vinetur

# Gli Stati Uniti inaspriranno le norme doganali per gli importatori esteri dal 5 gennaio 2027

Le aziende che operano come importatori ufficiali dovranno aderire al CTPAT o avvalersi di intermediari doganali convalidati, con piena conformità entro il 6 maggio 2027

sabato 21 novembre 2026



Dal 5 gennaio 2027, le aziende estere che operano come importatori ufficiali di merci dirette negli Stati Uniti saranno soggette a nuove norme doganali, un cambiamento che potrebbe costringere molti importatori a rivedere le procedure di sdoganamento delle merci e la scelta degli intermediari nei porti statunitensi.

In un aggiornamento sulla logistica pubblicato venerdì 20 novembre, la Wine & Spirits Shippers Association ha dichiarato che la U.S. Customs and Border Protection (CBP) procederà con una norma finale provvisoria che introduce nuove condizioni per gli importatori ufficiali esteri, spesso indicati come foreign IOR. In base alla norma, in generale questi importatori dovranno essere partecipanti convalidati al Customs Trade Partnership Against Terrorism, noto come CTPAT, oppure avvalersi di un intermediario doganale autorizzato e convalidato dal CTPAT per introdurre merci nel Paese.

L'associazione ha dichiarato che la norma introduce anche nuovi obblighi di comunicazione relativi ai moduli CBP 3461 e 7501, utilizzati nelle procedure di ingresso e svincolo delle merci. Gli intermediari doganali potranno chiedere un rinvio dell'adeguamento per alcune disposizioni, ma la piena conformità è richiesta entro il 6 maggio 2027, secondo l'aggiornamento. Sarà possibile presentare osservazioni sulla norma provvisoria fino al 5 gennaio 2027, mentre quelle relative a una proposta separata della CBP sulle comunicazioni riguardanti la catena di approvvigionamento dovranno essere inviate entro il 1° dicembre.

Il cambiamento è rilevante perché molti venditori esteri e operatori della catena di approvvigionamento si affidano a strutture con importatori ufficiali esteri per introdurre merci negli Stati Uniti senza trasferire il ruolo di importatore a un acquirente nazionale. Per queste aziende, la nuova norma potrebbe comportare l'adesione a un programma di convalida della sicurezza oppure un cambiamento nella rappresentanza doganale. Secondo le associazioni di settore, le imprese dovrebbero quindi iniziare a verificare le procedure di ingresso, la gestione della documentazione e i rapporti con gli intermediari ben prima dell'entrata in vigore della norma.

Per il settore delle bevande, le conseguenze potrebbero essere particolarmente concrete. Le spedizioni di vino e distillati si svolgono spesso attraverso articolate strutture di importazione che coinvolgono produttori esteri, magazzini statunitensi,

intermediari doganali e trasporti a temperatura controllata con scadenze precise. Se, all'entrata in vigore della norma, un importatore estero non sarà convalidato né si avvarrà di un intermediario convalidato, le pratiche doganali potrebbero subire ritardi o altre interruzioni. Ciò espone a rischi gli importatori di vino, birra e distillati che dipendono da svincoli portuali regolari e da una distribuzione programmata con precisione.

L'associazione ha inquadrato il cambiamento delle norme doganali in un periodo più ampio di incertezza per il trasporto marittimo globale e il commercio delle bevande. Nello stesso aggiornamento ha segnalato l'inasprirsi di una controversia tariffaria che interessa le spedizioni di Scotch whisky verso l'India. Secondo l'associazione, le autorità doganali indiane applicano dazi e imposte effettivi pari al 162,5% sulle importazioni di Scotch sfuso, nonostante un accordo commerciale tra Regno Unito e India, entrato in vigore a luglio, abbia ridotto dal 150% al 75% i dazi sul whisky. La controversia riguarda la classificazione del whisky sfuso destinato all'assemblaggio e, secondo quanto riferito, oltre 80 container riconducibili a grandi aziende di distillati sono fermi nei porti indiani.

L'associazione di categoria ha inoltre dichiarato che l'Office of the United States Trade Representative ha prorogato fino al 9 gennaio 2027 la sospensione delle tariffe marittime previste dalla Sezione 301 e rivolte alle navi costruite o gestite dalla Cina. La sospensione offre un sollievo temporaneo a vettori e importatori, ma non elimina la più ampia incertezza sui futuri costi di trasporto. Per gli importatori di bevande, ciò significa che la nuova norma della CBP arriva in un momento in cui le aziende devono già fare i conti con variazioni delle tariffe di trasporto, della disponibilità di navi e dei rischi legati alle politiche commerciali.

Nell'aggiornamento del 20 novembre, la WSSA ha descritto anche pressioni logistiche più ampie che potrebbero influire sulla pianificazione delle importazioni nelle prossime settimane e nei prossimi mesi. L'associazione ha affermato che le condizioni di sicurezza nello Stretto di Hormuz restavano molto instabili dopo ulteriori attacchi a petroliere il 16 e il 18 novembre, con un aumento dell'esposizione al rischio e della probabilità di sovrapprezzi applicati dai vettori e di modifiche agli orari. Ha inoltre riferito che i vettori stanno continuando a instradare una quota crescente delle merci tra Asia ed Europa attraverso il Canale di Suez: oltre il 50% della capacità su questa

rotta transita ora dal canale anziché circumnavigare l'Africa. Questo cambiamento ha reso disponibili circa 500.000 TEU di capacità globale per il trasporto di container, sebbene, secondo l'associazione, il pieno ritorno alla normalità possa richiedere ancora dai sei ai 12 mesi.

In Europa, l'associazione ha dichiarato che le recenti piogge hanno migliorato i livelli idrometrici del Reno, consentendo alle chiatte di trasportare carichi più pesanti dopo mesi di restrizioni dovute alla scarsità d'acqua. Ha tuttavia precisato che il sistema fluviale non è ancora tornato completamente alla normalità e che la domanda resta elevata a causa dei volumi stagionali di traffico.

L'aggiornamento ha inoltre segnalato tensioni sindacali sulla costa occidentale degli Stati Uniti, in vista della scadenza contrattuale di sabato 21 novembre tra ILWU Local 26 e la Pacific Maritime Association. Secondo la WSSA, Local 26, che rappresenta circa 250 addetti alla sicurezza nei porti di Los Angeles e Long Beach, aveva dichiarato di non essere disposto a prorogare il contratto oltre la scadenza fissata alle 00:01 di sabato 21 novembre, dopo che i colloqui di martedì 17 novembre non avevano portato a un accordo. L'associazione ha avvertito che un eventuale sciopero di Local 26 potrebbe coinvolgere anche altri lavoratori ILWU nei porti e interrompere le operazioni dei terminal, la movimentazione delle navi, il ritiro dei container e il trasporto via terra.

In questo contesto, i nuovi requisiti della CBP aggiungono un ulteriore adempimento per gli importatori che dipendono da un ingresso prevedibile delle merci negli Stati Uniti. Le aziende che si avvalgono di strutture con importatori ufficiali esteri potrebbero dover decidere se richiedere direttamente la convalida CTPAT o trasferire le pratiche a un intermediario già in possesso dei requisiti. Per alcuni importatori, la verifica potrebbe comportare anche modifiche contrattuali, aggiornamenti delle comunicazioni sui dati e un'analisi più approfondita di chi sia legalmente responsabile della spedizione al momento dell'ingresso.

La WSSA ha dichiarato di aver tenuto un webinar sull'argomento martedì 17 novembre e di voler continuare a fornire indicazioni ai propri membri man mano che i requisiti evolveranno.