vinetur

Los transportistas de Kenia piden frenar el límite horario al transporte de alcohol

La patronal avisa de pérdidas millonarias, empleos en riesgo, trabas al comercio regional

domingo 15 de noviembre de 2026



Este sábado, 14 de noviembre, la Asociación de Transportistas de Kenia (KTA, por sus siglas en inglés) pidió al Parlamento que revise varios puntos del proyecto de reforma de la ley de control de bebidas alcohólicas y drogas de 2026, que plantea limitar el

transporte de alcohol al horario de 6.00 a 18.00. La organización sostiene que la medida, pensada para frenar el comercio ilícito, puede alterar la actividad de empresas que operan dentro de la ley, poner en riesgo miles de empleos y dificultar el comercio con otros países de África oriental.

La principal objeción de los transportistas se centra en esa franja horaria fija para mover bebidas alcohólicas por carretera. La KTA sostiene que una restricción de ese tipo no se ajusta al funcionamiento del transporte de larga distancia, que depende de movimientos coordinados entre puertos, aduanas, almacenes, básculas de pesaje y pasos fronterizos. En ese esquema, los camiones suelen circular a cualquier hora para cumplir plazos de entrega, evitar atascos y completar trámites en frontera.

El presidente de la asociación, Newton Wang’oo, afirmó que el sector apoya los esfuerzos del Gobierno para eliminar el alcohol ilícito y proteger al consumidor, pero considera que la propuesta castiga a operadores legales sin atacar de forma directa a las redes criminales. En sus palabras, restringir el movimiento de carga legítima alteraría la cadena de suministro, pondría en riesgo puestos de trabajo y elevaría el coste de operar, mientras tendría un efecto limitado sobre quienes ya actúan fuera de la ley.

La KTA apoya su posición en un análisis preliminar del sector. Según sus cálculos, la carga vinculada al alcohol sostiene unos 7.500 empleos directos, genera alrededor de 43.900 millones de chelines kenianos al año en ingresos por transporte y equivale a la actividad de 3.000 camiones en Kenia y en rutas de la región. La asociación estima que la limitación horaria reduciría la capacidad de transporte entre un 14,3% y un 33,3%, lo que pondría en riesgo entre 6.300 y 14.600 millones de chelines kenianos al año en ingresos del negocio logístico.

La patronal añade que un horario cerrado de 12 horas puede dejar camiones inmovilizados en distintos puntos de la cadena, con retrasos en puertos, esperas en aduanas y más tiempo parado en carretera. Ese efecto, a su juicio, encarecería las operaciones y alteraría los calendarios de entrega. La advertencia no se limita a distribuidores de alcohol y empresas de transporte: también alcanzaría a fabricantes, mayoristas, minoristas y otros operadores que dependen de un flujo regular de

mercancías.

Para el sector de bebidas, la medida podría traducirse en un aumento del gasto logístico y en una distribución más lenta de cervezas, vinos y destilados dentro de Kenia y hacia mercados vecinos. También podría complicar el tránsito de mercancías con destino a países sin litoral de África oriental, donde la red logística keniana tiene un papel central como corredor de paso.

La asociación sostiene además que la propuesta puede restar atractivo a Kenia como centro logístico regional. El país canaliza una parte relevante del tráfico de mercancías hacia Estados miembros de la Comunidad de África Oriental y hacia la región de los Grandes Lagos. Si el transporte de bebidas alcohólicas queda limitado al horario diurno, la KTA considera que parte de esa carga perdería flexibilidad en rutas internacionales que necesitan operar de forma continua para ajustar tiempos de puerto, frontera y entrega.

Otro punto que preocupa a los transportistas es la posibilidad de que la reforma introduzca licencias adicionales para mover este tipo de productos. La KTA entiende que ese cambio aumentaría la carga regulatoria sobre empresas que ya trabajan bajo normas de transporte y cumplimiento aduanero. La organización también pide que los transportistas no sean considerados responsables de infracciones cometidas por terceros cuando hayan aplicado una diligencia razonable en la comprobación de la carga.

La asociación defiende que la lucha contra el alcohol ilícito debe repartirse entre fabricantes, distribuidores, reguladores, cuerpos de control y resto de operadores de la cadena, en lugar de trasladar una parte desproporcionada de esa responsabilidad a las empresas de transporte. Como alternativa a una limitación general del horario, plantea invertir en sistemas digitales de trazabilidad y en controles basados en inteligencia para identificar envíos sospechosos y seguir los productos desde el origen hasta su destino final.

Junto a esos cambios, la KTA reclama una evaluación económica completa antes de aplicar la reforma y consultas con el sector del transporte para medir sus efectos sobre el empleo, la actividad empresarial y el comercio transfronterizo. La organización

sostiene que una norma dirigida a frenar el comercio ilícito debe diseñarse de forma que no altere la actividad comercial legal ni el movimiento regular de mercancías dentro de Kenia y en sus corredores regionales.