

IVA

Le soste logistiche di merce nelle cessioni comunitarie

di **Roberto Curcu**



Quando viene effettuata una vendita B2B di merce che parte dall'Italia per andare in altro Paese comunitario, l'operazione che si pone in essere è in genere una cessione intracomunitaria non imponibile, ma le cose possono variare nel caso in cui il **trasferimento della merce dal venditore all'acquirente non sia effettuato in esecuzione di un unico trasporto**.

Oltre ad essere necessaria la verifica di quanti siano i trasporti necessari per concludere l'operazione di vendita, è altresì fondamentale capire quando ci sono i trasferimenti di proprietà della merce.

Innanzitutto, **il trasporto deve considerarsi unico, nel caso in cui unico sia il soggetto che si accolla i rischi di perdita della merce dal Paese di partenza a quello di arrivo**; un tipico caso è quello in cui i soggetti materialmente esecutori del trasporto sono stati incaricati dallo stesso committente.

Volendo fare un esempio, un venditore italiano che **deve spedire la merce in Germania al proprio cliente**, potrebbe incaricare una prima impresa per il trasporto stradale della merce da Salerno a Verona, ed una seconda impresa per il trasporto ferroviario da Verona a Berlino; il trasporto deve sempre considerarsi unitario, ed in tale circostanza, essendo in presenza di un trasporto di merce dall'Italia alla Germania, ci sono le condizioni per poter considerare l'operazione come una **"semplice"** cessione intracomunitaria.

La stessa cosa succederebbe se il **venditore italiano incaricasse il primo trasportatore** di portare la merce a Innsbruck o a Monaco, ed un **secondo trasportatore** di prendere in carico la merce nelle città tirolese o bavarese, per fare la tratta finale del trasporto. **L'importante, è che i trasporti siano commissionati dopo che è stata definita la cessione, perché se la cessione fosse decisa dopo che la merce è già in altro Stato, le cose sarebbero diverse.**

Diverso è il caso quando il venditore italiano deve curare il trasporto fino ad un certo luogo,

magari presso depositi di logistica, in quanto è il cliente che provvede a curare l'ultima parte del trasporto.

In questo caso, chi scrive giunge a delle conclusioni che sono dettate in parte dalle linee guida pubblicate dalla Commissione Europea nel dicembre 2019, di commento alle modifiche normative intervenute sulle **operazioni a catena da parte del cosiddetto "quick fixes"**.

Da tale documento, chi scrive trae le conclusioni che nel caso in cui – si supponga – il soggetto italiano consegna la merce a Verona o a Monaco, ed il cliente berlinese curi l'ultima fase del viaggio, si pone in essere comunque una cessione intracomunitaria, in quanto in entrambi i casi **un unico soggetto ha curato il trasporto dallo Stato di partenza della merce a quello di arrivo.**

In questi casi è indifferente che il luogo di partenza del trasporto curato dal tedesco sia Verona e non Salerno, o che il luogo di consegna della merce trasportata dall'italiano sia **Monaco e non Berlino.**

Nel caso in cui, invece, la consegna della merce dal venditore all'acquirente non avvenga né nello Stato di partenza, né in quello di arrivo, le cose si complicano; ad esempio, il caso è quello in cui il soggetto italiano consegna al tedesco la merce ad Innsbruck, in quanto è nella città tirolese che viene trasferito il rischio del trasporto, e da tale città fino a Berlino la merce viene trasportata a cura del cliente tedesco; in questo caso, il soggetto italiano effettua una **cessione comunitaria non imponibile**, ma il soggetto tedesco effettua un acquisto comunitario in Austria, e quindi deve qui essere identificato e deve chiedere al soggetto italiano di emettere fattura su una **posizione Iva austriaca.**

Diversi ancora sono i casi se i trasporti non sono eseguiti in funzione di un'unica operazione di vendita già determinata, ma le volontà contrattuali sorgono in momenti diversi.

Si pensi al caso in cui l'impresa di Salerno, per poter rifornire in maniera più tempestiva le imprese tedesche, decida di stipulare **contratti di logistica con imprese del settore, che stoccano determinati quantitativi di merce, in attesa di essere ceduti**, in depositi di Verona, Innsbruck, o Monaco.

Nel primo caso, il trasferimento di merce da Salerno a Verona è una operazione irrilevante ai fini Iva, e nel momento di spedizione della merce da Verona a Berlino si pone in essere una **cessione comunitaria non imponibile.** Gli altri casi, invece, impongono **l'obbligo di identificazione all'estero del venditore italiano.**

Nel caso di invio di merce nel magazzino di Monaco, tale spedizione si configura come una **cessione comunitaria "a se stessi", ed il venditore italiano deve identificarsi** in Germania, effettuare con la posizione Iva tedesca l'acquisto comunitario nel momento di ricezione della merce, e con la stessa posizione Iva effettuare una cessione nazionale tedesca assoggettata ad Iva tedesca (e considerata fuori campo per la normativa italiana).

Nel caso in cui, invece, **l'invio di un certo stock di merce venga effettuato su un deposito austriaco**, serve l'identificazione austriaca, e nel momento di invio viene effettuata una cessione comunitaria assimilata **dalla partita Iva italiana a quella austriaca**. Nel momento di vendita della merce al cliente tedesco, si pone in essere una operazione che si qualifica come **non territoriale per la normativa italiana**, ma che è una **cessione intracomunitaria dall'Austria alla Germania**, e che deve quindi essere gestita con la **posizione Iva austriaca, seguendo le regole di quel Paese**.