vinetur

Gli autotrasportatori keniani contestano la legge che limita il trasporto di alcolici alle ore diurne

Secondo l’associazione di categoria, la fascia di 12 ore potrebbe ridurre la capacità di trasporto merci dal 14,3% al 33,3%, mettendo a rischio ricavi annui tra Sh6,3 e Sh14,6 miliardi

domenica 15 novembre 2026



Gli autotrasportatori keniani contestano una proposta che limiterebbe il trasporto di bevande alcoliche alle ore diurne. Secondo il settore, la misura potrebbe compromettere le operazioni di trasporto merci, mettere a rischio posti di lavoro e far aumentare i costi lungo le catene di approvvigionamento dell'Africa orientale.

Sabato 14 novembre, la Kenya Transporters Association ha chiesto al Parlamento di rivedere alcune disposizioni dell'Alcoholic Drinks and Drugs Control Laws (Amendment) Bill, 2026, che limiterebbero il trasporto di alcolici alla fascia compresa tra le 6:00 e le 18:00. L'associazione ha dichiarato di sostenere gli sforzi per contrastare gli alcolici illeciti, ma ha sostenuto che la proposta graverebbe sugli operatori legali più che sulle reti criminali.

Al centro della questione c'è una norma sul trasporto che, secondo l'associazione, non tiene conto delle modalità con cui le merci circolano in Kenya e nella regione. I trasporti su lunga distanza si svolgono spesso senza interruzioni per rispettare gli orari portuali, i tempi delle procedure doganali, l'accesso ai magazzini, i requisiti delle pese e le finestre per l'attraversamento delle frontiere. Una limitazione alle sole ore diurne, ha affermato l'associazione, potrebbe lasciare i camion bloccati durante il tragitto, ritardare le consegne e aumentare i costi operativi.

Il presidente della KTA, Newton Wang'oo, ha dichiarato che l'associazione condivide l'obiettivo dichiarato dal governo di tutelare i consumatori e contrastare il commercio illegale di alcolici, ma ha aggiunto che la legge nella sua forma attuale colpirebbe gli autotrasportatori che rispettano le norme senza riuscire a fermare in modo significativo i contrabbandieri e gli altri operatori illeciti.

Ha sostenuto che il trasporto di merci legali non dovrebbe essere rallentato da norme che, a suo avviso, difficilmente scoraggerebbero chi opera già al di fuori della legge. Secondo l'associazione, le restrizioni al trasporto potrebbero interrompere le catene di approvvigionamento, mettere a rischio posti di lavoro e aumentare i costi per le imprese.

Secondo un'analisi preliminare del settore condotta dall'associazione, il trasporto di merci legate agli alcolici sostiene circa 7.500 posti di lavoro diretti, genera ricavi annui stimati in Sh43,9 miliardi e corrisponde all'attività di 3.000 camion in Kenya e nei

mercati confinanti. La KTA stima che le norme proposte potrebbero ridurre la capacità di trasporto dal 14,3% al 33,3%, mettendo a rischio ricavi annui compresi tra Sh6,3 e Sh14,6 miliardi.

Questi dati non sono stati verificati in modo indipendente, ma danno un'idea della portata delle preoccupazioni espresse dal settore. L'associazione ha affermato che gli effetti non si limiterebbero alle aziende di trasporto e ai distributori di alcolici. Anche produttori, grossisti, dettaglianti e altre imprese che dipendono da servizi di trasporto merci affidabili potrebbero subire ritardi e un aumento delle spese logistiche.

In tal caso, parte dei costi aggiuntivi potrebbe ricadere sugli acquirenti. Per il settore delle bevande, la norma potrebbe rendere più costosa la distribuzione di birra, vino e superalcolici in Kenya e complicare le spedizioni che attraversano il Paese dirette verso i mercati dell'Africa orientale senza sbocco sul mare. Il Kenya è un'importante via di transito per il commercio regionale e ogni nuova limitazione alla circolazione dei camion può incidere sia sulle merci dirette ai Paesi confinanti sia sulle consegne interne.

L'associazione ha inoltre avvertito che il disegno di legge potrebbe indebolire il ruolo del Kenya come hub logistico regionale. Il Paese movimenta merci dirette a diversi Stati senza sbocco sul mare della Comunità dell'Africa orientale e della più ampia regione dei Grandi Laghi; secondo gli autotrasportatori, una finestra operativa più ristretta renderebbe più difficile pianificare i trasporti transfrontalieri.

La KTA ha affermato che la logistica moderna dipende dal coordinamento continuo tra porti, depositi interni, strutture di stoccaggio e posti di frontiera. Un camion che trasporta un carico legale potrebbe dover viaggiare di notte per evitare la congestione, rispettare le scadenze doganali o raccordarsi con altre fasi della catena di approvvigionamento. Secondo gli autotrasportatori, una finestra di 12 ore per il trasporto di alcolici non rispecchia queste esigenze.

Oltre alla limitazione oraria, l'associazione si è opposta alle proposte che potrebbero introdurre nuovi obblighi di licenza per gli autotrasportatori. Ha dichiarato che le aziende sono già soggette alle norme vigenti in materia di trasporto merci e conformità e che ulteriori permessi aumenterebbero gli oneri normativi e i costi, senza migliorare

chiaramente i controlli.

L’associazione chiede ai legislatori di eliminare il limite al trasporto nella fascia dalle 6:00 alle 18:00, tutelare i trasporti merci su lunga distanza e le merci in transito internazionale, e accantonare quelle che definisce misure aggiuntive e superflue in materia di licenze. Chiede inoltre che gli autotrasportatori non siano ritenuti responsabili per reati commessi da terzi quando l’azienda abbia svolto le opportune verifiche.

Questa richiesta rientra in una più ampia argomentazione del settore: la responsabilità di contrastare gli alcolici illeciti dovrebbe essere condivisa da tutta la catena di approvvigionamento, inclusi produttori, distributori, autorità di regolamentazione e forze dell’ordine, anziché ricadere soprattutto sugli operatori del trasporto su strada.

Invece di imporre ampie restrizioni alla circolazione, l’associazione ha affermato che il governo dovrebbe investire in sistemi digitali di tracciabilità e in controlli basati sull’intelligence. A suo avviso, questi strumenti sarebbero più efficaci di una regola generale che limita il trasporto alle ore diurne nell’individuare le spedizioni sospette e seguire i prodotti dai produttori alle destinazioni finali.

La KTA chiede inoltre una valutazione completa dell’impatto economico prima dell’adozione della misura, oltre a ulteriori consultazioni con gli operatori del trasporto e le altre associazioni di settore. Ha affermato che le leggi volte a fermare il commercio illecito dovrebbero essere elaborate con attenzione, per evitare di compromettere gli scambi legali o danneggiare i settori che dipendono da consegne soggette a tempi precisi.

La proposta arriva mentre il Kenya continua a fare i conti con i danni sociali e per la salute pubblica legati agli alcolici illeciti. La situazione ha alimentato la richiesta di controlli più severi, ma secondo gli autotrasportatori la sfida per i legislatori consiste nel colpire la produzione e la distribuzione illegali senza rallentare il commercio legale, che sostiene posti di lavoro e scambi regionali.