



La normalización del transporte marítimo en 2025 estabilizó los costes de la logística de coches

España es uno de los mercados europeos con menor crecimiento de costes desde 2022, según un índice de ECG y PwC Austria



Autoridad Portuaria de Barcelona

ÒSCAR MATEU | Barcelona

16 de marzo de 2026

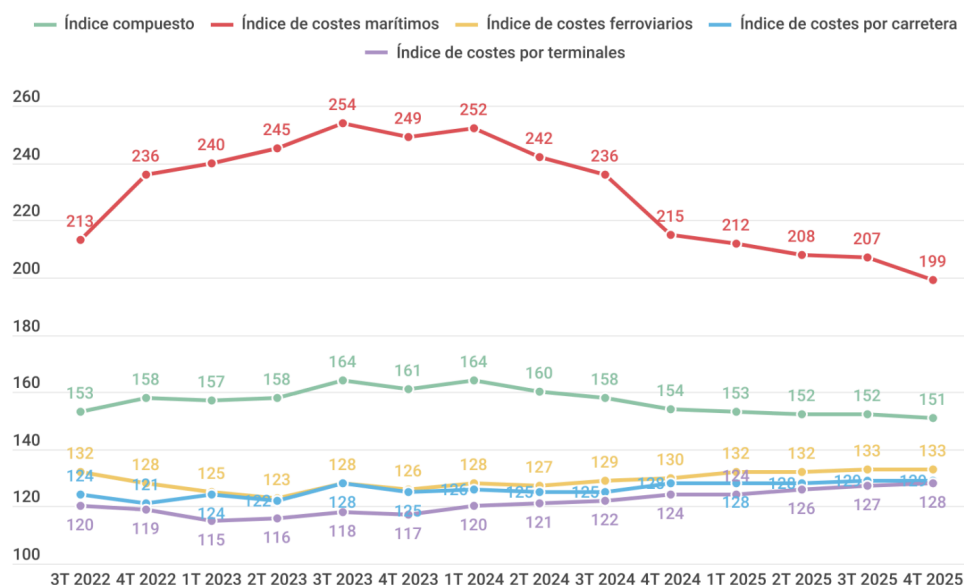


Los costes de la logística de automoción entraron en una fase declinante a finales de 2025 gracias a la normalización del transporte marítimo. Según refleja el último Índice Europeo de Costes Logísticos de los Vehículos Terminados que elaboran la asociación europea ECG (European Vehicle Logistics) y la consultora PwC Austria, los costes marítimos registraron 199 puntos en el último trimestre del pasado año, su cota más baja en un histórico que empieza en el tercer trimestre de 2022. En el camino se dibuja una marcada curva correspondiente [a la volatilidad de este mercado entre los](#)



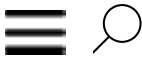
tendencia empieza a corregirse, al ritmo de **la entrada de nuevo tonelaje** en la cartera de las navieras.

ÍNDICE EUROPEO DE COSTES LOGÍSTICOS DE VEHÍCULO TERMINADO



Fuente: ECG y PwC Austria

Esta variación ha insuflado la misma tendencia al índice compuesto de la logística de vehículos, que además de la marítima también incorpora logística por carretera, ferrocarril y en terminales. Los 151 puntos que marca este indicador en el cuarto trimestre de 2025 son igualmente más bajos que cualquier otro periodo desde 2022. Aun así, estos datos todavía no reflejan el efecto de la guerra en Irán y el bloqueo en el estrecho de Ormuz de las últimas semanas, los cuales tendrán, como mínimo, incidencia en el precio de los carburantes que consumen los principales modos de transporte. Por otro lado, el último índice compuesto sigue estando 51 puntos (es decir, el 51%) más alto que el inicio de referencia del índice (equivalente a 100), en enero de 2019, antes de la pandemia del Covid-19.



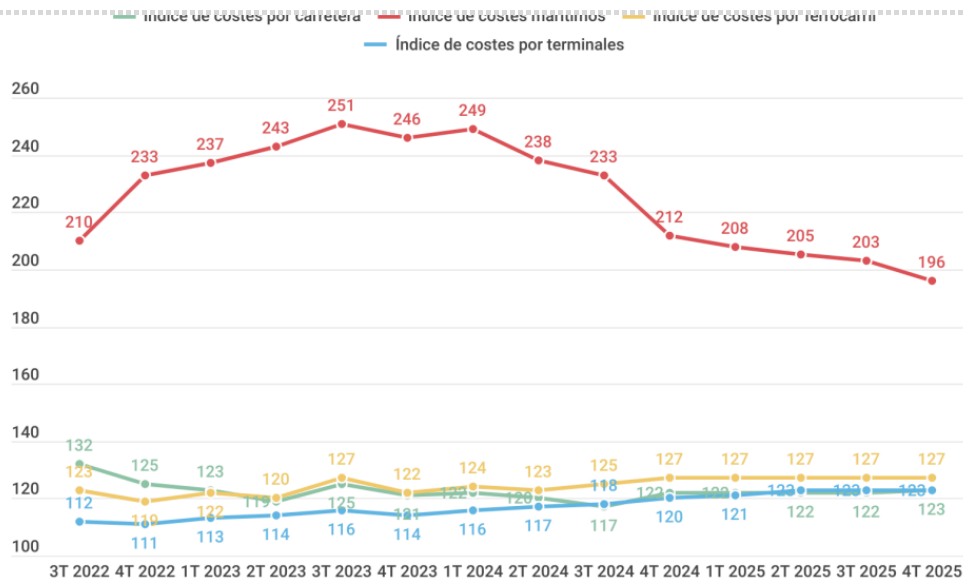
alza: los costes ferroviarios están en 133 puntos, uno más que en 2022 e igualados con los de 2024, y suponen la cota más alta del histórico. La carretera, igualmente, está en su máximo desde 2022 con 129 puntos, cinco más que entonces. Y los costes en terminales y campas superan en ocho puntos la referencia de 2022 y también marcan un máximo.

ÍNDICE DE COSTES DE LOGÍSTICA DE VEHÍCULO TERMINADO POR PAÍSES 4T 2025

	Alemania	Bélgica	España	Francia	Italia	Polonia	Suecia	Reino Unido	Europa
Índice de costes por carretera	137,5	124,3	123,8	120,2	117,2	158,4	113,5	127,8	129,4
Índice de costes marítimos	199,1	200,4	196,4	199,0	198,5	211,7	199,6	202,9	199,9
Índice de costes ferroviarios	137,6	129,3	127,2	128,5	127,5	132,9	150,8	132,9	133,5
Índice de costes por terminales	130,4	126,2	123,9	120,9	118,4	173,4	121,4	133,6	128,9
Índice compuesto Europa									151,1

Fuente: ECG y PwC Austria

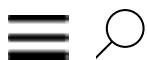
En el último trimestre de 2025, España se distingue como el índice más bajo en el mercado ferroviario (127,2), inmediatamente por detrás de Italia (127,5) y algo por debajo de Francia (128,5). Los costes con más crecimiento acumulado en esta modalidad corresponden a Suecia, que alcanza los 150,8 puntos. El mayor índice para todos los países está en el segmento marítimo, donde España puntúa con 196,4, sin alcanzar los 202,9 que marca el Reino Unido. En la carretera, es Polonia el país con más crecimiento acumulado (158,4), pero España (123,8 puntos) tiene por debajo a Italia (117,2), Francia (120,2) o Suecia (113,5). En cuanto a campas y terminales, España ocupa la cuarta posición por debajo, superando de nuevo a Francia e Italia y también a Suecia. En todos los casos el índice español es menor al de la media europea.



Fuente: ECG y PwC Austria

La evolución histórica de la logística de automoción en España dibuja las mismas curvas que en el conjunto europeo: el marítimo registró, al cierre de 2025, su índice más bajo desde 2022, quedando en 196 puntos. Los costes por carretera han tendido al descenso desde los 132 puntos que marcaban en 2022, y cerraron el año pasado en 123 puntos. Por su parte, el ferrocarril arrancó en 123 puntos y ahora se sitúa en 127, su máximo en los últimos tres años. Esa puntuación ha sido estable durante todo el ejercicio. Por último, las terminales y campas reflejaron 112 puntos de crecimiento en 2022 y han terminado 2025 en 123.


[ASOCIACIÓN DE LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS EUROPEOS](#)
[AUTOMOCIÓN](#)
[COCHES](#)
[COSTES DEL TRANSPORTE](#)
[ECG](#)
[ESPAÑA](#)
[EUROPA](#)
[ÍNDICE EUROPEO DE COSTES LOGÍSTICOS DE VEHÍCULOS TERMINADOS](#)
[LOGÍSTICA DE AUTOMOCIÓN](#)
[LOGÍSTICA DE AUTOMÓVILES](#)
[LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS TERMINADOS](#)
[MARZO 2026](#)
[PWC AUSTRIA](#)
[TRANSPORTE DE VEHÍCULOS](#)
[TRANSPORTE FERROVIARIO DE AUTOMÓVILES](#)
[TRANSPORTE MARÍTIMO DE AUTOMÓVILES](#)
[TRANSPORTE TERRESTRE DE VEHÍCULOS](#)



Los flujos contenerizados de Valencia se contraen pese a la creciente contribución de China

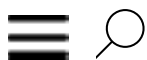
EL MERCANTIL | Barcelona



Una terminal de granel sólido en el puerto de Barcelona | Juanjo Martínez

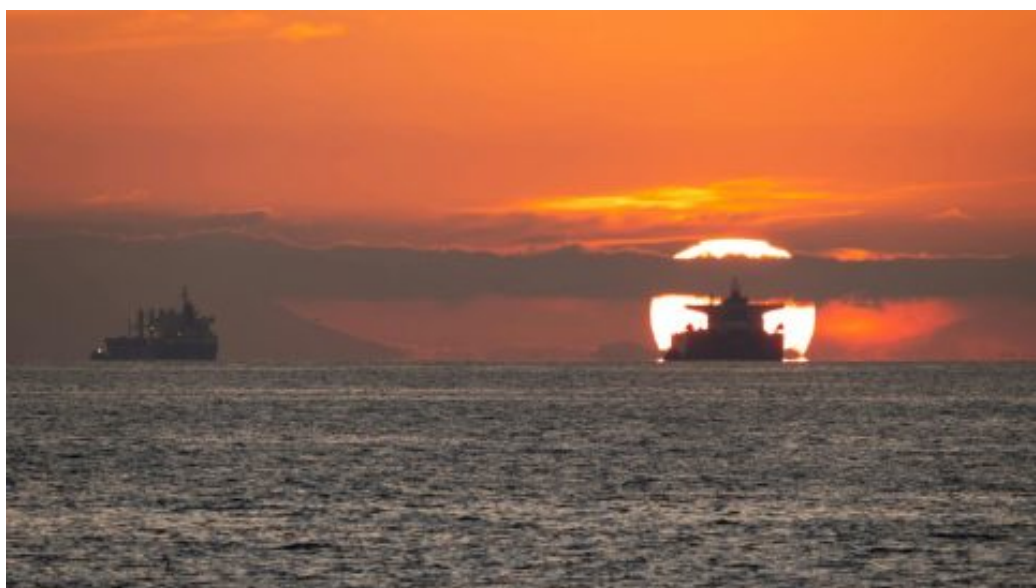
Barcelona revierte el deterioro en graneles sólidos y mantiene el vigor en sus tráficos

EL MERCANTIL | Barcelona



El puerto de Santander sumará en mayo 45.000 metros cuadrados para tráfico rodado

EL MERCANTIL | Madrid



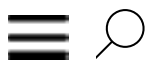
La economía mundial se asoma a terreno desconocido con precios históricos en energía

IRENE LIÑÁN | Madrid



Quiénes somos

Contacto



[Política de privacidad](#)

©2026 Anomalía Ediciones, S.L.