



Incoterms® 2020

Regole per la consegna nazionale e internazionale di merci

Prof. dr. Markus Hämmerle, Handelsakademie Feldkirch

Indice

Prefazione	3
1. Condizioni di consegna e contratti d'acquisto	4
2. Decalogo per le clausole di consegna	6
3. Sistematica degli Incoterms	7
4. Le clausole nei dettagli	11
4.1. EXW (Ex Works) = Franco fabbrica	11
4.2. FCA (Free Carrier) = Franco vettore	12
4.3. CPT (Carriage Paid To) = Trasporto pagato fino a	13
4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = Trasporto e assicurazione pagati fino a	14
4.5. DAP (Delivered At Place) = Reso al luogo di destinazione	15
4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = Reso non caricato al luogo di destinazione	16
4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = Reso sdoganato	17
4.8. FAS (Free Alongside Ship) = Franco lungo bordo	18
4.9. FOB (Free On Board) = Franco a bordo	19
4.10. CFR (Cost and Freight) = Costo e nolo	20
4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = Costo, assicurazione e nolo	21
5. Panoramica globale	22
Indice delle illustrazioni	23
Bibliografia	24

Prefazione

Una delle sfide più impegnative per chi commercia a livello internazionale è il quadro giuridico di riferimento, con particolare riguardo per le condizioni di consegna e di pagamento.

D'intesa con l'associazione swiss export, PostFinance ha curato una serie di pubblicazioni tese a evidenziare gli elementi salienti nonché le sfide e gli ostacoli principali del commercio internazionale.

Il presente e-book si concentra sulle condizioni di consegna vigenti a livello internazionale. La lettura permette di approfondire tutto quello che c'è da sapere sugli Incoterms – le clausole adottate internazionalmente per gli accordi di consegna merci – e fornisce utili indicazioni per affrontare l'interscambio globale senza problemi e in tutta sicurezza.

Vi auguriamo di avere successo nelle vostre attività all'estero e attendiamo fiduciosi i vostri feedback e suggerimenti.



Carl A. Ziegler
swiss export
Presidente



Claudia Moerker
swiss export
Direttrice
moerker@swiss-export.com



Nicole Walker
PostFinance SA
Responsabile Digital Banking e gestione dell'offerta
nicole.walker@postfinance.ch



Sinem Di Leta
PostFinance SA
Domestic & International Payments
sinem.dileta@postfinance.ch

Berna, novembre 2019

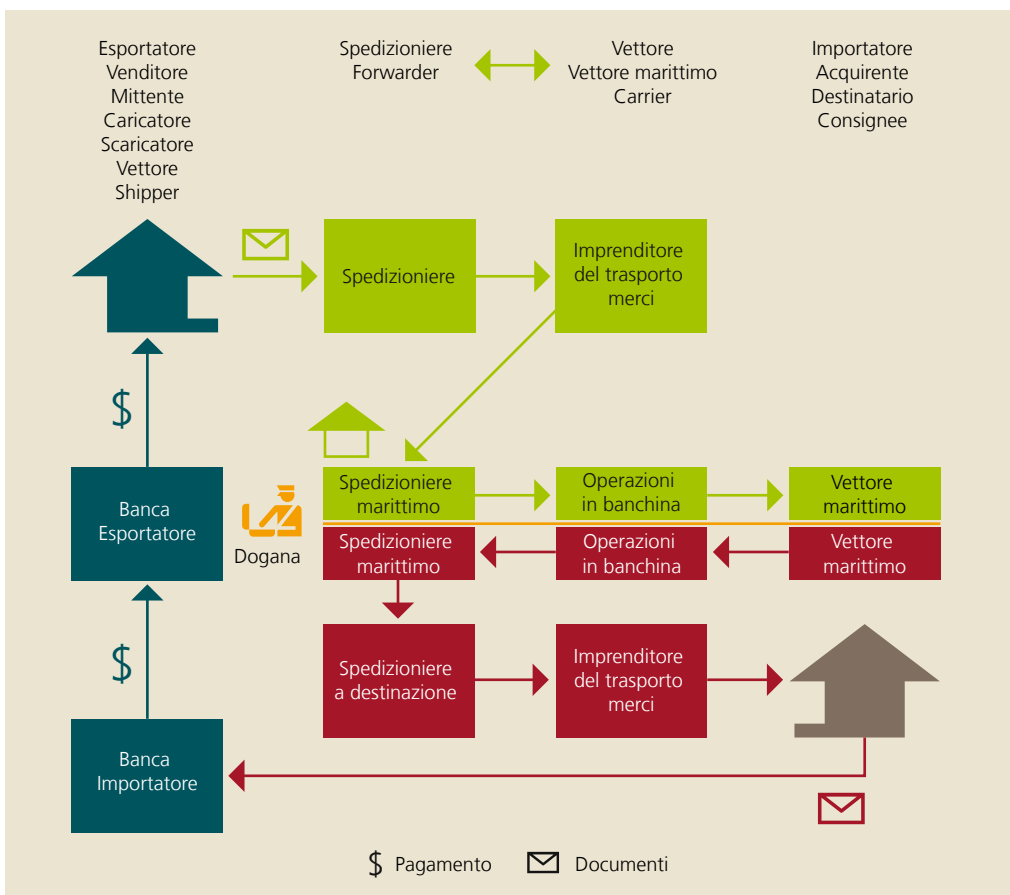
1. Condizioni di consegna e contratti d'acquisto

Come e quando vengono stabilite le condizioni di consegna negli scambi internazionali? Che ripercussioni hanno?

Solitamente i problemi legati ai contratti d'acquisto sorgono durante o dopo la consegna della merce, anche se nella maggior parte dei casi le cause sono già presenti prima della stipula formale del contratto stesso. Non di rado i primi errori risalgono ai primi contatti tra le parti, quando cioè si negozia il contratto e si presentano le condizioni dell'offerta. In questa fase bisogna quindi procedere con grande cautela, in particolare nella scelta delle condizioni di consegna. Tale scelta, infatti, ha ripercussioni sul prezzo, sull'imballaggio, sull'organizzazione del trasporto, sui costi e sui rischi del trasporto, sulle condizioni di sdoganamento e soprattutto anche sul termine di consegna.

L'immagine seguente traccia la possibile evoluzione di uno scambio internazionale. La ripartizione tra le parti dei costi e dei rischi del trasporto può essere molto diversa a seconda che si prendano in considerazione le aspettative del venditore o dell'acquirente. Ogni mezzo di trasporto, ogni terminal, ogni molo, ogni singolo punto in cui la merce si trova sulla via che la porta all'acquirente può fondamentalmente valere come luogo di consegna.

Figura 1: Tratte di trasporto e soggetti coinvolti



Oltre agli spedizionieri e ai trasportatori, nella consegna sono coinvolte autorità doganali, banche e assicurazioni. Dovendo attuare i rispettivi accordi siglati tra venditore e acquirente, questi soggetti sono chiamati a misurarsi con le condizioni di consegna concretamente stabilite tra le parti. Per questo è importante collaborare solamente con partner affidabili, in grado di assumersi la responsabilità di eventuali problemi (sinistri, ritardi ecc.).¹

La scelta di una determinata condizione di consegna comporta sempre delle conseguenze anche sulla documentazione richiesta, sia cartacea sia elettronica. Oltre a fatture (comprese quelle pro forma), certificati di qualità, polizze di assicurazione, documenti doganali (per importazione, transito ed esportazione delle merci) e documenti di esecuzione dei pagamenti (ordini di bonifico, di cambio, assegni ecc.), è necessario approntare in primo luogo i documenti di spedizione e di trasporto.

Dal punto di vista giuridico bisogna distinguere tra documenti di consegna e di disponibilità e documenti di prova o di accompagnamento. Per documenti di consegna e di disponibilità (quando siano «all'ordine») si intendono il foglio di carico (polizza di carico fluviale), la polizza di carico (Bill of Lading, b/l), la ricevuta di deposito e la polizza d'assicurazione del trasporto.²

Tutti gli altri documenti rientrano nel gruppo dei documenti di prova e di accompagnamento. I documenti di consegna e di disponibilità hanno carattere di titoli di credito, in quanto con il loro passaggio anche il possesso del bene si trasferisce automaticamente all'acquirente (senza che si proceda fisicamente alla consegna della merce).

¹ Cfr. su questo per esempio mantissa e-learning (2019)

² Vedi ad esempio UGB Österreich, 2019, § 363 (2), HGB Deutschland, 2019, pag. 159 § 448 e Codice delle obbligazioni svizzero, 2017, pag. 364 art. 967 (1) e pag. 412 e segg. art. 1145 e segg.

2. Decalogo per le clausole di consegna

Cosa si aspettano esportatori e importatori dalle condizioni di consegna?

Sia l'esportatore che l'importatore hanno interesse a una definizione quanto più possibile semplice e pragmatica delle condizioni di consegna. Più razionali sono, meglio è. Le condizioni di consegna devono implicare regole comuni per tutti i settori, tutte le merci e tutti i paesi del mondo. Ciò comporta tra l'altro che le condizioni di consegna pattuite devono poter offrire un alto tasso di certezza giuridica, e che in caso di inadempienze gli accordi di consegna devono essere impugnabili in giudizio ovunque nel mondo. Le condizioni di consegna devono inoltre essere obiettive e neutrali, ovvero non favorire a priori né l'una né l'altra parte contrattuale.

Un problema cruciale è costituito dal fatto che le condizioni frequentemente utilizzate nel commercio interno come «franco fabbrica» o «franco magazzino», «trasporto pagato» o «franco domicilio» non sono adatte alla complessità normativa e alle usanze (consuetudini) del commercio internazionale. Per non parlare di accordi di consegna più bizzarri come «franco porto», «nolo o porto pagato fino a», «free into store», «free under tackle» o «door to door». Sono quindi necessarie condizioni di consegna che possano essere utilizzate sia a livello nazionale che internazionale, e soprattutto che vadano oltre le norme giuridiche generali come quelle contenute nella Convenzione delle Nazioni Unite sulla compravendita internazionale di merci.³

Per questo motivo l'International Chamber of Commerce (ICC) ha elaborato gli Incoterms (**I**nternational **C**ommercial **T**erms) che soddisfano ampiamente tutti questi requisiti. Gli Incoterms vengono aggiornati a intervalli regolari (ogni dieci anni) da una rete formata da 500 esperte ed esperti, in modo che siano disponibili regole dettagliate per ogni singola esigenza di consegna. Ciò spiega anche perché queste clausole sono utilizzate in tutto il mondo in oltre 120 paesi per il 90% di tutti i contratti d'acquisto internazionali e sono sempre più diffuse anche in Svizzera.⁴

Gli Incoterms non formano un codice di per sé, ma sono recepiti come clausole autonome direttamente nel contratto d'acquisto e/o nelle condizioni generali e diventano quindi parte integrante del contratto stesso. Ogni singola clausola – indicata da una sigla (codice) di tre lettere – vincola venditore e acquirente a una determinata modalità di consegna. Tutto ciò va riportato con il riferimento «Incoterms® 2020» e l'indicazione precisa del luogo, ovvero di un indirizzo che valga quale luogo di consegna e/o di destinazione. Il simbolo del marchio registrato può essere omissivo.⁵

Gli Incoterms® 2020 possono e devono essere integrati nei contratti il cui adempimento è previsto a partire dal 1° gennaio 2020. Le versioni precedenti degli Incoterms possono essere ancora utilizzate qualora le parti contraenti lo desiderino (ad es. se non si conoscono bene le «nuove» clausole). Nel contratto va specificata la versione desiderata (ad es. Incoterms® 2010).⁶

A prescindere dalla lingua di volta in volta utilizzata, la versione originale degli Incoterms resta quella inglese. Le traduzioni ufficiali dell'ICC sono disponibili in oltre 30 lingue, sono considerate precise e puntuali e possono quindi essere utilizzate senza remore.⁷

³ Cfr. UN-Kaufrechtskonvention, 2019, pag. 10 e segg.

⁴ Cfr. ICC Germany e.V., nessuna data, e ICC Germany e.V., 2019, pag. 1 e segg.

⁵ Cfr. Gröske, 2013, pag. 25 e segg. e ICC Germany e.V., 2019, pag. 3 e seg.

⁶ Cfr. Kluge, 2019

⁷ Cfr. Gröske, 2013, pag. 23 e WKO, 2017

3. Sistematica degli Incoterms

Quale linea di riflessione e quale logica hanno generato gli Incoterms® 2020? Quali sono i principi alla base delle diverse clausole?

Gli Incoterms® 2020 sono strutturati in modo logico e sistematico, sono semplici da applicare e non implicano particolari conoscenze pregresse. L'unica cosa importante è sapere quale modalità di trasporto verrà concretamente utilizzata nel corso dell'operazione. Ci sono clausole per tutte le modalità di trasporto (con particolare attenzione al trasporto in container) e altre adatte solamente al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.⁸

Il primo gruppo di clausole vale anche per trasporti intermodali, quando cioè si preveda una combinazione di due o più modalità di trasporto (ad esempio su strada, ferrovia e via mare):

- EXW = Ex Works / Franco fabbrica
- FCA = Free Carrier / Franco vettore
- CPT = Carriage Paid To / Trasporto pagato fino a
- CIP = Carriage and Insurance Paid to / Trasporto e assicurazione pagati fino a
- DAP = Delivered At Place / Reso al luogo di destinazione
- DPU = Delivered at Place Unloaded / Reso non caricato al luogo di destinazione
- DDP = Delivered Duty Paid / Reso sdoganato

Clausole solo per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne:

- FAS = Free Alongside Ship / Franco lungo bordo
- FOB = Free On Board / Franco a bordo
- CFR = Cost and Freight / Costo e nolo
- CIF = Cost, Insurance and Freight / Costo, assicurazione e nolo

Come già nelle precedenti versioni, gli Incoterms® 2020 si possono suddividere in quattro gruppi corrispondenti alle diverse fasi del tragitto dal venditore all'acquirente: il gruppo di riferimento è indicato dalla prima lettera della sigla di ogni clausola. Il *gruppo E* consiste di un'unica clausola che riduce al minimo i doveri del venditore. Si tratta di una clausola di partenza o di ritiro (evidenziata in blu nell'immagine). Il *gruppo F* si distingue per un pre-trasporto più o meno esteso a carico del venditore; il trasporto principale (Main Carriage Unpaid) viene invece pagato dall'acquirente (a sua volta evidenziato in blu nell'immagine). Procedendo sulla stessa linea, il *gruppo C* prevede una suddivisione dei costi e dei rischi tra le parti: Main Carriage Paid / trasporto principale a carico del venditore (evidenziato in verde nell'immagine). Questo gruppo rappresenta per certi versi una variante di compromesso, poiché l'assunzione dei costi da parte del venditore è bilanciata dall'assunzione dei rischi (per il trasporto principale) da parte dell'acquirente. Il quarto gruppo, il *gruppo D*, massimizza l'impegno del venditore: Arrival / clausola di arrivo (nell'immagine evidenziata in arancione/oro). In questo caso ricadono sul venditore i costi e i rischi del trasporto fino a un luogo o a un porto nel paese dell'acquirente indicato nel contratto.

⁸ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 11

Si può inoltre distinguere tra clausole a un punto critico o a due punti critici. I *gruppi E, F e D* comprendono le clausole a un punto critico, che quindi prevedono il passaggio di costi e rischi dal venditore all'acquirente in un unico punto stabilito dal contratto. Quelle del *gruppo C* sono invece clausole a due punti critici, dal momento che in questo caso i costi passano dal venditore all'acquirente in un secondo momento rispetto al passaggio dei rischi. Di conseguenza in questo caso è importante specificare con precisione sia il luogo di consegna (passaggio dei rischi) sia quello di destinazione (passaggio dei costi).⁹

Nel caso degli Incoterms, la scadenza di consegna indicata nel contratto d'acquisto si riferisce sempre al passaggio dei rischi. Anche qualora il venditore si assuma tutti i costi di trasporto fino a destinazione, in caso di *clausole C* il venditore stesso non risponderà di un eventuale ritardo nel recapito della merce. Egli è tenuto a consegnare la merce nei termini previsti solamente fino al punto a partire dal quale l'acquirente assume su di sé i rischi di trasporto. Nella prassi accade spesso che l'acquirente preferisca fissare la data di recapito anche nel caso delle *clausole C*. Previo consenso del venditore, allora la data di recapito dovrebbe essere indicata concretamente come data di arrivo (destinazione, Arrival).¹⁰

Figura 2: Incoterms® 2020 – raggruppamenti

Group E	Departure
EXW	Ex Works (... named place of delivery)
Group F	Main Carriage Unpaid
FCA	Free Carrier (... named place of delivery)
FAS	Free Alongside Ship (... named port of shipment)
FOB	Free On Board (... named port of shipment)
Group C	Main Carriage Paid
CPT	Carriage Paid To (... named place of destination)
CIP	Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)
CFR	Cost and Freight (... named port of destination)
CIF	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)
Group D	Arrival
DAP	Delivered At Place (... named place of destination)
DPU	Delivered at Place Unloaded (... named place of destination)
DDP	Delivered Duty Paid (... named place of destination)

⁹ Cfr. Büter, 2013, pag. 225

¹⁰ Cfr. Gröske, 2013, pag. 67 e ICC Germany e.V., 2019, pag. 6

Tutte le clausole prevedono dieci doveri per il venditore (A) e per l'acquirente (B). I doveri sono preceduti da commenti esplicativi che illustrano brevemente la rispettiva tipologia di consegna e il trasferimento dei rischi, il tipo di trasporto adatto, il luogo esatto della consegna, la questione dell'esportazione, del transito e dell'importazione della merce e altre particolarità, mostrando quindi in quali casi la clausola è adatta e in quali no.¹¹

Figura 3: Incoterms® 2020 – doveri di venditore e acquirente

Venditore	Acquirente
A1 Obblighi generali	B1 Obblighi generali
A2 Consegna	B2 Presa in consegna
A3 Trasferimento dei rischi	B3 Trasferimento dei rischi
A4 Trasporto	B4 Trasporto
A5 Assicurazione	B5 Assicurazione
A6 Documento di consegna/trasporto	B6 Documento di consegna/trasporto
A7 Sdoganamento all'esportazione/importazione	B7 Sdoganamento all'esportazione/importazione
A8 Controllo/imballaggio/marcatura	B8 Controllo/imballaggio/marcatura
A9 Ripartizione dei costi	B9 Ripartizione dei costi
A10 Notifiche	B10 Notifiche

Molti degli obblighi valgono allo stesso modo per tutte le clausole di consegna. Dal momento che con gli Incoterms non si escludono peculiarità dei diversi settori e tipi di carico, tutte le clausole vanno comunque integrate con eventuali usi e consuetudini commerciali. Secondo gli usi commerciali una merce può ad esempio essere comunemente consegnata sfusa (priva di imballaggio) oppure imballata in sacchi o casse di legno.

Per il venditore vale sempre l'impegno a consegnare la merce e a presentare la fattura commerciale secondo quanto previsto dal contratto d'acquisto. Il trasporto può essere affidato a un trasportatore o a uno spedizioniere oppure effettuato autonomamente (ad es. con un camion proprio). La possibilità di trasporto in autonomia vale per le clausole FCA, DAP, DPU e DDP. Inoltre il venditore è sempre responsabile della regolarità dell'imballaggio. I costi per l'imballaggio possono essere addebitati all'acquirente (purché l'acquirente sia stato informato in merito al momento della stipula del contratto) o direttamente inclusi nel prezzo. La sistemazione della merce in container non rientra tra gli obblighi di imballaggio. Qualora il venditore debba farsi carico anche di tale attività, quest'aspetto deve essere espressamente concordato.¹²

Analogamente l'acquirente è tenuto a ritirare la merce e a effettuare il pagamento del prezzo d'acquisto. Gli Incoterms non regolano la tempistica e le modalità di pagamento né il passaggio di proprietà. Le regole degli Incoterms fanno sempre e solo riferimento alla consegna della merce stessa. Per garantire una puntuale ed efficace comunicazione sulle tempistiche di partenza e di arrivo della merce, su eventuali ritardi e su problemi del genere, tutte le clausole Incoterms prevedono un obbligo di informazione per il venditore e per l'acquirente.¹³

¹¹ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 13.

¹² Cfr. ICC Deutschland e.V., 2010, pag. 138

¹³ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 3 e segg.

L'intera documentazione può essere redatta anche in forma elettronica se così è stato concordato tra le parti o se questo è l'uso prevalente. Il venditore è tenuto ad assistere l'acquirente nella redazione di tutti i documenti necessari per il trasporto, l'esportazione, il transito e l'importazione della merce nonché per adempiere ai requisiti di sicurezza. È suo compito recuperare e mettere a disposizione dell'acquirente tutte le informazioni necessarie. In cambio però può addebitargli gli eventuali costi.

Fino al momento della consegna della merce i costi legati ai controlli eseguiti sulla merce (pesatura, analisi ecc.) ricadono sul venditore come nei casi quali la consegna della merce allo spedizioniere o al vettore, il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro nonché lo sdoganamento per esportazione, transito e importazione. Gli Incoterms usano i concetti di «esportazione» e «importazione» in senso estensivo, comprendendo quindi tutte le approvazioni, le autorizzazioni di sicurezza, i controlli, i dazi doganali, le tasse (comprese le imposte sull'entrata delle importazioni) e ogni altra spesa legata alle procedure di esportazione, transito e importazione.

Certe clausole prevedono dei margini di discrezionalità per il venditore e/o l'acquirente. Può accadere – per esempio con FCA o FOB – che, a fronte dell'obbligo di procurare il mezzo di trasporto, al momento della stipula del contratto l'acquirente non sappia ancora quando e/o dove il mezzo stesso sarà concretamente a disposizione. In questo caso, a garanzia dei termini di consegna e di pagamento (come in caso di lettere di credito), conviene che il contratto preveda una regola generale nel caso in cui l'acquirente non abbia esercitato il suo diritto di scelta in tempo utile. Per esempio con la formula seguente: «Purché entro il 5 luglio 20XX l'acquirente non abbia indicato il nome di un altro spedizioniere o un altro vettore, la merce verrà consegnata entro il 15 luglio 20XX alla sede delle spedizioni XY (*indirizzo preciso*)».

Si dovrebbe evitare il più possibile di aggiungere appendici alle clausole degli Incoterms. Questo perché eventuali appendici possono indebolire, modificare o stravolgere la precisione normativa degli Incoterms, causando gravi problemi soprattutto in sede di contenzioso.¹⁴



I container semplificano i trasporti, gli Incoterms fissano le regole.

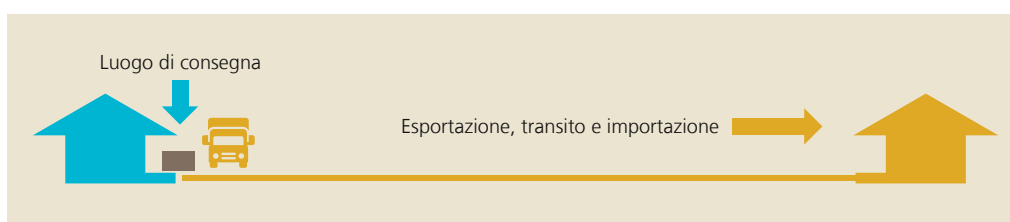
¹⁴ Cfr. Büter, 2013, pag. 221 e segg., ICC Germany e.V., 2019, pag. 20 e Jahrman, 2016, pag. 164 e segg.

4. Le clausole nei dettagli

A cosa prestare particolarmente attenzione nelle singole clausole?

4.1. EXW (Ex Works) = Franco fabbrica

Figura 4: Consegna EXW



Nella clausola EXW (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 il luogo di consegna coincide con il trasferimento dei costi e dei rischi (clausola a un punto critico). La clausola rappresenta un dovere minimo per il venditore. EXW è adatta essenzialmente per scambi commerciali nazionali e all'interno di un'unione doganale (ad es. UE). Per il commercio internazionale è meglio utilizzare FCA.

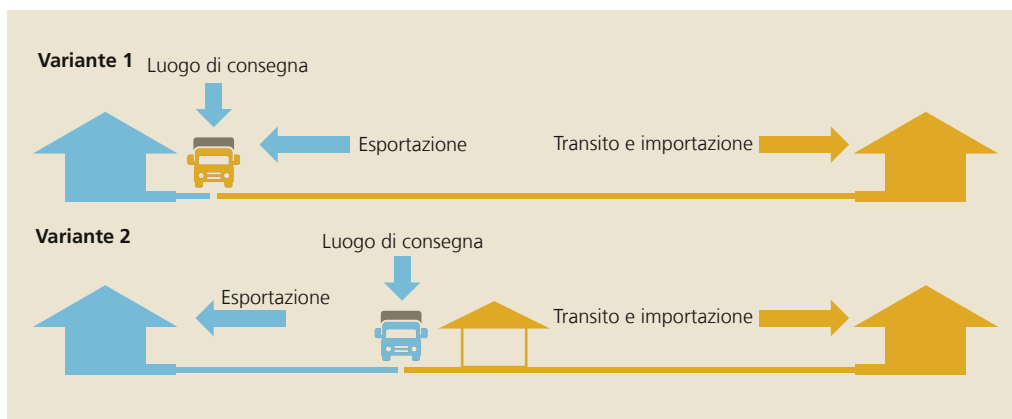
Tra i doveri di consegna del venditore è prevista la consegna della merce in un luogo adatto a questo scopo. La clausola non prevede invece il carico della merce alla consegna e va quindi utilizzata con cautela. Qualora invece il venditore si assuma l'onere del carico, lo fa a spese e rischi dell'acquirente. Si rimanda quindi nuovamente all'obbligo di informare la controparte. Il venditore dovrebbe contattare l'acquirente per informarlo in anticipo sulle proprie condizioni di consegna. Questo è tanto più valido quando l'acquirente non ritira la merce in prima persona, e il suo trasportatore non può o non vuole procedere al carico della merce stessa.

Inoltre la clausola EXW non obbliga il venditore ad affrancare la merce per l'esportazione. Esportazione, transito e importazione sono a carico dell'acquirente. D'altro canto EXW limita fortemente gli obblighi di informazione dell'acquirente verso il venditore proprio in tema di esportazione. Ciò può avere ripercussioni soprattutto sull'imposta sul fatturato dal momento che, se il venditore non dispone dei documenti dell'avvenuta esportazione, dal punto di vista fiscale l'esportazione stessa semplicemente non risulta.¹⁵

¹⁵ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 25 e segg.

4.2. FCA (Free Carrier) = Franco vettore

Figura 5: Consegna FCA



Anche nella clausola FCA (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 il luogo di consegna coincide con il trasferimento dei costi e dei rischi (clausola a un punto critico). FCA prevede due varianti come luogo di consegna:

- Variante 1 = consegna presso il venditore: in questo caso il venditore si impegna a caricare la merce e a espletare le procedure di esportazione.
- Variante 2 = consegna in altro luogo (ad es. vettore, spedizioniere, terminal): il venditore si fa carico dell'esportazione e, su mezzo di trasporto proprio, consegna al vettore designato dall'acquirente la merce pronta per essere scaricata.

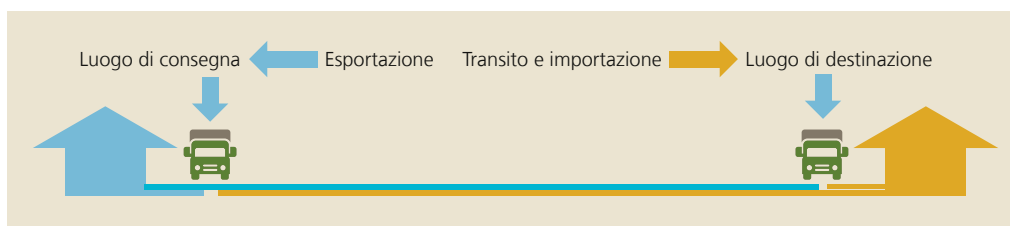
Entrambe le varianti prevedono che l'acquirente stipuli un contratto per il trasporto principale e si faccia carico dei relativi costi e rischi. L'acquirente è altresì responsabile del transito e dell'importazione della merce.

È prevista una regolamentazione speciale nel caso in cui in un trasporto marittimo il venditore consegni la merce a un vettore e per la gestione del pagamento (soprattutto in caso di lettera di credito) abbia bisogno di un «On Board Bill of Lading». Questo documento viene emesso solo nel momento in cui la merce si trova a bordo della nave (ossia successivamente alla consegna al vettore). L'acquirente è quindi tenuto a consegnare questo documento al venditore.¹⁶

¹⁶ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 16 e seg. e 33 e segg.

4.3. CPT (Carriage Paid To) = Trasporto pagato fino a

Figura 6: Consegna CPT



Nel CPT (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 il luogo di consegna differisce dal luogo di destinazione (clausola a due punti critici). Per questo è necessario indicare il più precisamente possibile sia il luogo di consegna sia il luogo di destinazione. In mancanza di altre indicazioni, CPT prevede che gli obblighi di consegna del venditore si esauriscano con la consegna della merce al (primo) vettore. Sul luogo di consegna vengono trasferiti anche i rischi connessi. Il venditore deve stipulare il contratto di trasporto (fino al luogo di destinazione) alle condizioni usuali e a proprie spese. Il trasporto deve seguire un itinerario usuale e avvenire secondo le normali consuetudini con un mezzo di trasporto idoneo. In questo caso la regolamentazione segue la Convenzione delle Nazioni Unite sulla compravendita internazionale di merci.¹⁷

Se questo è l'uso, va redatto un documento di trasporto con funzioni di trasferimento (documento di consegna o di disponibilità). Il documento di trasporto deve comprendere sempre l'intero fascicolo, ovvero tutti gli originali del caso.

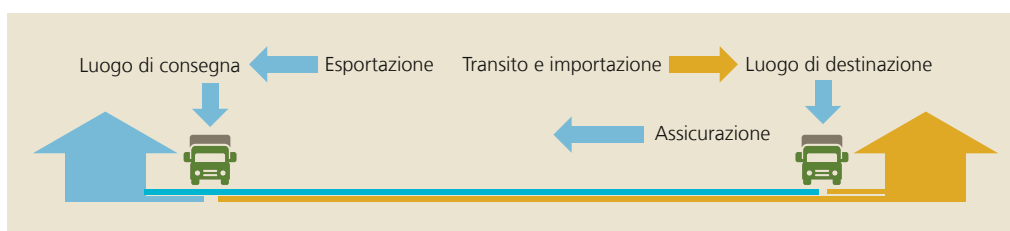
Il trasferimento dei costi avviene nel luogo di destinazione. Il venditore deve farsi carico dell'esportazione. Qualora sia previsto dal contratto, sul venditore ricadono anche i costi di scarico al luogo di destinazione. Se così non è, allora è l'acquirente a doversi assumere i costi di scarico. Il transito e l'importazione sono a carico dell'acquirente (sia in termini di costi sia di trattamento).¹⁸

¹⁷ Cfr. UN-Kaufrechtskonvention, 2019, pag. 10 e segg.

¹⁸ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 47 e segg.

4.4. CIP (Carriage and Insurance Paid to) = Trasporto e assicurazione pagati fino a

Figura 7: Consegna CIP



La clausola CIP (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 è identica alla clausola CPT fatta eccezione per l'assicurazione. Anche in questo caso luogo di consegna e di destinazione non coincidono (clausola a due punti critici). Per questo è necessario indicare il più precisamente possibile sia il luogo di consegna sia il luogo di destinazione. Qualora non sia stato pattuito un altro luogo di consegna, CIP prevede che l'obbligo di consegna del venditore si esaurisca con il trasferimento della merce al (primo) vettore. Qui avviene anche il trasferimento dei rischi. Inoltre il venditore deve stipulare il contratto di trasporto alle condizioni usuali e a proprie spese. Il trasporto deve seguire un itinerario usuale e avvenire secondo le normali consuetudini con un mezzo di trasporto idoneo. Se questo è l'uso, va redatto un documento di trasporto con funzioni di trasferimento (documento di consegna o di disponibilità). Il documento di trasporto deve comprendere sempre l'intero fascicolo, ovvero tutti gli originali del caso.

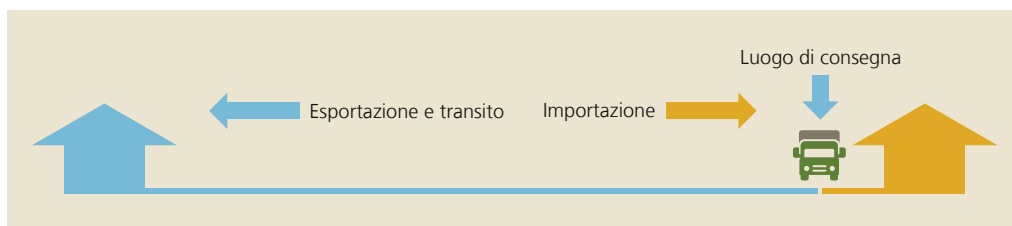
Inoltre il venditore è tenuto a stipulare una polizza di assicurazione presso una compagnia assicurativa con reputazione impeccabile. La polizza deve prevedere una copertura pari al 110% del prezzo della merce nella valuta del contratto d'acquisto. La copertura assicurativa deve essere totale (*All Risks*) conformemente alle clausole internazionali (A) delle Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association). In caso di danni, l'acquirente deve comunque rivolgersi alla compagnia assicurativa per far valere le proprie richieste di risarcimento.

Il trasferimento dei costi per la consegna della merce avviene al luogo di destinazione. Il venditore deve farsi carico dell'esportazione. Qualora sia previsto dal contratto, sul venditore ricadono anche i costi di scarico al luogo di destinazione. Se così non è, allora è l'acquirente a doversi assumere i costi di scarico. Il transito e l'importazione sono a carico dell'acquirente.¹⁹

¹⁹ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 17 e seg. e 57 e segg.

4.5. DAP (Delivered At Place) = Reso al luogo di destinazione

Figura 8: Consegna DAP



Nella clausola DAP (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 il luogo di consegna coincide con il luogo di destinazione (clausola a un punto critico). In questo luogo i costi e i rischi vengono trasferiti all'acquirente. In DAP questo luogo di consegna può coincidere con la sede dell'acquirente (come mostrato nello schema). Nella clausola DAP si tiene conto anche della possibilità che nelle vicinanze dell'acquirente sia presente un terminal (del trasporto su strada, su rotaia, aereo o marittimo). A differenza di FCA, nella clausola DAP l'acquirente deve organizzare il trasporto principale (= stipulare il contratto di trasporto), effettuare il pagamento e assumersi i rischi.

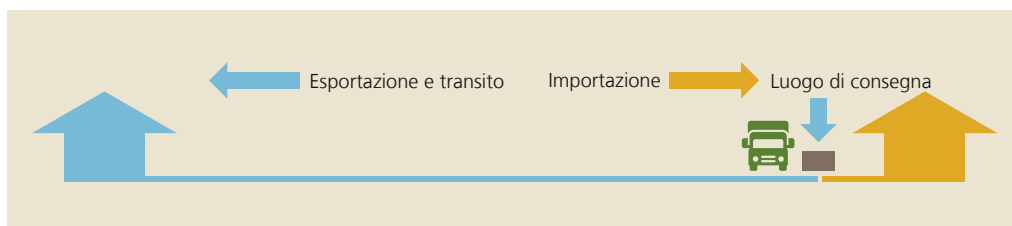
DAP è pensata anche per regolare l'ulteriore trasferimento (trasbordo) della merce oltre un terminal. L'obbligo di consegna del venditore si esaurisce sempre all'arrivo del mezzo di trasporto pronto per essere scaricato nel luogo di consegna designato.

Il venditore deve farsi carico dell'esportazione e del transito, ma si assume i costi di scarico solo se così prevede il contratto di trasporto. L'acquirente si fa carico dei costi e dei rischi dello scarico e dell'importazione.²⁰

²⁰ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 69 e segg.

4.6. DPU (Delivered at Place Unloaded) = Reso non caricato al luogo di destinazione

Figura 9: Consegna DPU



DPU (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 è una nuova clausola Incoterms che sostituisce e amplia la clausola DAT negli Incoterms® 2010, in quanto il luogo di consegna può essere scelto liberamente e non deve trattarsi necessariamente di un terminal. Il luogo di consegna coincide con il luogo di destinazione (clausola a un punto critico) in cui avviene il trasferimento dei costi e dei rischi.

Tra gli obblighi di consegna del venditore è previsto lo scarico della merce. Il venditore dovrebbe pertanto chiarire previamente se tale operazione possa essere realmente effettuata nel luogo di destinazione. In ogni caso il contratto di trasporto deve essere sottoscritto dal venditore a proprie spese. Il luogo di consegna può essere anche costituito dalla sede dell'acquirente, sebbene ciò non sia obbligatorio. Ci si riferisce qui soprattutto alla possibilità che nelle vicinanze dell'acquirente sia presente un terminal (del trasporto su strada, su rotaia, aereo o marittimo). È quindi il venditore a doversi fare carico in ogni caso dei costi e dei rischi relativi al trasporto principale.

Qualora si preveda la consegna a bordo di un determinato mezzo, ai fini di un trasporto successivo, si consiglia di optare per la clausola DAP o eventualmente per la DDP. Il venditore deve farsi carico dell'esportazione e del transito, e l'acquirente dell'importazione.²¹

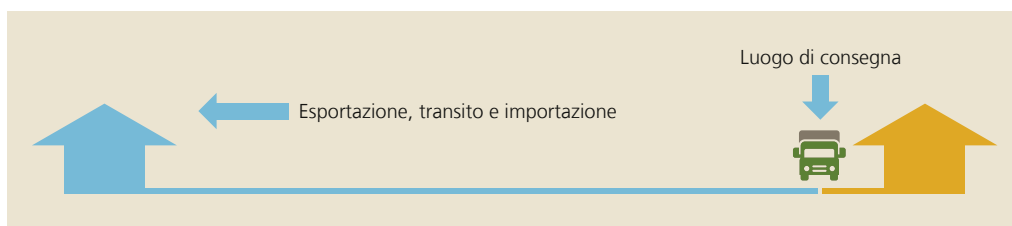


Per i costi di scarico sussiste una differenza sostanziale tra DAP e DPU.

²¹ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 19 e 79 e segg.

4.7. DDP (Delivered Duty Paid) = Reso sdoganato

Figura 10: Consegna DDP



La clausola DDP (luogo di consegna designato) Incoterms® 2020 è identica alla clausola DAP ad eccezione delle operazioni di importazione che qui sono a carico del venditore. Il luogo di consegna coincide con il luogo di destinazione (clausola a un punto critico). Si tratta della clausola di massimo impegno per il venditore. Per questo si consiglia di non utilizzarla qualora il venditore non possa portare a compimento l'importazione (ad esempio perché sprovvisto di specifica licenza).

L'obbligo di consegna del venditore si esaurisce all'arrivo del mezzo di trasporto pronto per essere scaricato nel luogo di destinazione. Il venditore deve stipulare un contratto di trasporto a proprie spese. I costi di scarico sono invece a carico del venditore solo se inclusi nel contratto di trasporto. Qualora nel contratto di trasporto non si sia disposto al riguardo, essi sono a carico dell'acquirente.

Nella maggior parte dei casi il luogo di destinazione (concordato contrattualmente) coincide con la sede dell'acquirente, ma può anche trovarsi in un punto precedente. Può trattarsi anche di un terminal (nel trasporto su strada, rotaia, trasporto marittimo o aereo). Occorre osservare che, a seconda della situazione geografica, proprio l'ultima parte del tragitto per raggiungere la sede dell'azienda dell'acquirente può comportare spese elevate. Il venditore deve farsi carico dell'esportazione, del transito e dell'importazione. Qualora determinati dazi all'importazione (ad es. l'imposta sull'entrata delle importazioni) debbano essere sostenuti dall'acquirente, tale aspetto deve essere espressamente convenuto nel contratto.²²

²² Vgl. ICC Germany e.V., 2019, pag. 89 e segg.

4.8. FAS (Free Alongside Ship) = Franco lungo bordo

Figura 11: Consegna FAS



La clausola FAS (porto d'imbarco designato) Incoterms® 2020 deve essere utilizzata esclusivamente per il trasporto marittimo o per vie d'acqua interne. Il luogo di consegna determina il trasferimento dei costi e dei rischi (clausola a un punto critico) La consegna deve avvenire lungo il bordo della nave indicata dall'acquirente, ossia su un molo (scarico davanti alla nave) o su una nave per navigazione interna.

La clausola FAS è adatta soprattutto per consegne di materie prime. Per la merce containerizzata è inusuale la consegna lungo la nave, di norma i container vengono (previamente) consegnati in un terminal. Per questo è più indicata la clausola FCA. FAS prevede che il venditore si faccia carico dell'esportazione, mentre all'acquirente compete l'importazione.²³

²³ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 101 e segg.

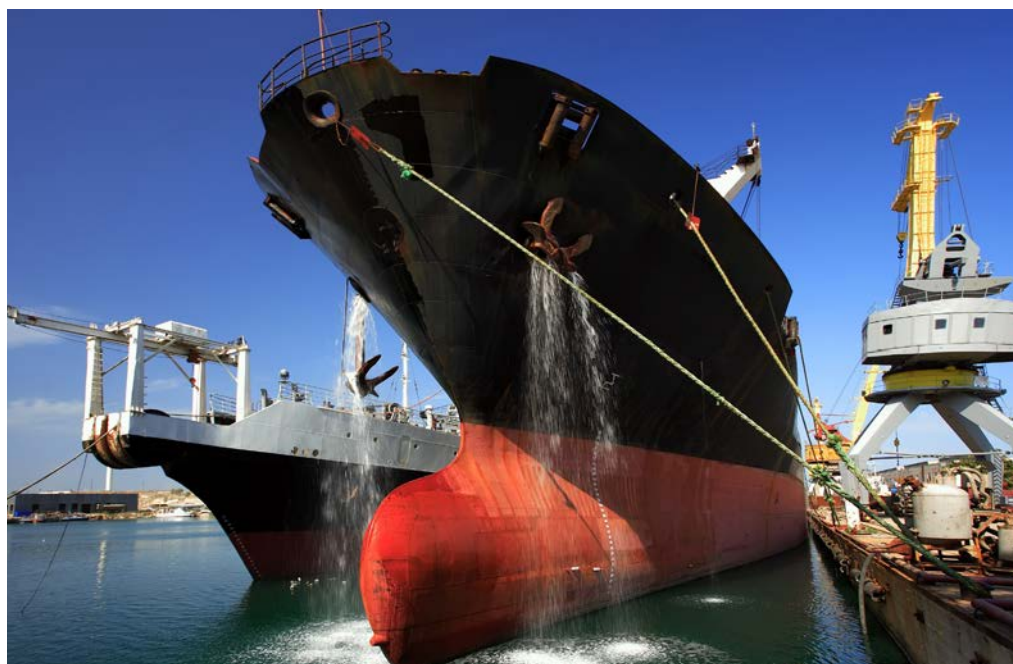
4.9. FOB (Free On Board) = Franco a bordo

Figura 12: Consegna FOB



Anche nella FOB (porto d'imbarco designato) Incoterms® 2020 il luogo di consegna determina il trasferimento dei costi e dei rischi (clausola a un punto critico). La clausola va utilizzata solo per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. La consegna si considera adempiuta nel momento in cui la merce viene depositata a bordo della nave indicata dall'acquirente nel porto d'imbarco. FOB prevede che il venditore si faccia carico dell'esportazione e l'acquirente dell'importazione.

Anche questa clausola (come la FAS) è adatta soprattutto per consegne di materie prime. Per le merci containerizzate la consegna al terminal è più adatta in quanto consente di controllare con precisione sia lo stato della merce sia il termine di consegna al momento della consegna stessa. In questi casi è pertanto preferibile applicare la clausola FCA.²⁴

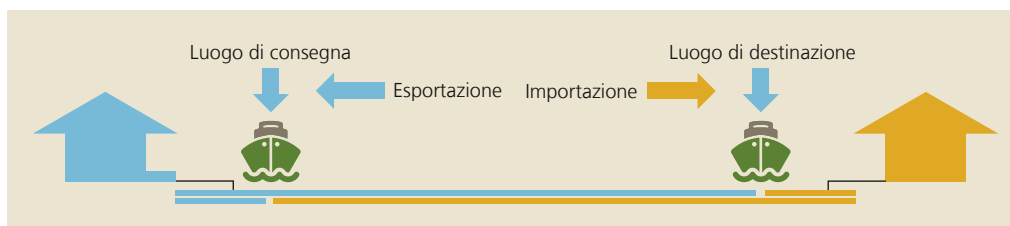


Container o materie prime? Le caratteristiche della merce influenzano la scelta degli Incoterms.

²⁴ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 111 e segg.

4.10. CFR (Cost and Freight) = Costo e nolo

Figura 13: Consegna CFR



Anche la clausola CFR (porto di destinazione designato) Incoterms® 2020 è adatta solo per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Luogo di consegna (= porto d'imbarco) e luogo di destinazione (= porto di destinazione) non coincidono (clausola a due punti critici). Tra i doveri di consegna del venditore è previsto che la merce venga depositata a bordo della nave. Qui avviene anche il trasferimento dei rischi (come con FOB).

La clausola non si presta nei casi in cui vengano combinati diversi tipi di trasporto (trasporti intermodali) e/o la merce venga consegnata a un vettore prima di trovarsi sulla nave, come avviene solitamente per le merci containerizzate. In questi casi è preferibile applicare la CPT. In caso di CFR, il venditore deve stipulare il contratto di trasporto alle condizioni usuali. Il trasporto deve seguire l'itinerario consueto ed essere eseguito da una nave normalmente utilizzata per il trasporto merci. È obbligatorio dotarsi di un documento di trasporto con funzioni di trasferimento (documento di consegna e di disponibilità) che va consegnato in tutte le sue parti. Qualora l'acquirente non sia interessato a ricevere questo documento (di solito un Bill of Lading), ne va fatta specifica menzione nel contratto d'acquisto.

Quanto alla ripartizione dei costi, al venditore competono i costi di trasporto fino al porto di destinazione, oltre alle spese di esportazione. Invece i costi di scarico competono al venditore solo se sono inclusi nel contratto di trasporto. In caso contrario i costi di scarico sono di pertinenza dell'acquirente. All'acquirente spetta anche eseguire e pagare le procedure d'importazione.²⁵

²⁵ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 121 e segg.

4.11. CIF (Cost, Insurance and Freight) = Costo, assicurazione e nolo

Figura 14: Consegna CIF



La clausola CIF (porto di destinazione designato) Incoterms® 2020 coincide con la clausola CFR ad eccezione dell'obbligo d'assicurazione del venditore. Anche la clausola CIF va utilizzata solo per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Luogo di consegna (= porto d'imbarco) e luogo di destinazione (= porto di destinazione) non coincidono (clausola a due punti critici). Il trasferimento dei rischi dal venditore all'acquirente si realizza anche per CIF con la consegna a bordo della nave. Questa clausola non è adatta per trasporti intermodali e/o qualora la consegna della merce al vettore avvenga prima che la merce stessa sia sulla nave (ad es. container). In questi casi è più indicata CIP.

Il venditore deve stipulare il contratto di trasporto alle condizioni usuali. Il trasporto deve seguire l'itinerario consueto ed essere eseguito da una nave normalmente utilizzata per il trasporto merci. Anche in questo caso è obbligatorio dotarsi di un documento di trasporto con funzioni di trasferimento (documento di consegna e di disponibilità) che va consegnato in tutte le sue parti. Qualora l'acquirente non sia interessato a ricevere questo documento (di solito un Bill of Lading), nel contratto vanno riportati accordi specifici.

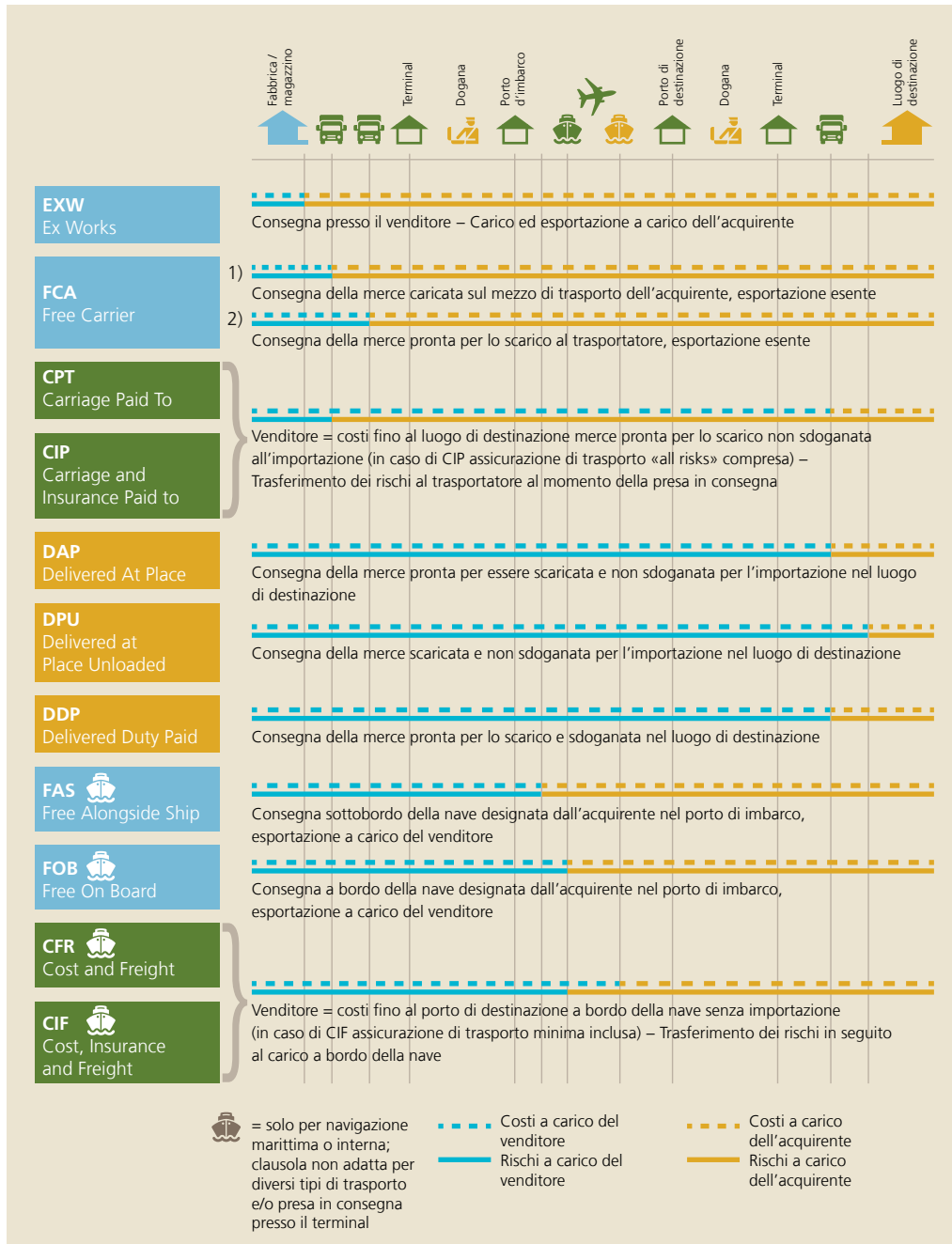
Inoltre, in caso di CIF, il venditore deve stipulare un contratto di assicurazione presso una compagnia assicurativa con reputazione impeccabile. La polizza deve prevedere una copertura pari al 110% del prezzo della merce nella valuta del contratto d'acquisto. La copertura assicurativa rappresenta però solo una copertura minima (a differenza della CIP). Questa copertura minima deve essere documentata conformemente alle clausole internazionali (C) delle Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association / International Underwriting Association). Nella maggior parte dei casi le parti preferiscono adottare una copertura più alta o addirittura totale (All Risks). Ciò però deve essere stabilito con una clausola a parte del contratto d'acquisto. Anche con CIF in caso di danni l'acquirente deve rivolgersi alla compagnia assicurativa per far valere le sue richieste di risarcimento.

Quanto alla ripartizione dei costi, al venditore competono (in aggiunta all'assicurazione) i costi di trasporto fino al porto di destinazione, oltre alle spese di esportazione. Invece i costi di scarico competono al venditore solo se così prevede il contratto di trasporto. In caso contrario i costi di scarico sono di pertinenza dell'acquirente. All'acquirente spetta anche eseguire e pagare le procedure d'importazione.²⁶

²⁶ Cfr. ICC Germany e.V., 2019, pag. 131 e segg.

5. Panoramica generale

Figura 15: Trasferimento dei costi e dei rischi Incoterms® 2020 – panoramica



Indice delle illustrazioni

Figura 1:	Tratte di trasporto e soggetti coinvolti	4
Figura 2:	Incoterms® 2020 – raggruppamenti	8
Figura 3:	Incoterms® 2020 – doveri di venditore e acquirente	9
Figura 4:	Consegna EXW	11
Figura 5:	Consegna FCA	12
Figura 6:	Consegna CPT	13
Figura 7:	Consegna CIP	14
Figura 8:	Consegna DAP	15
Figura 9:	Consegna DPU	16
Figura 10:	Consegna DDP	17
Figura 11:	Consegna FAS	18
Figura 12:	Consegna FOB	19
Figura 13:	Consegna CFR	20
Figura 14:	Consegna CIF	21
Figura 15:	Trasferimento dei costi e dei rischi Incoterms® 2020 – panoramica	22

Bibliografia

Büter, W. (2013). *Außenhandel. Grundlagen internationaler Handelsbeziehungen*. Berlin u. a.

Grüske, W. (2013). *Incoterms® 2010 – Praxishandbuch: Praxis-Know-how für Anwender zum offiziellen Regelwerk der Incoterms® 2010*. Torgau.

HGB Deutschland. (21 giugno 2019). *Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt geändert durch Art. 8 Abs. 4 des Gesetzes vom 8. Juni 2019 (BGBl. I S. 1002)*. (B. d. Justiz, ed.) Tratto il 5 ottobre 2019 da: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/HGB.pdf>

ICC Deutschland e. V. (2010). *Incoterms® 2010 - ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln (ICC-Publikation 715 ED)*. Berlin.

ICC Germany e. V. (2019). *Incoterms 2020 – Die Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln*. Berlin.

ICC Germany e.V. (nessuna data). *Warum Incoterms®?* Tratto il 5 ottobre 2019 da: <https://www.incoterms2020.de/>

Jahrmann, F.-U. (2016). *Außenhandel* (Vol. Kompakt-Training Praktische Betriebswirtschaft). (K. Olfert, a cura di) Herne.

Kluge, S. (20 settembre 2019). *Incoterms 2020*. (BEX Components AG) Tratto il 5 ottobre 2019 da: <https://www.bex.ag/blog/incoterms-2020/>

Mantissa e-learning. (2019). *Ten common mistakes in using the Incoterms rules*. Tratto il 5 ottobre 2019 da IncotermsExplained.com: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/common-mistakes/>

Codice delle obbligazioni svizzero. (1° aprile 2017). *Legge federale del 30 marzo 1911 di complemento del Codice civile svizzero (Libro quinto: Diritto delle obbligazioni)*. (Consiglio federale, ed.) Tratto il 5 ottobre 2019 da: <https://www.admin.ch/ch/i/rs/2/220.it.pdf>

UGB Österreich. (5 ottobre 2019). *Bundesgesetz über besondere zivilrechtliche Vorschriften für Unternehmen (Unternehmensgesetzbuch – UGB), StF: dRGBI. S 219/1897 (GBlÖ Nr. 86/1939)*. Tratto il 5 ottobre 2019 da RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001702>

UN-Kaufrechtskonvention. (5 ottobre 2019). *Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf, StfF: BGBl. Nr. 96/1988 (NR: GP XVII RV 94 AB 271 S. 38. BR: AB 3371 S. 494)*. Tratto il 5 ottobre 2019 da RIS: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/10002854/%C3%9Cbereinkommen%20der%20Vereinten%20Nationen%20%C3%BCber%20Vertr%C3%A4ge%20%C3%BCber%20den%20internationalen%20Warenkauf%2c%20Fassung%20vom%2006.09.2017.pdf>

WKO. (20 ottobre 2017). *Incoterms 2010. Regelungen im Kaufvertrag zu wesentlichen Verkäufer- und Käuferpflichten*. Tratto il 5 ottobre 2019 da: https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/Incoterms_2010_allgemein.html

Colophon

Autore

Prof. dr. Markus Hämmerle

Editore

PostFinance SA e swiss export

Data: novembre 2019

PostFinance SA

postfinance.ch/commercioestero

www.swiss-export.com

ISBN 978-3-906201-34-4



9 783906 201344 >