vinetur

Gli Stati Uniti vieteranno le importazioni di alcol canadese dal 29 settembre

Washington sostituisce i dazi del 50% su latticini, alcol e motociclette di grossa cilindrata con un divieto dopo il fallimento dei colloqui commerciali.

giovedì 24 settembre 2026



Gli Stati Uniti sono pronti a vietare, a partire dal 29 settembre, le importazioni di diversi prodotti canadesi, incluso l'alcol, segnando una nuova escalation in una disputa commerciale già passata dai dazi a un divieto totale su beni selezionati.

FreightWaves ha riferito che Washington ha annunciato l'8 settembre che avrebbe proibito le importazioni di latticini, alcol e motociclette canadesi di grossa cilindrata. La mossa è arrivata dopo il fallimento dei colloqui commerciali tra Stati Uniti e Canada il 22 agosto. Successivamente, gli Stati Uniti hanno imposto dazi del 50% su circa 20 miliardi di dollari di beni canadesi, e il Canada ha risposto due giorni dopo con dazi ritorsivi di pari entità.

La nuova restrizione va oltre i precedenti aumenti tariffari perché blocca il commercio di specifiche linee di prodotto invece di renderle soltanto più costose. Secondo FreightWaves, il divieto sostituisce i dazi del 50% precedentemente applicati ai sensi della Sezione 338 del Tariff Act del 1930 agli stessi tre settori. La disputa più ampia si innesta inoltre su una misura separata ai sensi della Sezione 301, entrata in vigore il 24 luglio, che ha fissato un dazio di base del 10% sui beni provenienti da 60 economie, incluso il Canada, per accuse legate all'applicazione delle norme contro il lavoro forzato.

Un alto funzionario dell'amministrazione statunitense ha detto alla CBC che le categorie vietate sono state scelte perché il Canada ha una bassa penetrazione delle importazioni nel mercato statunitense di quei prodotti, oppure perché gli Stati Uniti dispongono di una forte produzione domestica o di fornitori esteri alternativi. FreightWaves ha affermato che i dati commerciali disponibili sostengono in linea generale questa spiegazione, soprattutto nelle categorie alcoliche come birra e vino, dove le importazioni canadesi rappresentano solo una piccola quota del mercato statunitense.

Usando i dati commerciali del 2025 e le stime di mercato del settore, FreightWaves ha rilevato che la birra canadese rappresentava circa lo 0,053% del mercato statunitense della birra, il vino lo 0,461% e la birra analcolica lo 0,823%. I superalcolici erano più alti, all'1,848%, mentre il siero di latte e i prodotti lattiero-caseari canadesi raggiungevano l'1,939% e le motociclette con motori sopra gli 800 cc l'1,321%. In altre parole, la maggior parte delle categorie vietate rappresenta una quota limitata della domanda

complessiva negli Stati Uniti, anche se è importante in nicchie specifiche.

Questo conta soprattutto per le bevande, perché è improbabile che l'impatto si distribuisca in modo uniforme sul mercato. Il vino canadese è una piccola parte del business vinicolo complessivo degli Stati Uniti, ma il divieto potrebbe comunque perturbare catene di approvvigionamento consolidate, impegni contrattuali e prezzi per importatori e distributori che gestiscono quei prodotti. La stessa incertezza vale per acquirenti e grossisti di superalcolici, soprattutto in vista della data di entrata in vigore del 29 settembre. I prodotti con una base di clientela specializzata, come l'icewine canadese, potrebbero subire uno shock più evidente di quanto suggeriscano le quote di mercato nazionali complessive.

FreightWaves ha detto che i superalcolici sembrano essere la categoria alcolica con la maggiore esposizione diretta agli scambi. La sua analisi ha mostrato che nel 2025 gli Stati Uniti avevano un deficit commerciale con il Canada di 495,7 milioni di dollari nei superalcolici, molto più ampio degli squilibri osservati negli altri beni vietati. Le esportazioni canadesi di superalcolici verso gli Stati Uniti erano guidate da liquori e cordiali, per 385,7 milioni di dollari, e dai whisky in stile canadese, per un totale di 207,9 milioni di dollari. Per confronto, gli Stati Uniti registravano un surplus commerciale con il Canada nel vino, pari a 41,8 milioni di dollari, e nel siero di latte e nei latticini, pari a 33,6 milioni di dollari.

Per il vino, l'effetto sul mercato complessivo può essere limitato, ma il mix di prodotto è importante. FreightWaves ha osservato che gli Stati Uniti hanno una grande industria vinicola nazionale in grado di sostituire gran parte dell'offerta generale. L'icewine è diverso. Il Canada è il principale produttore mondiale, mentre la produzione statunitense è piccola e concentrata in poche regioni fredde, come i Finger Lakes di New York e alcune aree del Michigan. FreightWaves ha detto anche che le esportazioni canadesi di icewine sono più diversificate di quelle automobilistiche, con la Cina storicamente al primo posto e gli Stati Uniti secondo mercato con circa il 23,5%. Ciò significa che i produttori canadesi non dipendono dai compratori statunitensi quanto altri settori, il che può ridurre il potere di leva degli Stati Uniti in quella nicchia.

La guerra commerciale viene misurata anche nei dati sui trasporti, sebbene finora l'impatto più ampio sul traffico merci sia apparso limitato. FreightWaves ha citato dati SONAR che mostrano come il volume totale dei container ferroviari caricati in uscita dal Canada verso gli Stati Uniti fosse in graduale calo dall'inizio di febbraio, con una flessione statisticamente significativa di circa il 10% fino a fine agosto. L'indice è poi crollato bruscamente l'8 settembre, il giorno dell'annuncio del divieto, scendendo a 601 da rilevazioni nella fascia dei 900. Ma il calo non è durato. Nel giro di circa una settimana e mezzo, la misura era risalita sopra 960 prima di assestarsi di nuovo nell'intervallo tra 750 e 900.

Questo andamento suggerisce che il cambio di politica abbia provocato uno shock di breve termine nei mercati del trasporto merci, ma non un crollo generalizzato del traffico transfrontaliero. FreightWaves ha detto che gli effetti più chiari probabilmente resteranno concentrati nei settori direttamente colpiti dal divieto, e non nell'intera rete di trasporto merci nordamericana.

Gli indicatori del trasporto su camion vicino al confine hanno mostrato qualche tensione. Il tasso di rifiuto delle offerte di carico di SONAR per Buffalo, New York, uno dei corridoi merci più trafficati tra Stati Uniti e Canada, è salito da circa il 12% a metà giugno a poco più del 20% all'inizio di settembre, prima di scendere al 18,41%. Allo stesso tempo, i dati nazionali canadesi sul truckload hanno mostrato un quadro diverso. FreightWaves ha detto che l'indice canadese di rifiuto del truckload è sceso da circa il 7,5% a febbraio al 3,57%, mentre il suo indice dei volumi del truckload è salito moderatamente da circa 13.700 a 14.475. Questa combinazione indica un mercato che continua a muovere merci, anche se la politica commerciale diventa più restrittiva.

La disputa si è sviluppata per fasi nel corso dell'estate. Il 20 luglio, il presidente Donald Trump ha firmato tre proclami invocando la Sezione 338 contro latticini canadesi, veicoli a motore e bevande alcoliche. FreightWaves ha osservato che la norma non era mai stata usata prima da un presidente statunitense. L'amministrazione ha collegato le misure a conclusioni secondo cui il Canada avrebbe discriminato il commercio statunitense, incluso l'accesso alle quote lattiero-casearie, le misure ritorsive che colpiscono i veicoli prodotti negli Stati Uniti e i boicottaggi canadesi dell'alcol contro i prodotti statunitensi.

Gli economisti considerano in genere i dazi come tasse sulle importazioni, con il costo finale spesso ripartito tra venditori esteri, importatori domestici e consumatori a seconda del prodotto e del grado di potere di mercato su ciascun lato. FreightWaves ha sostenuto che in molte delle categorie ora sottoposte a restrizione, e soprattutto nei prodotti del settore beverage specializzati con sostituti limitati, è probabile che una quota significativa del costo ricada sugli acquirenti statunitensi invece di essere assorbita interamente dagli esportatori canadesi.

Salvo che Washington o Ottawa cambino rotta prima del 29 settembre, il divieto sull'alcol dovrebbe aggiungere nuova pressione al commercio transfrontaliero di bevande in un momento in cui importatori, distributori e operatori del trasporto stanno già adeguando contratti e piani di approvvigionamento ai ripetuti cambiamenti tariffari.