

## INFORME SECTOR AUTOMOCIÓN

### MARRUECOS



**Agosto 2024**

**Antena de IGAPE en Marruecos**

# **CONTENIDO FICHA AUTOMOCIÓN MARRUECOS**

- 1. Introducción**
- 2. Panorama del Sector del Automóvil en Marruecos**
  - 2.1. Descripción del País**
  - 2.2. Resumen sobre el Sector de la Automoción**
  - 2.3. Producción**
  - 2.4. Exportaciones**
  - 2.5. Grupos Stellantis y Renault**
- 3. Intercambios Comerciales**
  - 3.1. Comercio Bilateral España-Marruecos**
  - 3.2. Comercio Bilateral Galicia-Marruecos**
  - 3.3. Situación Arancelaria**
- 4. Gobierno y Marco Normativo**
  - 4.1. Contexto**
  - 4.2. Principales Organismos Públicos**
  - 4.3. Marco Normativo**
  - 4.4. Iniciativas y Principales Proyectos**
- 5. Principales Marcas Extranjeras, Españolas y Gallegas**
- 6. Conclusiones y Ventajas del País**
  - 6.1. Recomendaciones**
  - 6.2. Ventajas del País**
  - 6.3. Otros Incentivos**
- 7. Anexos**
  - 7.1. Eventos del Sector**

## 1. INTRODUCCIÓN

El sector de la automoción en Marruecos ha experimentado un notable crecimiento desde 2012, coincidiendo con la apertura de la planta de Renault en Tánger, que propició un aumento medio anual del 31% en la producción nacional de automóviles entre 2011 y 2019.

Esta unidad de producción complementa a las plantas de Somaca en Casablanca, también propiedad del Grupo Renault (originalmente abierta por el Estado marroquí en 1959 y privatizada en 2003), y la planta de Stellantis en Kenitra, que comenzó a operar en junio de 2019.

Esta última (Stellantis) prevé duplicar en el corto plazo su producción hasta alcanzar las 450.000 unidades anuales (400.000 vehículos de combustión y 50.000 eléctricos), mientras que la producción de Somaca pasará próximamente también de 100.000 a 160.000 unidades. Combinado con las 340.000 unidades actuales de Renault Tánger, Marruecos producirá hasta 1.000.000 de vehículos al año. Actualmente, es el primer productor de vehículos de África, superando a Sudáfrica y Egipto, y ocupa el puesto 28 a nivel mundial. El gran objetivo del país es producir 2 millones de vehículos anuales de aquí a 2030.

En 2022, el 77,2% de los vehículos producidos se destinaron a la exportación. El sector del automóvil alcanzó un valor de exportación de 10.416 millones de euros, un 33% más que en 2021, consolidándose como el segundo sector exportador del país (el primero son los fosfatos) y representando el 26,1% del valor total de las exportaciones. Este crecimiento se debe principalmente al aumento de las ventas en el segmento de la construcción (+40%), el cableado (+28,9%) y, en menor medida, los interiores y asientos de vehículos (+3,7%).

Esta introducción y estudio de mercado pretende ofrecer una visión general a las empresas gallegas de los hitos significativos y el rápido crecimiento del sector automovilístico en Marruecos. Destacando las principales plantas de fabricación, sus capacidades de producción o los objetivos estratégicos fijados por el Gobierno marroquí. Además, cubre el rendimiento de las exportaciones del sector, su contribución a la economía nacional, sus

oportunidades y retos. Esta comprensión es crucial para poder plantear posibles entradas o acciones en el mercado de la automoción en Marruecos.



## 2. PANORAMA DEL SECTOR AUTOMÓVIL EN MARRUECOS

### 2.1. DESCRIPCIÓN DEL PAÍS

Marruecos, oficialmente conocido como Reino de Marruecos, es un país situado en el extremo noroccidental de África. Limita al oeste y al norte con el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, al este con Argelia y al sur con Mauritania. Marruecos tiene una geografía diversa que incluye escarpadas cadenas montañosas, vastos desiertos y un extenso litoral.

La capital de Marruecos es Rabat, centro político y administrativo del país. Otras ciudades importantes son Casablanca, la ciudad más poblada y capital económica; Marrakech, conocida por su importancia histórica y turística; Fez, un centro de cultura y de artesanía; y Tánger, una importante ciudad portuaria.

Marruecos tiene una población de más de 37 millones de habitantes, con una pirámide poblacional eminentemente joven. Las lenguas oficiales son el árabe y el bereber; no obstante el árabe dialectal marroquí (darija) está muy extendido sobre todo en el apartado oral. El francés también se utiliza habitualmente en los negocios, la administración y la educación.

Marruecos es una monarquía constitucional con un parlamento democráticamente elegido. El Rey posee importantes poderes ejecutivos y legislativos, incluida la autoridad para disolver el Parlamento. La economía marroquí es diversa, con sectores clave como la agricultura, la minería, la industria manufacturera y el turismo.

La situación estratégica de Marruecos en la encrucijada de Europa, África y Oriente Próximo lo convierte en una importante puerta para el comercio y el intercambio cultural. El país ha aprovechado esta posición para desarrollar sólidos lazos económicos tanto con naciones africanas como europeas, especialmente a través de acuerdos comerciales y asociaciones industriales. Se trata de una economía complementaria a la española y con la cual ha ido aumentando su grado de colaboración, siendo desde 2012 el primer socio comercial del país.

## 2.2. RESUMEN SOBRE SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

El sector de la automoción en Marruecos ha experimentado un crecimiento y una transformación notables en poco más de una década, convirtiéndose en un eje vertebrador de la economía nacional. Este crecimiento está impulsado en gran medida por políticas gubernamentales claras y atractivas para las empresas locales y extranjeras. Estos planes estratégicos han logrado cifras en un corto período de tiempo como una tasa media de integración local (65%), más de 10.400 millones de euros en exportaciones o que haya más de 220.000 personas empleadas. Además, este sector no se ha concentrado en una sola región lo que ha permitido desarrollar diversas zonas del país.

Resumen del Sector de la Automoción Marroquí	
<b>Peso del sector en el PIB nacional</b>	10,4% (2021)
<b>Número de vehículos producidos</b>	464.864
<b>Tasa media de integración local</b>	65%
<b>Número de trabajadores</b>	220.000
<b>Centros de producción</b>	320 (260 operativos y 60 en construcción a fecha de julio de 2023)
<b>Valor total de las exportaciones</b>	10.416 millones de euros
<b>Peso en las exportaciones del país</b>	26,1%
<b>Número de vehículos exportados</b>	358.758 unidades
<b>Número de vehículos vendidos en el mercado local</b>	161.410 unidades

Fuente: Elaboración propia a partir de diferentes fuentes

La llegada de dos grandes fabricantes mundiales de automóviles ha impulsado la creación de un ecosistema industrial en Marruecos, atrayendo a un centenar de fabricantes extranjeros de equipos y abriendo nuevas oportunidades para operadores locales. El sector automotriz marroquí se beneficia de incentivos gubernamentales, alta integración local y una estrategia avanzada coordinada, lo que ha fortalecido su atractivo para los inversores.

En la siguiente tabla se resumen las inversiones extranjeras en el sector de la automoción en Marruecos entre 2011 y 2021.

Inversión Extranjera Directa por Años en el Sector de la Automoción en Marruecos		
Año	Cifra (En millones de dirhams)	Tasa de Variación Interanual
2011	1.127	69.73%
2012	3.745	232.30%
2013	2.701	-27.88%
2014	2.343	-13.25%
2015	2.380	1.57%
2016	5.011	110.55%
2017	2.200	-127.77%
2018	3.986	81.18%
2019	6.537	63.99%
2020	3.574	-45.33%
2021	5.177	44.85%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA.net

Como podemos ver en la tabla, la cifra de IED ha pasado de 1.127 millones de dirhams a más de 5.177 en 10 años. Esta cifra fue superada en 2019 (6.537) pero a finales de 2021 todavía no había recuperado dicho nivel de inversión.

Marruecos busca consolidarse como un centro regional y avanzar hacia vehículos más ecológicos, iniciando la fabricación de pequeños vehículos eléctricos e híbridos. Indicadores como las inversiones, los empleos creados y las oportunidades de negocio reflejan la buena salud del sector, con una tasa de integración actual del 65%, prevista para llegar al 80% en 2030 y una producción objetivo de más de 2 millones de vehículos para ese mismo año.

El país debe diversificar su base de fabricantes, atrayendo marcas asiáticas, americanas y otras europeas, superando el dominio actual de las dos marcas “francesas”. También es crucial aumentar la inversión nacional en el sector automotriz, tradicionalmente dominado por capital extranjero, y fomentar una mayor independencia tecnológica mediante la creación de centros de I+D asociados a universidades y la formación de perfiles ejecutivos altamente cualificados.

Con el lanzamiento de Neo, una marca de automóviles marroquí, el país puede desarrollar una cadena de valor completamente local, fortaleciendo aún más su sector automotriz. La actividad del sector ha alcanzado resultados notables, con exportaciones que superaron los 130.000 millones de dirhams en 2023, consolidando a Marruecos como el primer productor de vehículos en África y el principal exportador a la Unión Europea.

## 2.3. PRODUCCIÓN

La industria automovilística marroquí ha alcanzado altos niveles de crecimiento a lo largo de los últimos diez años. Su rendimiento es especialmente notable en toda la cadena de valor, incluyendo la creación de una extensa y variada red de empresas que componen el sector auxiliar de la automoción.

En lo que respecta a la producción actual de automóviles, estos indicadores también han sido especialmente positivos como podemos ver en la tabla a continuación.

La capacidad productiva del sector será próximamente de un millón de vehículos anuales dividida de la siguiente forma:

- Stellantis: 450.000 unidades
- Grupo Renault:
  - Fábrica de SOMACA (Casablanca): 160.000 unidades
  - Fábrica de Tánger: 340.000 unidades

La asociación AMICA (Association Marocaine Pour L'Industrie Et Le Commerce Automobile) estima que en los próximos 3 años el país podrá producir 2 millones de vehículos anuales, mientras que el Ministerio de Industria es más prudente y lo retrasa hasta 2030.

Producción Anual de Vehículos (En Unidades)				
Año	Vehículo de Pasajeros	Vehículos Comerciales	Total	Tasa de Variación
2011	43.240	16.237	59.477	41,4%
2012	103.364	5.379	108.743	82,8%
2013	146.842	20.610	167.452	42,1%
2014	209.999	21.987	231.986	38,5%
2015	260.129	28.200	288.329	24,3%
2016	313.868	31.238	345.106	19,7%
2017	341.802	34.484	376.826	9%
2018	368.601	33.484	402.085	17,6%
2019	360.110	34.542	394.652	-1,8%
2020	221.299	27.131	248.430	-38%
2021	338.339	64.668	403.007	23%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA.net



A excepción de 2019 y 2020, las tasas de variación en la producción han sido positivas y en la mayor parte de casos de más de dos dígitos. En 2011 la producción era de apenas 59.000 vehículos y en 2018 y 2021 se superó la barrera de las 400.000 unidades.

## 2.4. EXPORTACIONES

En 2023, las exportaciones marroquíes experimentaron una estagnación general, pero el sector automotriz destacó con un crecimiento notable del 27,4%, lo que representa un aumento de más de 30,4 mil millones de dirhams marroquíes (MMDH). Las ventas del sector de la automoción en el extranjero alcanzaron los 142 MMDH, estableciendo un récord. Los tres segmentos mostraron incrementos significativos:

- Construcción: un aumento del 22,6%, pasando de 55 MMDH a 67,6 MMDH.
- Cableado: un incremento del 32,5%, de 34,8 MMDH a 46 MMDH.
- Powertrain: un crecimiento del 25,3%, de 9 MMDH a 11,4 MMDH.

Un 77,2% (2022) de la producción (Construcción) se dedica a la exportación. Actualmente, tanto los vehículos fabricados en las factorías de Renault (Tánger Med y Casablanca) como los de Stellantis (Kenitra) se transportan en tren hasta el puerto de Tánger Med, desde donde se exportan a más de 70 países del mundo.

**Marruecos es el primer exportador de vehículos hacia la Unión Europea**, superando a China, Japón o la India.

Hay un proyecto en curso del Ministère de l'Équipement et de l'Eau que se inscribe en la estrategia portuaria nacional 2030 para la construcción de un nuevo puerto en Kénitra (Nouveau Port de Kénitra Atlantique). Serviría para aliviar el tráfico de otros puertos (como el de Casablanca) para determinadas categorías de productos y para responder a las necesidades de exportación de vehículos de la fábrica de Stellantis.

Si tomamos los datos de la Office des Changes y Comtrade, estas serían las exportaciones anuales de vehículos hasta 2020.

Exportaciones de automóviles (En unidades)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	18.624	21.013	23.280	31.448	40.415	46.941	55.985	61.048	67.267	80.000	72.000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Office des Changes y Comtrade

## 2.5. GRUPOS STELLANTIS Y RENAULT



En Marruecos, la industria auxiliar del automóvil suele organizarse por ecosistemas. Estos permiten agrupar a los fabricantes de primer nivel (TIER 1), a los de segundo nivel (TIER 2) y a los de tercer nivel (TIER 3) dentro de cada uno de estos grandes grupos de componentes.

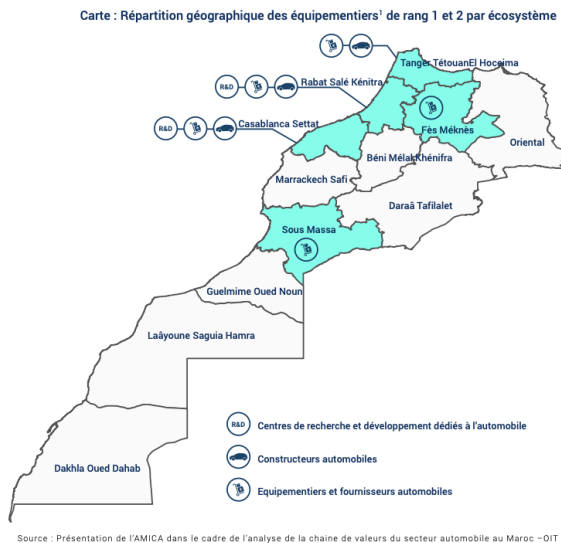
Originalmente había un total de 5 ecosistemas dentro del Plan de Aceleración Industrial vigente de 2014 a 2020 (Cableado del Automóvil, Interior y Asientos del Vehículo, Metal y Sellado, Baterías del Automóvil y Motores y Transmisión). Con los sucesivos planes industriales se han ido añadiendo nuevos hasta llegar a un total de 10. Los dos fabricantes tienen sus propios ecosistemas: Renault y Stellantis.

### *Grupo Renault*

A principios de 2012, Renault inauguró su fábrica en Tánger, convirtiéndose en el catalizador de la transformación de la industria automotriz marroquí. En 2022, esta fábrica produjo no menos de 2.360.000 vehículos en 10 años para más de 70 destinos mundiales.

El aumento de la plataforma industrial del Grupo Renault en Marruecos permitió lanzar un importante proyecto en el ecosistema automotriz. Desde 2016, se crearon acuerdos para el desarrollo del ecosistema Renault, aumentando la tasa de integración local del grupo al 65% y el volumen de negocio a 1.500 millones de euros para 2023. El número de proveedores de primer nivel aumentó de 26 a 76. En 2021, el grupo anunció una nueva fase del ecosistema Renault, apuntando a una integración local del 80% y un objetivo de 3.000 millones de euros en volumen de negocio a largo plazo.

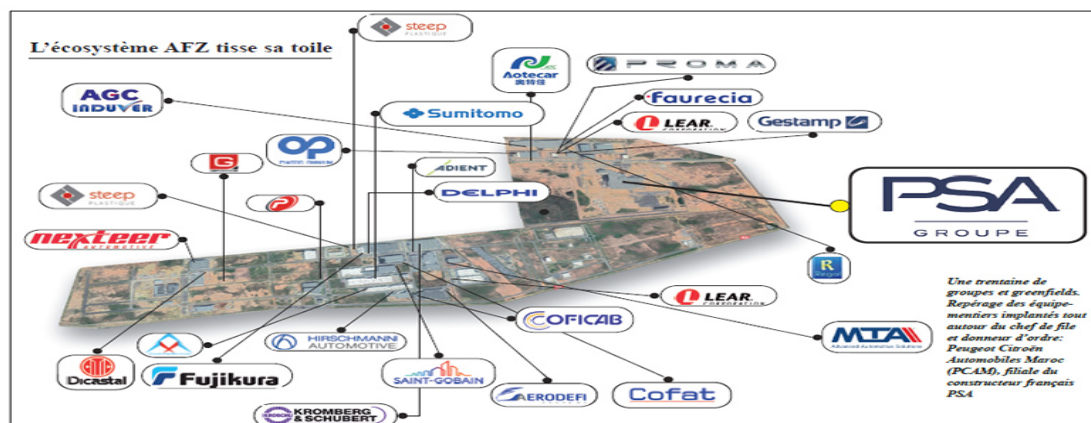
Gracias a su ubicación estratégica, los proveedores de estas fábricas pueden provenir también de otras áreas como la región de Souss Massa, Fès-Meknès, Casablanca-Settat (Midparc), Rabat-Salé-Kénitra (Technopolis) y la región de Tánger-Tetuán-Alhucemas (Zona Franca de Tánger y Tanger Automotive City).



## Grupo Stellantis

En 2015, Stellantis (anteriormente PSA) firmó un acuerdo con Marruecos para establecer un complejo industrial con una inversión de 6 mil millones de dirhams (550 millones de euros), comenzando la producción de vehículos en 2019. La fábrica de Kénitra, ubicada a 50 km al norte de Rabat, produce motores y vehículos con una capacidad inicial de 100.000 vehículos/año.

En 2021, se firmó el último acuerdo entre el Ministerio de Industria y Stellantis, comprometiéndose a alcanzar cifras de abastecimiento local de 2.500 millones de euros en 2023 y 3.000 millones en 2025. Además, se propuso la creación de 3.000 puestos de ingenieros y técnicos superiores en 2022 gracias a su Africa Technical Center, sumándose a los 2.500 empleos ya existentes.



### 3. INTERCAMBIOS COMERCIALES

#### 3.1. COMERCIO BILATERAL ESPAÑA - MARRUECOS

A continuación se muestran las cifras de exportaciones de Marruecos hacia España entre los años 2018 y 2022 de una selección de partidas arancelarias relacionadas con el sector de la automoción.

Exportaciones desde Marruecos hacia España						
Partida Arancelaria	2018	2019	2020	2021	2022	Tasa de Variación
<b>Caucho (40)</b>						
<b>4016</b>	67.268	69.330	75.161	53.381	61.436	-4%
<b>Vidrio y Manufacturas (70)</b>						
<b>7007</b>	33.519	53.253	68.842	62.290	1.022	-49%
<b>Maquinaria (84)</b>						
<b>8409</b>	2.827	1.530	618	7	4	-
<b>Maquinaria Eléctrica (85)</b>						
<b>8507</b>	5.384	3.547	3.008	1.913	3.565	-13%
<b>8512</b>	52.300	90.475	160.612	171.932	198.523	+39%

<b>8544</b>	1.215.467	1.361.798	1.319.834	1.099.124	1.245.301	-2%
<b>Vehículos y sus Partes (87)</b>						
<b>8708</b>	70.204	136.817	289.460	306.698	426.770	+56%

Fuente: Trademap

Valores en miles de dólares

De las escogidas, aquellas con más importancia son:

- **4016:** Esta partida incluye artículos de caucho vulcanizado sin endurecer, como piezas para la industria automotriz (sellos, juntas, amortiguadores, etc.), artículos para usos mecánicos, y otros productos de caucho, como suelas de calzado y correas transportadoras
- **8512:** Esta partida comprende aparatos eléctricos de señalización acústica o visual, limpiaparabrisas con motor eléctrico, eliminadores de escarcha y de vaho, y otros dispositivos eléctricos para vehículos automóviles, como las alarmas antirrobo y sistemas de asistencia para el estacionamiento
- **8544:** Esta partida abarca los conductores eléctricos aislados (incluidos los esmaltados o anodizados), los cables (incluso con piezas de conexión), y los cables de fibra óptica. Esto incluye cables de telecomunicación, cables de uso subterráneo, cables para pozos de minas, y cables de fibra óptica recubiertos para telecomunicaciones
- **8708:** Esta partida incluye partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. Entre estos se encuentran los embragues, cajas de cambio, ejes con diferencial, piezas de dirección, frenos, amortiguadores de suspensión, ruedas, mandos (como el volante y los pedales), radiadores, sistemas de escape, depósitos de combustible, y airbags

### 3.2. COMERCIO BILATERAL GALICIA - MARRUECOS

Marruecos es uno de los principales mercados para Galicia, tanto en lo que se refiere a importaciones como exportaciones. Galicia tiene un saldo positivo en cuanto al comercio bilateral con este territorio.

En 2023, Marruecos se convirtió en el tercer proveedor de la comunidad y también el tercer destino de las exportaciones gallegas (De fuera de la UE, si no se trataría del 10º destino).

Las principales partidas exportadas son las manufacturas de consumo (Otras manufacturas de consumo y cuero), semimanufacturas (Otras semimanufacturas y productos químicos), sector automóvil (Automóviles y motos y componentes del automóvil) o productos energéticos

(Gas y petróleo y derivados). Mientras que las importaciones suelen ser habitualmente alimentación, bebidas y tabaco (Productos pesqueros), bienes de equipo (Otros bienes de equipo), manufacturas de consumo (Textiles y confección) o sector automóvil (Componentes del automóvil).

En lo que se refiere a las partidas arancelarias relacionadas con el sector de la automoción, veremos en la siguiente tabla las cifras de exportaciones e importaciones de Galicia a Marruecos y viceversa.

<b>Partida Arancelaria 61 Automóviles</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones hacia Marruecos</b>	<b>Importaciones desde Marruecos</b>
<b>2012</b>	48.156,37	16,38
<b>2013</b>	56.717,14	22,73
<b>2014</b>	46.765,37	10,11
<b>2015</b>	26.139,39	-
<b>2016</b>	54.983,94	14,67
<b>2017</b>	41.898,96	21,84
<b>2018</b>	31.625,04	-
<b>2019</b>	47.694,02	4.644,07
<b>2020</b>	53.272,02	20.929,47
<b>2021</b>	67.753,62	13.448,09
<b>2022</b>	77.375,04	12.030,80
<b>2023</b>	65.872,36	12.451,02

Fuente: Elaboración propia a partir de Datacomex  
 Datos en miles de euros

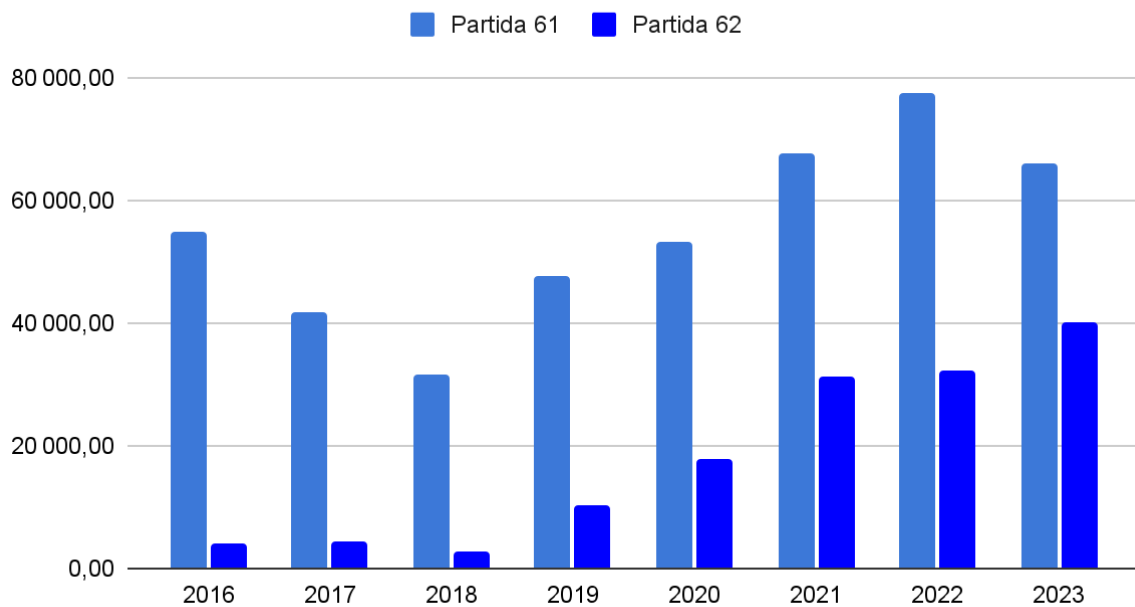
<b>Partida Arancelaria 62 Componentes del Automóvil</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones hacia Marruecos</b>	<b>Importaciones desde Marruecos</b>
<b>2012</b>	3.389,56	124,94
<b>2013</b>	850,38	183,52

<b>2014</b>	552,61	7,25
<b>2015</b>	2.537,85	1,09
<b>2016</b>	4.198,28	99,51
<b>2017</b>	4.294,96	30,18
<b>2018</b>	2.879,79	914,99
<b>2019</b>	10.314,36	23.205,29
<b>2020</b>	17.932,22	94.297,31
<b>2021</b>	31.251,82	111.340,85
<b>2022</b>	32.294,11	98.520,55
<b>2023</b>	40.133,61	160.692,63

Fuente: Elaboración propia a partir de Datacomex

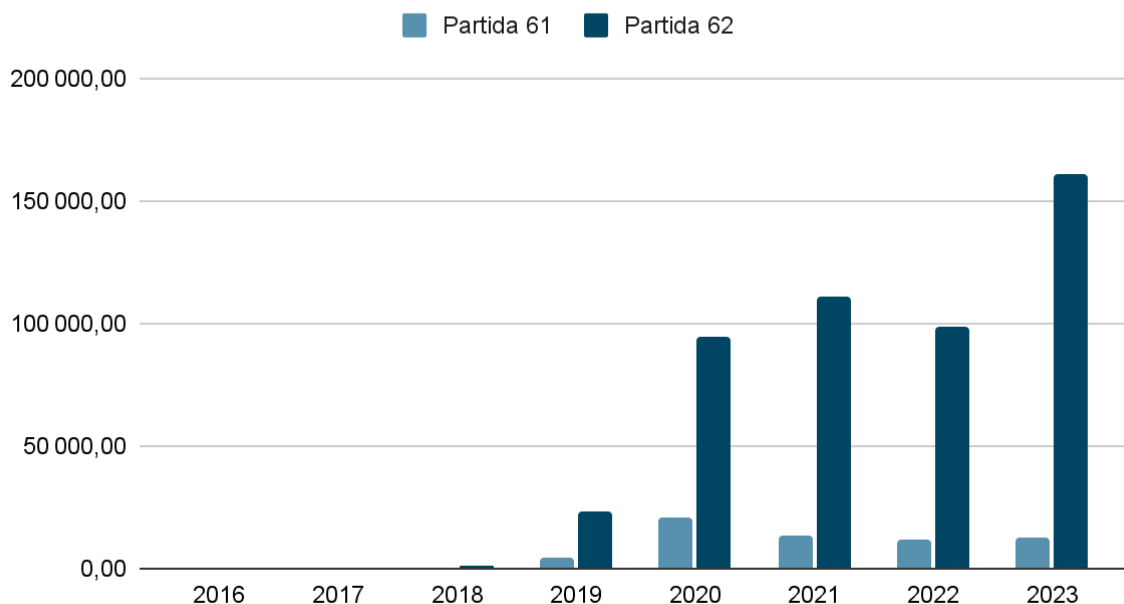
Datos en miles de euros

### Exportaciones Gallegas (2016-2023) de las Partidas 61 y 62



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Datacomex

## Importaciones Gallegas (2016-2023) de las Partidas 61 y 62



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Datacomex

Del 2020 en adelante se ha producido un incremento tanto para las dos partidas como para las importaciones y exportaciones.

Galicia se encuentra en una situación negativa de balanza comercial en cuanto a la partida 62. La cifra de importación es de 160 millones de euros, una cifra que en 2016 era de apenas 100.000 euros. Las exportaciones para esa partida han crecido pero a menor ritmo.



### 3.3. SITUACIÓN ARANCELARIA

A continuación se presentan los aranceles aplicados a las principales partidas que forman parte de los productos asociados a la cadena de valor de la automoción.

Partida Arancelaria	Arancel
4016100010	0%
851210	2,70%
851220	2,70%
851230	2,20%
851240	2,70%
851290	2,20%
854411	3,70%
854419	3,70%
854420	3,70%
854430	0%
854442	0%
854449	0%
854460	3,70%
870810	3%
870821	3%
870830	3%

Fuente: TradeMap

A pesar de que algunas partidas arancelarias cuentan con un arancel del 0%, la mayor parte de ellas cuentan con uno entre el 2,20% y el 3,70%. No es muy elevado y debido a la cercanía geográfica, menores costes de producción en España que en otros países europeos y dilatada experiencia con fabricantes internacionales como Stellantis; las empresas gallegas se encuentran en una posición a priori competitiva.

## 4. GOBIERNO Y MARCO NORMATIVO

### 4.1. CONTEXTO



El sector automotriz en Marruecos está experimentando cambios dinámicos y tendencias en evolución que están dando forma a su futuro. Estas tendencias reflejan la respuesta de la industria a los cambios globales, los avances tecnológicos y las estrategias económicas locales.

A continuación, se presentan las principales tendencias en el sector automotriz marroquí:

#### **1. Transición hacia Vehículos Eléctricos (VE)**

La movilidad eléctrica global está influyendo en el sector automotriz marroquí. Las inversiones en la producción de VE están aumentando, con la planta de Stellantis en Kenitra planificando producir 50,000 vehículos eléctricos anualmente. Este cambio está impulsado tanto por consideraciones ambientales como por la creciente demanda de soluciones de transporte sostenibles.

#### **2. Integración Tecnológica e Industria 4.0**

Los fabricantes automotrices marroquíes están adoptando cada vez más las tecnologías de la Industria 4.0. Esto incluye la automatización, la robótica y la digitalización en los procesos de fabricación. Estos avances mejoran la eficiencia, el control de calidad y reducen los costos de producción. El uso de análisis de datos avanzados y el Internet de las Cosas (IoT) también se está volviendo más común, permitiendo un mejor mantenimiento predictivo y optimización operativa.

### **3. Expansión de la Capacidad de Producción**

Marruecos se centra en expandir su capacidad de producción automotriz. Con planes para alcanzar 1 millón de vehículos anualmente y un ambicioso objetivo de 2 millones para 2030, el país está invirtiendo en nuevas instalaciones y mejorando las existentes. El aumento de la capacidad de producción busca consolidar la posición de Marruecos como un importante centro automotriz en África y mejorar su competitividad global.

### **4. Sostenibilidad y Fabricación Verde**

La sostenibilidad es una tendencia significativa, con los fabricantes incorporando tecnologías y prácticas verdes para minimizar el impacto ambiental. Esto incluye el uso de fuentes de energía renovable en la producción, la reducción de residuos y la implementación de procesos energéticamente eficientes. El énfasis en la sostenibilidad se alinea con las tendencias globales y mejora el atractivo de los vehículos fabricados en Marruecos en los mercados internacionales y tiene en cuenta las regulaciones europeas en cuanto a la importación de productos que respeten unos estándares de huella de carbono.

### **5. Crecimiento en los Mercados de Exportación**

El sector automotriz marroquí está fuertemente orientado a la exportación, con un gran porcentaje de la producción destinado a los mercados internacionales. La tendencia de expandir los mercados de exportación continúa, con Europa permaneciendo como un destino principal. También se están llevando a cabo esfuerzos para diversificar los mercados de exportación para incluir otras regiones como América del Norte y África subsahariana, impulsados por acuerdos de libre comercio y asociaciones estratégicas.

### **6. Inversión en Cadenas de Suministro Locales**

Hay un creciente enfoque en desarrollar cadenas de suministro locales para apoyar a la industria automotriz. Esto incluye inversiones en fabricantes de piezas y proveedores locales, reduciendo la dependencia de las importaciones y mejorando la resiliencia general de la cadena de suministro. El desarrollo de cadenas de suministro locales también crea más oportunidades de empleo y fortalece la economía nacional.

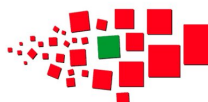
## 4.2. PRINCIPALES ORGANISMOS PÚBLICOS

El éxito del sector de la automoción marroquí y la estrategia mencionada anteriormente se debe principalmente a las siguientes instituciones.

<b>Ministerio de Industria, Comercio, Economía Verde y Digital</b>  المملكة المغربية وزارة الصناعة والتجارة KINGDOM OF MOROCCO MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE	
<b>Descripción</b>	Este ministerio es el principal organismo gubernamental responsable de supervisar la política industrial, la regulación del comercio y el desarrollo del sector del automóvil.  Formula estrategias para atraer inversión extranjera y promover la fabricación local.
<b>Ubicación</b>	Quartier administratif, Rabat, Maroc
<b>Contacto</b>	+212 (0) 5 37 76 52 27
<b>Web</b>	<a href="https://www.mcinet.gov.ma/en">https://www.mcinet.gov.ma/en</a>

<b>AMDIE</b>  الوكالة المغربية لتنمية الاستثمارات و الصادرات AGENCE MAROCAINE DE DÉVELOPPEMENT DES INVESTISSEMENTS ET DES EXPORTATIONS	
<b>Descripción</b>	La AMDIE desempeña un papel crucial en la promoción de Marruecos como destino de inversiones. Facilita proyectos de inversión, presta apoyo a los inversores y trabaja para mejorar las capacidades de exportación de Marruecos, incluidas las del sector del automóvil.
<b>Ubicación</b>	Mahaj Riad Center, Avenue Attine, Bâtiment Business n°5, Hay Riad Rabat 10100
<b>Contacto</b>	+212 (0) 5 37 22 64 00
<b>Web</b>	<a href="https://amdie.gov.ma/">https://amdie.gov.ma/</a>

<b>AMICA</b>  Association Marocaine pour l'industrie et la construction automobile	
<b>Descripción</b>	AMICA representa los intereses de los fabricantes y proveedores de la industria del automóvil en Marruecos. Colabora estrechamente con el gobierno para abordar los retos de la industria y abogar por políticas que apoyen el crecimiento del sector.
<b>Ubicación</b>	5éme étage N 44, 20100, 625 Boulevard Mohamed V, Casablanca
<b>Contacto</b>	+212 (0) 5 22 24 28 82
<b>Web</b>	<a href="https://www.linkedin.com/company/amica-association/">https://www.linkedin.com/company/amica-association/</a> <a href="https://www.amica.org.ma/">https://www.amica.org.ma/</a>

<b>CRI</b>  المركز الجهوي للاستثمار Centre Régional d'Investissement	
<b>Descripción</b>	El CRI (Centro Regional de Inversión) se encarga de contribuir a la aplicación de la política estatal de desarrollo, fomento, promoción y atracción de inversiones a escala regional y de prestar un apoyo integral a las empresas, en particular a las pequeñas y medianas empresas y a las empresas muy pequeñas.
<b>Ubicación</b>	En la capital de cada una de las regiones del país
<b>Contacto</b>	-
<b>Web</b>	<a href="https://www.cri-invest.ma/">https://www.cri-invest.ma/</a>

### 4.3. MARCO NORMATIVO

Los principales planes que afectan al sector de la automoción son:

- **Plan de Aceleración Industrial (2014-2020 y 2021-2023)**

El Plan de Aceleración Industrial de Marruecos (2014-2020) se basó en la creación de ecosistemas industriales eficientes, destinados a integrar cadenas de valor y fortalecer las relaciones entre grandes empresas y PYMEs. Este plan tenía como objetivo reducir la fragmentación sectorial y construir una industria mejor integrada, promoviendo ecosistemas alrededor de empresas líderes para generar nuevas dinámicas y relaciones de fertilización cruzada.

Tres Bloques de Medidas:

- **Construcción de Ecosistemas Industriales:** El objetivo principal fue reducir la fragmentación sectorial y fomentar una industria mejor integrada. Esto se logró mediante la creación de ecosistemas en torno a empresas líderes, lo que fomentó nuevas relaciones entre grandes empresas y PYMEs.
- **Mejora de la Competitividad de las PYMEs:** Se implementaron herramientas de apoyo para mejorar la competitividad de las PYMEs, proporcionando acceso a inversores, financiamiento y mercados. Un componente clave fue la creación del Fondo de Desarrollo Industrial, con un presupuesto de 20 mil millones de dirhams.
- **Atractivo para Inversiones Extranjeras:** Se reforzó la atracción de Inversiones Directas Extranjeras mediante un equipo de profesionales encargados de prospectar oportunidades estratégicas, con un enfoque en fortalecer las asociaciones Sur-Sur y crear valor compartido.

Impacto en el Sector Automotriz:

En el marco del Plan de Aceleración Industrial (PAI), el Ministerio previó la movilización de 1,000 hectáreas para la creación de Parques Industriales Locativos Integrados (PIL) con instalaciones llave en mano. Cada parque incluiría una ventanilla única administrativa, un centro de empleo cercano, servicios ad hoc y un dispositivo de formación.

Paralelamente, se planearon Plataformas Industriales Integradas (P2I) tanto generalistas como sectoriales, que podrían beneficiarse del estatus de zona franca. Estas plataformas garantizarían la disponibilidad de terrenos a un coste atractivo, una oferta inmobiliaria y logística completa y diversificada conforme a los mejores estándares internacionales, además de servicios in situ y una ventanilla única administrativa.

- **Plan Industrial (2024-)**

La nueva estrategia industrial de Marruecos, detallada por el Ministro de Industria y Comercio Ryad Mezzour, se centra en varios pilares clave para fomentar el crecimiento y la modernización del sector industrial del país. Esta estrategia, que se alinea con las tendencias globales y las necesidades locales, tiene como objetivo transformar a Marruecos en un hub industrial competitivo y sostenible.

- **Impulso a la Producción Local:** La estrategia busca aumentar la producción local y reducir la dependencia de las importaciones. Esto se logrará mediante el fortalecimiento de las cadenas de suministro locales y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas (PYMEs) para integrarse en las cadenas de valor.
- **Transición Ecológica:** Un enfoque significativo está puesto en la sostenibilidad. La industria marroquí adoptará tecnologías verdes y prácticas sostenibles para minimizar el impacto ambiental. Esto incluye el uso de energías renovables, la reducción de residuos y la implementación de procesos de producción más eficientes en términos energéticos.
- **Innovación y Digitalización:** La integración de tecnologías avanzadas, como la digitalización y la automatización, es otro pilar central. La adopción de la Industria 4.0 mejorará la eficiencia de las fábricas y la calidad de los productos, haciendo a la industria marroquí más competitiva a nivel global.
- **Desarrollo de Talento:** Para soportar esta transformación, Marruecos invertirá en la capacitación y el desarrollo de habilidades. Se creará una fuerza laboral calificada que pueda manejar las nuevas tecnologías y adaptarse a las necesidades cambiantes del mercado.
- **Atracción de Inversiones Extranjeras:** La estrategia también tiene como objetivo atraer inversiones extranjeras directas. Esto se logrará a través de incentivos fiscales y financieros, y mediante la creación de un entorno empresarial favorable y estable.
- **Expansión de Mercados de Exportación:** Marruecos busca diversificar sus mercados de exportación, aumentando su presencia en mercados globales y aprovechando los acuerdos de libre comercio existentes.

Estos esfuerzos no solo buscan mejorar la competitividad de la industria marroquí sino también generar empleo y aumentar la contribución del sector industrial al Producto Interno Bruto (PIB) del país.

- **Zonas de Aceleración Industrial**

Las zonas de aceleración industrial, anteriormente conocidas como zonas francas de exportación, son áreas específicas del territorio aduanero donde las actividades industriales y de servicios relacionadas están exentas de la legislación y regulación aduanera y del control del comercio exterior y de cambios. Las empresas instaladas en estas zonas disfrutan del privilegio de realizar actividades de exportación industriales o comerciales y servicios relacionados, beneficiándose de ventajas fiscales, aduaneras y cambiarias.

En la actualidad, Marruecos cuenta con más de diez zonas de aceleración industrial, localizadas principalmente en las regiones de Tánger-Tetuán-Alhucemas, Rabat-Salé-Kenitra y Casablanca-Settat. Cualquier persona física o jurídica, marroquí o extranjera, puede invertir e instalar su empresa en estas zonas, aunque los marroquíes residentes y las empresas con sede en Marruecos deben cumplir con la normativa de cambios vigente para realizar inversiones en estas áreas.

Entre las ventajas fiscales destacan la exención total del impuesto sobre sociedades durante los primeros cinco años de operación, y un tipo reducido del 20% posteriormente, la exención del IVA y la exención de la tasa profesional durante los primeros 15 años.

En términos de ventajas aduaneras y de cambios, se incluyen la exención de derechos y tasas de importación, procedimientos aduaneros simplificados, ausencia de control de cambios y libertad en la transferencia de divisas. Adicionalmente, las empresas en estas zonas pueden beneficiarse de otras ventajas legislativas destinadas a fomentar la inversión.

El procedimiento para instalarse en una zona de aceleración industrial incluye la solicitud de autorización, la revisión y aprobación del expediente por la Comisión local de la zona, la firma del contrato de alquiler o venta del lote, la solicitud y obtención del permiso de explotación y el inicio de la actividad.

- **Otros planes**

- Plan Marruecos Verde:
  - Aunque se centra principalmente en la agricultura, el Plan Marruecos Verde apoya iniciativas de desarrollo sostenible que también benefician al sector automotriz. Este plan fomenta el uso de energía renovable y prácticas sostenibles en la manufactura.
- Estrategia Nacional de Energía:
  - Esta estrategia enfatiza la integración de fuentes de energía renovable en varios sectores, incluido el de la fabricación de automóviles. Además, respalda el desarrollo de vehículos eléctricos (EV) y la infraestructura necesaria para su producción y uso.



#### 4.4. INICIATIVAS Y PRINCIPALES PROYECTOS

El desarrollo del ecosistema automotriz en Marruecos ha sido una prioridad del gobierno, que ha establecido varios ecosistemas automotrices en regiones clave como Tánger, Kenitra y Casablanca. Estos ecosistemas ofrecen un soporte integral para la fabricación de automóviles, abarcando logística, gestión de la cadena de suministro y acceso a mano de obra cualificada.

Para fortalecer el sector, se han implementado programas de desarrollo de habilidades. La creación de centros de formación profesional y asociaciones con universidades tiene como objetivo desarrollar una fuerza laboral capacitada, adaptada a las necesidades del sector automotriz. Estos programas se centran en la formación técnica, habilidades en ingeniería y gestión.

La inversión en investigación y desarrollo (I+D) es otra área crucial. El gobierno marroquí fomenta la I+D en el sector automotriz a través de subvenciones, incentivos fiscales y la creación de centros de innovación. Esta inversión apoya los avances tecnológicos y el desarrollo de nuevas tecnologías automotrices.

El apoyo a las Pequeñas y Medianas Empresas (PYME) dentro de la cadena de suministro automotriz es fundamental. Las PYME reciben apoyo gubernamental mediante incentivos financieros, programas de formación e iniciativas para el acceso al mercado. Este apoyo ayuda a las PYME a integrarse en la cadena de valor automotriz global.

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) juegan un papel crucial en el desarrollo de infraestructura y la promoción de la innovación en el sector automotriz. Los proyectos colaborativos entre el gobierno y las empresas privadas se centran en la construcción de parques industriales, la mejora de la logística y la promoción de la investigación tecnológica.

Además, Marruecos se está posicionando para el futuro al centrarse en los coches eléctricos y autónomos. Actualmente, el país tiene una capacidad de producción de 40,000 coches eléctricos por año, con la meta de alcanzar los 100,000 para 2025. Se espera que las ventas de coches eléctricos en Marruecos aumenten de 1,164 en 2023 a 2,674 en 2028.

## **Principales Proyectos de Inversión**

Aparte de los ya mencionados proyectos de renovación y ampliación de las tres fábricas, hay otros importantes proyectos en curso en el país.

### Estrategia

El ministro de Industria y Comercio de Marruecos, Ryad Mezzour, ha confirmado que a fecha de mayo de 2024 el país ha asegurado inversiones por 45 mil millones de dólares en el ecosistema de baterías eléctricas. Destacó que Marruecos está desarrollando toda la cadena de valor, ya que el Reino dispone de materias primas e insumos necesarios.

La producción de baterías para vehículos eléctricos (EV) representa la segunda fase en la evolución de la industria automotriz en Marruecos, con la primera fase ya dominada. Actualmente, el país tiene una capacidad de producción de un millón de vehículos.

La tercera fase implica la «soberanía industrial marroquí», con la capacidad de producir a gran escala automóviles de marca marroquí. Ya existe una experiencia con el modelo «Neo» y un segundo modelo de alta gama que funciona con hidrógeno.

### BTR

Dentro de la inversión extranjera de 45 mil millones de dólares se encuentra el reciente acuerdo entre la empresa china BTR y el Gobierno de Marruecos. Estos han firmado un contrato valorado en 3.3 mil millones de dirhams (aproximadamente 300 millones de euros) para la construcción de una fábrica en Tánger Tech. Este proyecto forma parte de una iniciativa más amplia para fortalecer la capacidad industrial y tecnológica de Marruecos en el sector de la automoción.

La nueva planta de BTR se centrará en la producción de materiales clave para las baterías de vehículos eléctricos, alineándose con la estrategia nacional de Marruecos de impulsar la fabricación de vehículos eléctricos y autónomos. Este acuerdo es un paso significativo en la estrategia del país para diversificar su industria automotriz, mejorar su cadena de suministro y atraer inversiones extranjeras.

La instalación en Tánger Tech está diseñada para integrarse en un ecosistema industrial más amplio, proporcionando beneficios como la proximidad a proveedores, acceso a infraestructuras avanzadas y ventajas logísticas. Esta planta también impulsará la creación de empleo y fomentará la transferencia de tecnología, contribuyendo así al desarrollo económico regional.

### Leoni

En 2023, el grupo alemán Leoni y el Gobierno marroquí firmaron un acuerdo que abarca un total de seis nuevos proyectos de inversión en Marruecos. Este acuerdo destaca por su magnitud y el impacto significativo que tendrá en la economía local, especialmente en el desarrollo industrial de nuevas regiones del país y en la creación de empleo.

Uno de los proyectos más destacados es la creación de una nueva unidad de cableado en la zona de aceleración industrial de Agadir. Esta unidad representa una inversión de 188 millones de dirhams y está prevista que genere aproximadamente 3,000 nuevos empleos directos.

Además de este proyecto, el acuerdo incluye la ampliación de las cinco fábricas del grupo en la región de Casablanca-Settat. Estas ampliaciones están orientadas a aumentar la capacidad de producción y mejorar la eficiencia de las instalaciones existentes, contribuyendo así a fortalecer la infraestructura industrial del país. La expansión de estas fábricas no solo permitirá a Leoni satisfacer una demanda creciente, sino que también potenciará la competitividad del sector automotriz marroquí a nivel global.

#### Otros acuerdos

En 2022, el Ministro de Industria y Comercio de Marruecos, Ryad Mezzour, firmó ocho acuerdos de inversión por un monto total de 1,7 mil millones de dirhams, que se prevé generen cerca de 12,000 empleos directos. Estos acuerdos involucraron a importantes proveedores internacionales de componentes automotrices, como Yazaki, Sumitomo, Lear, Stahlschmidt y TE Connectivity.

En otros proyectos destacados, se incluyó la creación de una nueva fábrica de cableado automotriz en Meknès por parte del Grupo Yazaki, así como la expansión de sus unidades en Kénitra y Tanger, con una inversión total de 751 millones de dirhams y la creación de 6,300 empleos. Sumitomo también participó con una inversión de 146 millones de dirhams para la ampliación de su planta de arneses eléctricos en Casablanca, generando 2,000 empleos.

Además, Lear firmó dos acuerdos para la construcción de fábricas en Tánger y Meknès, dedicadas a la fabricación de conectores y cables eléctricos, con una inversión combinada de 471 millones de dirhams y la creación de 2,162 empleos. Por su parte, TE Connectivity se comprometió a construir una planta de moldeo y ensamblaje de conectores en Tánger con una inversión de 202 millones de dirhams, creando 350 empleos, mientras que Stahlschmidt desarrollará una fábrica de cables Bowden y sistemas de desbloqueo en Tánger, con una inversión de 107 millones de dirhams y la generación de 1,075 empleos.

## 5. PRINCIPALES MARCAS EXTRANJERAS Y ESPAÑOLAS

Las empresas extranjeras implantadas en Marruecos se concentran principalmente en Tanger Automotive City, Tanger Free Zone, Atlantic Free Zone (Kenitra), las regiones de Casablanca-Settat y Fès Meknès y de forma más reducida en Oujda (Technopole d'Oujda).

Podemos destacar a multinacionales extranjeras como:

 **faurecia**

  
**Sumitomo  
Corporation**




 **YAZAKI**

**Delphi**








 **LEONI**








 **Fujikura**

También hay empresas españolas presentes, la mayor parte de ellas están registradas en el [directorio](#) elaborado de forma anual por las oficinas de ICEX en Marruecos.

Nombre Empresa Española	Nombre Filial Marroquí	Dirección	Actividad
 <b>CABLERIAS GROUP</b>	Cablerías Tánger	Tanger Free Zone, Ilot 71	4090101 - Material eléctrico 4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
 <b>Aiscan</b>	Energía Canalizada SARL	Tanger Automotive City, 72 et 73 4180 Joumaa	4120505 - Otros componentes industriales
 <b>Alecop</b>	INSTITUT DES MÉTIERS AUTOMOBILE KÉNITRA SA (IFMIA KENITRA)	RN 4 Commune Amer Saflia Atlantique Free Zone	5090103 - Servicios de formación profesional

	Aliauto Maroc SARL	Tanger Free Zone, 85B9-85B10	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	CIE Automotive Maroc SARL DAU	Tanger Free Zone, 2 Lotissement 26 B	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción 4200101 - Maquinaria herramienta
	Gravesa SARL	Zone Franche D'exportation, Lot 120 Tánger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Covercar Maroc SARL  Indutexa SARL	Tanger Free Zone - TFZ ilot 104, lot 2	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Faina Tanger	Zone Franche D'exportation Tanger, N°79 C-2	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Med Packaging SARLAU	Tanger Automotive City, Lot A Commune Jouamaa - Province Fahs Anjra	4030101 - Maquinaria de envase y embalaje 4030203 - Envases y embalajes de papel
Elaboración de Productos de la Piel- Natur S.L.	EPP Natur SARL	Zone Franche d'Exportation, C/lot 3 90000 Tanger	3020101 - Cueros y pieles en bruto y curtidos 4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Automotive Cablage Control SARL	Zone Franche d'Exportation Lotissement 3, Lotissement 103 90000 Tanger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Ficosa International Maroc SARLAU	Zone Franche Technopolis Rocade Rabat-Salé	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción

 <p><b>GESCRAP</b></p>	Gescrap Morocco	Avenue Mers Sultan, 26 étage 1 apt 3 20670 Casablanca	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
 <p><b>Gestamp</b></p>	Tuyauto Gestamp	Atlantic Free Zone Extension, N° I1,I2 et I3	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
 <p><b>GRUPO ANTOLIN</b></p>	Antolin Flexible Engineering Solutions (AFES)  Antolín Tanger SARL	Zone Franche d'Exportation Ilot 21 et 22 90024 Tanger	4010101 - Componentes electrónicos 4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción 5010503 - Servicios integrados de ingeniería eléctrica
 <p><b>Irizar</b> lighting the road</p>	Irizar Maroc	Route de Rabat-Casablanca 12050 Skhirate	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
 <p><b>MAGNA</b></p>	Magna Seating Tanger SARL	Route de Rabat Lotissement F, Zone Franche d'Exportation de Tanger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
 <p><b>vental</b></p>	Ventalsa SARL	Commune Moulay Abdellah, Route Régionale 301 Km 10,5 vers Jorf Lasfar 24003 El Jadida	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción 4140201 - Material ferroviario 4160201 - Equipamiento naval 4350402 - Productos semielaborados de aluminio 4350506 - Vidrio
 <p><b>GRUPO SOLEDAD</b></p>	Confort Pneu Maroc Distribution SARL	Route de Tétouan Lotissement 90 C Allée 3 Zone Industrielle Moghogha 90070 Tánger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción

	Pont Aurell y Armengol MA SARLAU	Route de Rabat Lotissement 2, 63 Zone Franche de Tanger	3020604 - Tejidos técnicos 4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Premo Mediterranean SARL	TFZ, ILOT 7 MODULE 6,7,8 lot n° 4 90100 Tánger	4010101 - Componentes electrónicos 4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Procesos Industriales del Sur Maroc	Zone Franche d'Exportation, A102 90000 Tanger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Relats Maroc SARLAU	Ilot D , Zone Franche d'Exportation de Tanger Route de Rabat. Gzenaya 90090 Tánger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Sadeca Automotive Maroc SARL AU	Zone Franche d'exportation de Tanger, Ilot 63, lot N°2, Phase I – Bâtiment 1 Route de Rabat	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción
	Componentes de Automoción Marroquíes SARL	Route de Rabat, ilot 51 Lotissement 3 Zone Franche d'Exportation 90000 Tánger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción 5010505 - Servicios integrados de ingeniería industrial
	Turbo Cádiz Maghreb	Rue Abi Dardae, 31 Quartier La Belle Vue (Drissia) 90000 Tanger	4130201 - Equipos, componentes y accesorios de automoción 4230101 - Moldes y matrices

Las únicas empresas gallegas detectadas son:

- Cablerias Group: Esta tiene su sede en Porriño (Pontevedra) y están especializados en el desarrollo, fabricación y validación de sistemas de distribución eléctrica y electrónica para la industria del automóvil. Están desde 2018 implantados en la Tanger Free Zone.

- Magna Seating Vigo S.A.U.: También con sede en Porriño (Pontevedra), se dedica al diseño, desarrollo y fabricación de estructuras de asientos.



## 6. CONCLUSIONES Y VENTAJAS DEL PAÍS

### 6.1. RECOMENDACIONES

El sector automotriz en Marruecos se ha consolidado como un pilar fundamental del panorama industrial del país, destacándose por su capacidad de producción de un millón de vehículos anuales para 2024, con planes de aumentar a dos millones para 2030. Con la presencia de gigantes automotrices como Renault y PSA, el sector ha experimentado un crecimiento notable, representando un porcentaje importante de las exportaciones nacionales y creando más de 220.000 nuevos empleos gracias a los más de 260 centros de producción activos.

Marruecos se ha posicionado como líder regional en la industria automotriz, atrayendo a empresas francesas, españolas, alemanas, chinas o japonesas que se han establecido sobre todo en el eje Tánger-Kenitra-Rabat-Casablanca. Este crecimiento se ha visto impulsado por la formación de técnicos especializados a través de cursos profesionales y universitarios en ingeniería eléctrica y mecánica. La previsión de crecimiento del sector automotriz es del 5.8% para finales de 2024, reflejando el optimismo del ministro Ryad Mezzour sobre la capacidad del Reino para competir a nivel mundial.

La estrategia de Marruecos para crear una etiqueta "Made in Morocco" podría potenciar aún más el tejido industrial del país, particularmente con la producción esperada de vehículos 100% marroquíes, como el Namx de la compañía New Motors, basado en tecnología de hidrógeno.

La confianza en el panorama económico marroquí y la capacidad demostrada por los marroquíes para alcanzar altos niveles de competitividad y calidad subrayan la importancia de seguir atrayendo de forma efectiva nuevas inversiones y la innovación en la fuerza laboral marroquí.

Con muchas empresas europeas ya establecidas en el país, Marruecos presenta numerosas oportunidades de crecimiento y desarrollo en el sector automotriz, cimentando su posición como un centro de producción clave a nivel internacional.

### 6.2. VENTAJAS DEL PAÍS

#### **Fuerza Laboral Formada**

La fuerza laboral en el sector automotriz de Marruecos ha sido esencial para su éxito y expansión. El país se beneficia de una población joven, con una edad media de aproximadamente 29 años. El sector emplea una amplia gama de profesionales locales, desde ingenieros y técnicos altamente calificados hasta trabajadores de línea de ensamblaje semi-calificados, cubriendo todas las etapas de la producción automotriz, desde el diseño y la ingeniería hasta el ensamblaje y el control de calidad.

Los programas de formación especializada son fundamentales. Instituciones como el Instituto Nacional de la Industria Automotriz (IFMIA) y numerosos centros de formación profesional en todo Marruecos ofrecen educación orientada en ingeniería automotriz, gestión de producción y mantenimiento. Estos programas, desarrollados en colaboración con las principales empresas automotrices, aseguran que la fuerza laboral esté equipada con las habilidades necesarias.

Las iniciativas gubernamentales también juegan un papel significativo en el desarrollo de la fuerza laboral. El Plan de Aceleración Industrial (PAI) y otras iniciativas gubernamentales proporcionan incentivos financieros para las empresas que invierten en formación y desarrollo laboral.

A pesar de los avances, aún existen brechas en habilidades técnicas avanzadas, especialmente en áreas como la tecnología de vehículos eléctricos y la automatización. Será necesario continuar invirtiendo continuamente en educación y formación para abordar estas brechas y preparar a la fuerza laboral para futuras demandas.

### **Acceso al Mercado**

La proximidad de Marruecos a Europa proporciona una ventaja significativa para las exportaciones automotrices, reduciendo tiempos y costos de envío. Marruecos también sirve como puerta de entrada a los mercados africanos, permitiendo a las empresas automotrices aprovechar la creciente demanda de vehículos y piezas automotrices en el continente. La AfCFTA busca crear un mercado único para bienes y servicios en 54 países africanos, aumentando el acceso al mercado dentro de África y creando nuevas oportunidades de expansión.

Marruecos ha establecido otros acuerdos de libre comercio (FTAs) con mercados globales clave, incluyendo la Unión Europea (UE), Estados Unidos, Turquía y varios países árabes. Estos acuerdos reducen o eliminan aranceles sobre productos automotrices, haciendo que las exportaciones marroquíes sean más competitivas.

La infraestructura y la logística también son cruciales para el acceso al mercado. Instalaciones portuarias de clase mundial, como el Puerto de Tánger Med, juegan un papel vital en la facilitación de las exportaciones e importaciones automotrices. Zonas francas, como la Zona Franca de Tánger y la Zona Franca Atlántica en Kénitra, ofrecen incentivos fiscales, procedimientos aduaneros simplificados e infraestructura moderna. La bien desarrollada red de transporte de Marruecos, que incluye autopistas, ferrocarriles y aeropuertos, garantiza un movimiento eficiente de mercancías y personas dentro del país y hacia los mercados internacionales.

Las políticas e incentivos gubernamentales también mejoran el acceso al mercado. La Carta de Inversiones de Marruecos y el PAI ofrecen diversos incentivos para atraer inversiones extranjeras y nacionales en el sector automotriz.

El apoyo y la promoción de las exportaciones son esenciales para el acceso al mercado. Las agencias de crédito a la exportación (ECAs) y las organizaciones de promoción comercial, como la Agencia Marroquí para el Desarrollo de Inversiones y Exportaciones (AMDIE), proporcionan financiación, seguros e inteligencia de mercado para apoyar las exportaciones

automotrices marroquíes. Estos servicios ayudan a mitigar riesgos y facilitar el acceso a mercados internacionales.

### **Costos de Producción Competitivos**

Marruecos ofrece costos laborales competitivos en comparación con otros centros de fabricación, lo que lo convierte en un destino atractivo para la producción automotriz. La disponibilidad de proveedores locales también ayuda a reducir los costos generales de producción. Además, la logística y la infraestructura bien desarrolladas, incluyendo puertos y zonas francas, facilitan procesos de producción y distribución eficientes, mejorando la ventaja competitiva de Marruecos.

## **6.3. OTROS INCENTIVOS**

El entorno de inversión en Marruecos ofrece una serie de ventajas competitivas adicionales para el desarrollo de proyectos industriales. A través de diversos fondos y programas de apoyo, el gobierno marroquí fomenta la inversión en sectores estratégicos, facilitando así el crecimiento económico y la creación de empleo.

### **Fondo Hassan II**

El Fondo Hassan II está destinado a proyectos de inversión que superen los 10,000,000 de dirhams (aproximadamente 878.600 euros), excluyendo derechos de importación e impuestos. Los bienes de capital deben representar al menos 5,000,000 MAD (aproximadamente 439.000 EUR). Para acceder a las ayudas, se debe firmar un contrato de inversión con el Estado marroquí. Las ayudas incluyen:

- 15% del costo total de la inversión para la compra de edificios y equipos, hasta un máximo de 30,000,000 MAD.
- 15% del costo de adquisición de nuevos bienes de capital, excluyendo derechos de importación e impuestos.
- 30% del costo de los edificios profesionales, con un límite de 2,000 MAD por metro cuadrado antes de impuestos.

### **Fondo de Promoción de Inversiones (FPI)**

El FPI, bajo la Carta de Inversiones, cubre parcialmente gastos como:

- Hasta el 20% del costo del terreno.
- Hasta el 5% del programa total de inversión para infraestructura externa (10% en el caso de inversiones en hilatura, tejido o acabado).
- Hasta el 20% del costo de la formación profesional.

Estas ayudas pueden acumularse, siempre que el total no exceda el 5% del programa total de inversión, o el 10% para inversiones en hilatura, tejido o acabado, o para proyectos en áreas suburbanas o rurales.

### **Incentivos Fiscales**

La Ley Tributaria N° 50-22 (LF 2023) incluye:

- Una reforma del impuesto de sociedades (IS), unificando progresivamente la tasa impositiva al 20% para todas las empresas, alcanzando este objetivo en 2026. Las empresas con beneficios netos iguales o superiores a 100 millones de MAD tendrán una tasa del 35%, excepto aquellas en zonas de aceleración industrial (ZAI).
- Reducción progresiva del IS sobre los rendimientos de acciones del 15% al 10% hasta 2026.
- Reducción del arancel de importación para insumos en la fabricación de filtros de vehículos, con tasas reducidas para componentes específicos.
- Exención de derechos de aduana para bienes de capital, materiales y herramientas importados para inversiones iguales o superiores a 50,000,000 MAD, por un período de 36 meses, con posible extensión.

### **Zonas de Aceleración Industrial**

Las zonas francas en Marruecos se encuentran en Tánger, Kénitra, Casablanca, Rabat y Oujda, con una nueva en construcción en Agadir. Las empresas en estas zonas deben obtener autorización y realizar al menos el 70% de su facturación en exportaciones. Los beneficios fiscales incluyen exención total del Impuesto de Sociedades durante los primeros cinco años y una tasa reducida del 15% a partir del sexto año.

### **Banco de Proyectos Industriales**

El Banco de Proyectos Industriales ofrece apoyo a los inversores interesados en desarrollar la producción local de productos estratégicos, con el objetivo de reducir la dependencia de las importaciones, que en 2022 ascendieron a 69.840 MEUR.

## 7. ANEXOS

### 7.1. EVENTOS DEL SECTOR

La asociación AMICA (Association Marocaine Pour l'Industrie et le Commerce Automobile) organiza de forma anual un evento para reunir a los principales actores marroquíes y extranjeros del sector de la automoción. Se realizan de forma alterna el Salon de la Sous-Traitance Automobile y Automotive Meetings Tangier-Med.

Del 20 al 22 de noviembre de 2024 tendrá lugar en Tanger Automotive City la 8ª edición del Automotive Meetings Tangier-Med. Este evento cuenta con la participación de altos representantes públicos, mesas redondas, talleres de formación, reuniones B2B y stands.

En 2022, año todavía pandémico, participaron 130 empresas (64% marroquíes y 36% extranjeras) de 15 nacionalidades de las cuales 79 eran expositoras (1.500m2 disponibles para la exposición).

<b>Segmento de Actividad</b>	<b>Número de Participantes</b>
Constructores	8
Fabricante de Equipos	40
Prestadores de Servicios	45
Otros	37
Total	130

<b>Participantes Según su Nacionalidad</b>	<b>Número de Participantes</b>
Marruecos	85
Italia	15
Francia	14
España	10
Portugal	5
Alemania	3
Ghana	1
Total	130

<b>Objetivos de Participación</b>	<b>Número de Participantes</b>
Subcontratación	50
Investigación y Desarrollo	30
Transferencia de Tecnología	20
Acuerdos de Fabricación, Licencias y Patentes	24
Total	127

Para encontrar más información sobre estos eventos, puede consultarse la siguiente [página web](#) o contactar con AMICA o la antena de IGAPE.