini dell'UE ovunque si trovino, le società costituite nell'UE, indipendentemente dal fatto che svolgano attività all'interno o all'esterno dell'UE, e le società straniere per quanto riguarda le attività svolte nell'UE.</p> <p><b>Incoterms e diritto sanzionatorio dell'UE:</b> gli accordi di diritto privato non possono derogare alle sanzioni dell'UE. Pertanto, l'utilizzo delle regole Incoterms come EXW non modifica in alcun modo gli obblighi relativi alle sanzioni. Tra questi, l'obbligo di garantire che determinate merci non finiscano in destinazioni vietate come la Russia o la Bielorussia. Gli esportatori/venditori devono adottare tutte le misure necessarie a tal fine.</p>
--	---

<sup>6</sup> Regole Incoterms, <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules>

<p><b>Key takeaway:</b>  <b>Using the EXW rule does not discharge an exporters/sellers from the obligation to comply with EU sanctions.</b></p> <p>Q. A seller is to supply goods covered by EU sanctions on Russia, with a Russian importer collecting them from the premises of the seller or another agreed location in the EU. The arrangement was made under the EXW rule. Is the seller expected to comply with EU sanctions?</p> <p>A: Yes. A seller doing business in the EU is required to comply with EU sanctions irrespective of any contractual responsibilities of the buyer that were agreed under Incoterms rules.</p> <p><b>Liability:</b> EU operators (individuals/entities) are bound to comply with EU sanctions, such as trade restrictions on the sale, export or transfer of goods and services to Russia or for use in Russia, and are legally liable whether they violate sanctions intentionally or by negligence. They cannot escape liability by means of contractual agreements or if they fail to perform due diligence. Apart from reputation damage, EU operators that violate sanctions risk administrative and criminal penalties. Voluntary self-disclosure of violations can be a mitigating factor.</p>	<p><b>Punto chiave:</b>  <b>L'utilizzo della regola EXW non esonera gli esportatori/venditori dall'obbligo di rispettare le sanzioni dell'UE.</b></p> <p>D. Un venditore deve fornire beni coperti dalle sanzioni dell'UE nei confronti della Russia, mentre un importatore russo li ritira presso la sede del venditore o in un altro luogo concordato nell'UE. L'accordo è stato fatto sotto la regola EXW. Il venditore è tenuto a rispettare le sanzioni dell'UE?</p> <p>R: Sì. Un venditore che opera nell'UE è tenuto a rispettare le sanzioni dell'UE, indipendentemente da eventuali responsabilità contrattuali dell'acquirente concordate in base alle regole Incoterms.</p> <p><b>Responsabilità:</b> gli operatori dell'UE (persone fisiche/entità) sono tenuti a rispettare le sanzioni dell'UE, quali le restrizioni commerciali alla vendita, all'esportazione o al trasferimento di beni e servizi in Russia o per l'uso in Russia, e sono legalmente responsabili indipendentemente dal fatto che violino le sanzioni intenzionalmente o per negligenza. Non possono sottrarsi alla responsabilità mediante accordi contrattuali o se sono tenuti a esercitare la dovuta diligenza<sup>78</sup>. Oltre al danno alla reputazione, gli operatori dell'UE che violano le sanzioni rischiano sanzioni amministrative e penali. L'autodenuncia volontaria delle violazioni può essere un fattore attenuante.</p>
---	---

<sup>7</sup> Orientamenti in materia di due diligence, [https://finance.ec.europa.eu/publications/guidance-due-diligence\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/guidance-due-diligence_en)

<sup>8</sup> FAQ sull'elusione e la dovuta diligenza, [https://finance.ec.europa.eu/publications/circumvention-and-due-diligence\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/circumvention-and-due-diligence_en)