el canal
MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



El DeCA digital ha entrado en vigor este lunes para los transportes de ámbito nacional (Imagen: OpenAI)

Los transportistas afrontan entre la prudencia y el caos la implantación del DeCA electrónico

Las empresas mantienen el formato físico del documento, aunque con un código QR que redirige a la versión digital del documento de control administrativo del transporte

POR ALEJANDRO FLORES GARCÍA - 6 octubre, 2026

La entrada en vigor del documento de control administrativo (DeCA) electrónico para los transportes de ámbito nacional, que se ha hecho efectiva este lunes, día 5 de octubre, está generando sensaciones contrapuestas entre las empresas y organizaciones del transporte por carretera. Mientras algunas entidades aseguran que la implantación está transcurriendo con normalidad y sin incidencias reportadas, otras advierten de dificultades de base vinculadas a un incremento de la carga administrativa y las "ambigüedades" sobre el responsable de generarlo.

La presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), Sonia García, ha calificado de "caos tremendo" los primeros días de aplicación. Uno de los principales problemas que apunta tiene que ver con las dudas sobre quién debe asumir la responsabilidad de generar el DeCA electrónico.

Según explica, algunos centros de carga que hasta ahora elaboraban el documento en papel consideran que no les corresponde hacerlo en formato electrónico al no ser los cargadores contractuales. "Están surgiendo muchos rechazos por parte de esos centros de carga que no eran los cargadores y que eran los que antes realizaban el documento, y el peso nos lo trasladan a las empresas de transporte", afirma.

Fenadismer recuerda que "la normativa no establece un único responsable de emitir el documento, lo que significa que puede generarlo cualquiera de las partes implicadas en el contrato de transporte, normalmente el cargador contractual, el operador logístico o el propio transportista", aunque añade que "el hecho de que cualquiera pueda emitirlo no significa que la responsabilidad recaiga sobre una sola parte".

Otra de las críticas de Asetrabi se dirige al hecho de que la implantación del DeCA electrónico no supone todavía la desaparición del papel. De hecho, como ha podido comprobar El Canal, en algunas operativas, los transportistas siguen empleando el albarán físico, al que se incorpora un código QR que permite acceder al DeCA en formato digital: "Vamos a seguir teniendo el papel y, además, vamos a tener un trabajo añadido con el digital", afirma García. En este sentido, considera que el proceso debería avanzar hacia una digitalización integral de la documentación del transporte.



Sonia García: "Vamos a seguir teniendo el papel y, además, vamos a tener un trabajo añadido con el digital"

García también apunta a problemas con la herramienta gratuita que ha puesto a disposición el Ministerio de Transportes. Según explica, “el Ministerio de Transportes lanzó su plataforma DeCA gratuita el viernes, hubo un colapso tremendo y tarda mucho tiempo en responder para darte de alta”. Además, apunta Sonia García, “lleva desde este lunes por la tarde caída”.

Desde la Federación Catalana de Transportes de Barcelona (Transcalit), su presidente, Jesús Lozano, también coincide en que “la implantación ha sido muy caótica”, dado que en la misma interpretación de la norma “quedan ambigüedades que llevan a interpretaciones diferentes”.

Lozano coincide con Sonia García en señalar que parte del problema radica en que solo se está digitalizando una parte de la documentación. En este contexto, destaca las dificultades que pueden aparecer en determinadas operativas: “Al pequeño le está costando mucho más, y el grande está apostando por plataformas en las cuales el conductor se tiene que descargar la plataforma y la empresa pierde la trazabilidad del documento”, enumera, y apunta también a los problemas de trazabilidad cuando haya cambios de semirremolques o tractoras.

Pese a las dificultades, Lozano considera que el sector está asumiendo el proceso como un primer paso. No obstante, del mismo modo que Sonia García, reclama que “no podemos convivir con una parte digital y otra física. O lo digitalizamos todo, o todo lo tenemos físico, pero convivir con los dos sistemas es imposible”, sostiene.



Jesús Lozano: “Quedan ambigüedades que llevan a interpretaciones diferentes”

Frente a estas dificultades, el presidente de la Asociación de Empresas Transportistas de Contenedores (ATEC) del puerto de Barcelona, Óscar González, asegura que su organización no ha recibido ninguna incidencia durante los primeros días de aplicación. “Nadie nos ha reportado nada”, señala González, que considera que el sistema está funcionando con normalidad.

En el caso de las empresas de transporte de contenedores, que trabajan normalmente con sistemas como PORTIC, la adaptación no ha requerido un despliegue especialmente complejo. “Para nosotros, el DeCA digital está automatizado”, indica. Según González, el proceso consiste en generar el documento y alojarlo en la nube: “Cuando generas un albarán, directamente se cuelga en la nube”.

El presidente de ATEC reconoce, no obstante, que la digitalización supone algunos costes adicionales para las empresas: “Hay que pagar una cuota para tener un espacio en la nube”. Sin embargo, Óscar González considera que todavía es pronto para valorar cómo funcionará el sistema durante los controles policiales en carretera: “Veremos realmente cómo nos paran y qué nos piden, qué nos dicen, qué no nos dicen. Estas cosas no están claras hasta que no se ponen en práctica”.



Óscar González: “Para nosotros, el DeCA digital está automatizado”

El vicepresidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), Juan Ortega, tampoco tiene constancia de incidencias entre las empresas de su entorno. Ortega explica que, en esta primera fase, el documento puede mostrarse a través del teléfono o mediante un código QR incorporado al albarán físico. “Se puede llevar el código QR en el móvil o en el albarán físico”, señala.



Juan Ortega: “Se puede llevar el código QR en el móvil o en el albarán físico”

Por su parte, el gerente de la Asociación de Transportistas Portuarios de Barcelona (Sintraport), Juan Pozo, tampoco ha recibido información sobre incidencias o inspecciones relacionadas con el nuevo sistema, y añade que “en principio, las empresas han adaptado sus sistemas y todo debería ser como antes, lo único que en lugar de entregar un papel, enseñas el código QR y se descarga la información en el dispositivo”. No obstante, recuerda que “es muy pronto para extraer conclusiones”.



Juan Pozo: “Es muy pronto para extraer conclusiones”