

El Documento electrónico de Control Administrativo es obligatorio a partir de hoy, según establece la Ley de Movilidad Sostenible

El DeCA es solo la punta del iceberg en la transformación digital documental del transporte por carretera

ASTIC reclama mayor flexibilidad para facilitar la adaptación de las empresas y recuerda los periodos transitorios aplicados al tacógrafo inteligente de segunda generación y las ZBE

Madrid, 5 de octubre de 2026.- El Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA) en el transporte profesional por carretera, que entra en vigor hoy, supone el inicio de un proceso de modernización digital de la documentación de este sector estratégico que marca un punto de inflexión en la operativa diaria de sus empresas. Una normativa que no debería interpretarse como una obligación puntual, sino como el primer paso de una transformación que afectará progresivamente a toda la cadena documental del transporte.

El próximo gran hito llegará en julio de 2027, cuando las Administraciones de los Estados miembros de la Unión Europea deberán aceptar el eFTI (Información Electrónica sobre el Transporte de Mercancías). Un proceso que, previsiblemente, se extenderá posteriormente al ámbito privado, en torno a 2029. En paralelo, las empresas de transporte ya están avanzando en la implantación de soluciones como la carta de porte electrónica y el e-CMR, este último para las operaciones de transporte internacional.

«Digitalizar el documento de control no debería verse, en ninguna circunstancia, solo como una obligación, sino como una gran oportunidad», señala Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC). Las empresas que ya han iniciado esta transición están obteniendo beneficios que repercuten directamente en su cuenta de resultados, como trazabilidad en tiempo real, reducción de errores, mayor seguridad jurídica y ahorro de costes. *«Cada minuto que un conductor dedica a gestionar documentación y cada incidencia que no llega en tiempo real al sistema de gestión, genera un coste que un sector con márgenes estrechos y escasez de profesionales no puede permitirse»,* destaca.

Sin embargo, Ramón Valdivia explica que las empresas han tenido apenas diez meses para adaptarse al sistema DeCA, y considera que la Administración debería haber mostrado mayor flexibilidad. *«La experiencia demuestra que, cuando una nueva obligación exige cambios tecnológicos y operativos, es razonable establecer periodos transitorios que permitan una implantación ordenada. Así se hizo, por ejemplo, con el tacógrafo inteligente de segunda generación y con las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)».*

La nueva obligación, que afecta al cargador contractual y al transportista efectivo, en virtud de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible (diciembre de 2025), afecta al transporte público de mercancías con origen y destino en España, a las operaciones de cabotaje realizadas en territorio nacional y al transporte público de viajeros sujeto a control administrativo.