



OTROS
DOCUMENTOS

2023



Automoción en Marruecos

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

12 de mayo de 2023
Rabat

Este estudio ha sido realizado por
Pedro Allendesalazar Rivas

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

<http://Marruecos.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-23-011-6



Índice

1. Introducción	4
2. Características del mercado	5
2.1. Definición precisa de las actividades y productos del sector automoción	5
2.2. Tamaño del mercado	5
2.3. Principales actores	7
2.4. La oferta española	8
2.5. Oportunidades del mercado	9
3. Claves de acceso al mercado	11
3.1. Logística e Infraestructuras	11
3.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias	11
3.3. Ayudas	11
3.4. Ferias	13
4. Información Adicional	15
4.1. Instituciones	15
4.2. Publicaciones del sector	15
4.3. Asociaciones	15
4.4. Documentos de interés	16



1. Introducción

El sector de la automoción en Marruecos ha experimentado un crecimiento sostenido, con un ritmo del 31 % de media en la producción nacional de automóviles durante el período 2011-2019. Sin embargo, la crisis derivada de la COVID-19 tuvo un impacto en la producción de Marruecos en términos similares a la media del resto de países. Así, la producción mundial de automóviles sufrió un descenso del 15,8 % en 2020 y en Marruecos la caída de la producción en el último semestre del año 2020 fue del 17,4 %.

En 2022, la producción creció un 15,3 % respecto al año anterior, llegando a producirse 464.864 vehículos. Esta cifra sitúa a Marruecos como el 25.º productor de automóviles del mundo y el segundo de África, sólo por detrás de Sudáfrica¹.

Un 77,2 % de los vehículos producidos se destinaron a la exportación. El sector de la automoción, con una cifra de exportación de 10.416 millones de euros en 2022 (+33 % respecto a 2021), se sitúa como el segundo sector exportador del país, y representa el 26,1 % del valor total de las exportaciones². Este crecimiento se debe principalmente al aumento de las ventas del segmento de la construcción (+40 %), el cableado (+28,9 %) y, en menor medida, el de interiores de vehículos y asientos (+3,7 %).

Datos Sector Automoción 2022	
Peso del sector en el PIB nacional³	10,4 % (2021) ⁴
Vehículos producidos	464.864 ¹
Plantas de producción de vehículos	3 ⁵
Tasa media de integración local	65 %
Trabajadores	220.000
Valor total exportaciones	10.416 MEUR ⁶
Peso en las exportaciones del país	26,1 %
Vehículos exportados	358.758
Ventas de vehículos en el mercado local	161.410 ⁷

¹ Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos a Motor (OICA).

² Office des Changes.

³ Sobre PIB nacional de 113.548 MUSD (FMI).

⁴ HCP.

⁵ Fábricas de Renault en Casablanca y Tánger y fábrica de PSA en Kenitra (puesta en marcha en 2019).

⁶ Office des Changes. Incluye los segmentos del cableado, el ensamblaje, interior de vehículos y asientos.

⁷ AIVAM (Association des Importateurs des Véhicules au Maroc).

2. Características del mercado

2.1. Definición precisa de las actividades y productos del sector automoción

El sector de la automoción abarca todo el proceso productivo del automóvil, configurando un **tejido industrial muy amplio**, compuesto por empresas que van desde el ensamblador hasta las empresas de nivel 3 (TIER 3) suministradoras de materias primas, pasando por los fabricantes de segundo nivel (TIER 2) y primer nivel (TIER 1) que aportan los sistemas, subsistemas y componentes a los niveles superiores en la cadena de suministro.

El Gobierno de Marruecos puso en marcha en 2014 el **Plan de Aceleración Industrial (PAI)**, con el que ha organizado el desarrollo de la industria a través de cinco ecosistemas automovilísticos: cableado de automóvil, interior del vehículo y asientos, metal y sellado, baterías de automóviles, y, por último, motores y transmisión. Adicionalmente, han sido identificados dos ecosistemas de fabricantes de automóviles (Renault y PSA) y otros tres ecosistemas se encuentran en estos momentos en desarrollo: sistemas exteriores, ingeniería y recambios.

En la actualidad, el Gobierno está trabajando en el **Plan de Recuperación Industrial (PRI)** para el período 2021-2025, que pretende elevar la tasa de integración al 80 % en el sector de la automoción y alcanzar la capacidad de producción de 1 millón de vehículos anuales. Los objetivos del plan se articulan en torno a cinco ejes: el apoyo a los sectores industriales y el refuerzo de su integración, el desarrollo del emprendimiento industrial, el posicionamiento de Marruecos como socio internacional estratégico en el contexto de contracción de las cadenas de valor, la descarbonización de la producción industrial y, por último, adoptar un proceso de innovación. Además, contempla la creación de un nuevo ecosistema de objetos conectados (el conocido como “Internet de las cosas” o IoT).

2.2. Tamaño del mercado

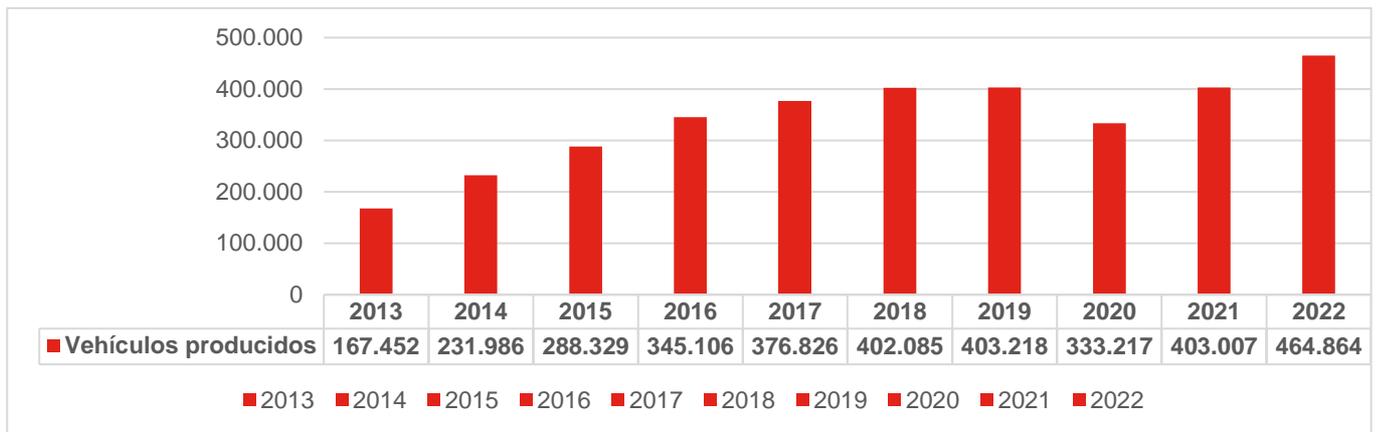
La automoción representa uno de los principales sectores industriales y un motor de crecimiento para el país, con un **valor total de exportación que alcanzó los 10.416 millones de euros en 2022**.

La irrupción de la pandemia hizo que en 2020 la producción total de automóviles en Marruecos descendiese un 15,56 % respecto a 2019. Sin embargo, según las cifras aportadas por las empresas constructoras presentes en el país, Marruecos fabricó en 2021 un total de 403.007 vehículos (un incremento de 22,8 %) y **en el año 2022 logró aumentar la producción hasta los 464.864**



vehículos (+15,3 %). Estos datos situaban a Marruecos como el **segundo productor de África** en cantidad total de vehículos, sólo por detrás de Sudáfrica. **La segunda fase del PRI (2021-2025) prevé aumentar la capacidad de producción del sector hasta los 700.000 vehículos para finales de 2023, y alcanzar la capacidad de 1.000.000 de vehículos para 2025.**

VEHÍCULOS PRODUCIDOS EN MARRUECOS (2012-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos a Motor (OICA).

El principal productor en Marruecos es el grupo Renault, con 350.018 vehículos producidos en 2022 (303.544 en 2021). Del total de su producción en 2021, 230.027 vehículos (209.769 en 2020) se fabricaron en su planta de Tánger, y 73.517 (67.705 en 2020) en su planta de Casablanca (SOMACA).

En 2019, entró en funcionamiento la nueva planta de producción del grupo PSA en Kenitra, donde fabrica los modelos Peugeot 208 y Citroën AMI. Desde su inauguración, la fábrica ha doblado su capacidad de producción para alcanzar los 200.000 vehículos al año, con una tasa de integración local inicial del 65 % que deberá aumentar hasta el 80 % en 2023, tal y como marcan los objetivos del PRI. En 2020, el grupo aumentó sus ventas un 21 % respecto a 2019 en la región de Oriente Medio y Norte de África (MENA), un mercado estratégico para la fábrica de Kenitra, e incrementó un 0,7 % su cuota de mercado en Marruecos. En 2021, el grupo PSA alcanzó la cifra de 99.463 vehículos producidos en Marruecos y en **2022 PSA batió un récord de producción, alcanzando las 114.846 unidades.**

Entre los ecosistemas presentes en Marruecos en el año 2022 destaca la fabricación, con una cifra de negocios a la exportación de 5.161 MEUR (49,6 % del valor de las exportaciones del sector), seguida del cableado, que supera los 3.050 MEUR de cifra de exportación (29,3 % del total del sector).

En cuanto al mercado local de ventas de vehículos (vehículos de pasajeros y comerciales), se había caracterizado por su pequeño tamaño y sostenido crecimiento, llegando a alcanzar en 2018 un total de 177.359 vehículos vendidos. Sin embargo, la tendencia de crecimiento se ha estancado en los años 2019 y 2020, debido también a los efectos de la pandemia, con una pérdida acumulada de volumen del 25 %. En el año 2021 se produjo una recuperación de la cifra de ventas con un aumento del 31,5 %, alcanzando los 175.360 vehículos vendidos. Sin embargo, en el último año cayeron de nuevo las ventas de vehículos un 8 %, situando la cifra de ventas para 2022 en 161.410 vehículos.

En 2022, el grupo **Renault continuó dominando el mercado en cuanto a marcas más vendidas, con una cuota de mercado del 40,4 %** (24,1 % de cuota para Dacia y un 16,3 % para Renault), seguidas por Hyundai (9,1 %), Peugeot (7,6 %) y Toyota (4,7 %). El **grupo Stellantis mantuvo la segunda posición en cuanto a cuota de mercado local, con un 19,55 % para sus principales marcas:** Peugeot (7,5 %), Opel (4,19 %), Citroën (4,12 %), y Fiat (3,67 %).

2.3. Principales actores



Renault: la multinacional francesa cuenta con dos centros de producción, la antigua fábrica SOMACA en Casablanca, y la fábrica de Tánger, inaugurada en 2012, donde concentra la mayor parte de su producción con más de 6.430 empleados. El grupo exportó en 2020 el 89 % de su producción marroquí a 73 países, frente al 93 % en 2019. **En el año 2021, Marruecos fue el 9.º mercado en ventas del grupo, con 69.791 unidades vendidas.** Al mismo tiempo, **en 2022 continuó siendo el líder en ventas del mercado local** con una cuota de mercado del 40,4 % con sus marcas Renault y Dacia.



PSA: el grupo, que tras la fusión de PSA y FCA en enero de 2021 se denomina **Stellantis**, inauguró en junio de 2019 su nueva fábrica en Kenitra. **Con una inversión cercana a 557 MEUR, proyectó** alcanzar una producción de 100.000 vehículos en 2020, pero la llegada de la pandemia ha ralentizado en gran medida la consecución de este objetivo. El objetivo final es producir 200.000 vehículos al año. En 2021, ha inaugurado junto al Centre Technique des Industries des Équipements pour Véhicules (CETIEV) el complejo **CETIEV 2.0.**, el primer centro de ensayos de actividades relacionadas con el desarrollo y la certificación.

En el año 2022, el Grupo Stellantis anunció una nueva inversión de 300 millones de euros, con el objetivo de doblar la capacidad de producción hasta los 450.000 vehículos (400.000 vehículos de motor y 50.000 eléctricos). En el año 2022 batió un récord de producción en el país superando



los 114.846 vehículos. De acuerdo con la compañía esta inversión creará además 2.000 nuevos empleos.

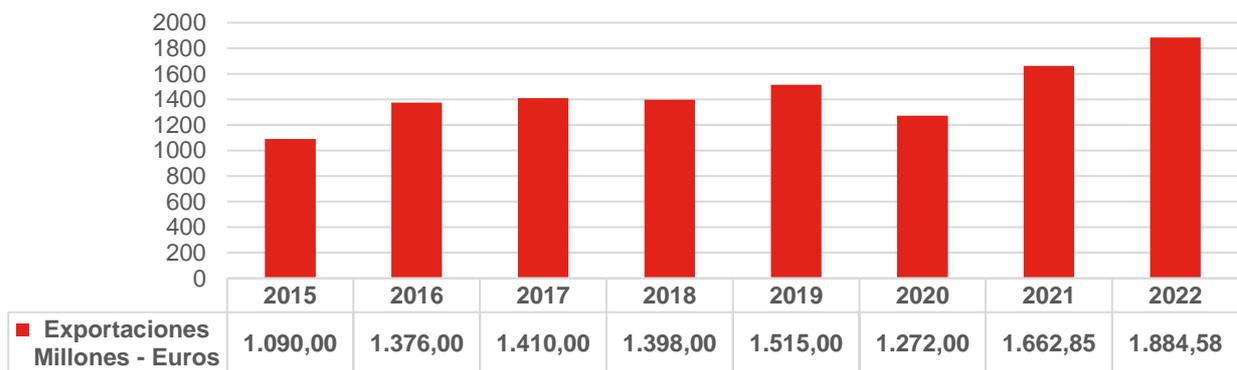
Ecosistema cableado: es el más desarrollado y cuenta con la presencia de multinacionales de referencia como **Sumitomo, Lear, Leoni, Fujikura, Yazaki o Delphi**. En 2020 alcanzó una cifra de exportación de 2.384 millones de euros, y una tasa de integración local del 50 %, empleando a más de 80.000 personas.

2.4. La oferta española

La industria del automóvil ha sido un auténtico dinamizador del desarrollo industrial en España, donde ha alcanzado un alto desarrollo tecnológico en todos los sectores implicados, que hacen que **la oferta española sea de alta y reconocida calidad a nivel global**. Con relación a Marruecos, España goza de un factor fundamental de competitividad frente a otros países europeos, como es **su cercanía geográfica**, que permite unos plazos y costes logísticos más reducidos.

En cuanto al comercio bilateral, **el sector español de la automoción y sus equipos, componentes y accesorios exportó a Marruecos en 2022 bienes por valor de 1.888 MEUR**, lo que supone un incremento del 16,4 % respecto a 2021, convirtiendo a Marruecos en su octavo cliente y el tercero fuera de la UE por detrás de Reino Unido y Turquía. Pese al incremento del valor de las exportaciones (+16,4 %), en 2022 el número de empresas españolas del sector que realizaron exportaciones a Marruecos fue de 1.734, lo que implica una caída del 9,1 % respecto al año anterior.

EXPORTACIONES DEL SECTOR ESPAÑOL DE LA AUTOMOCIÓN⁸ A MARRUECOS



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la AEAT.

⁸ Incluye automóviles, equipos, componentes y accesorios de la automoción de las partidas arancelarias 8701, 8702, 8703, 8706, 8707, 8708, 8409, 8408, 8407, 4011, 4012, 6813, 7007, 8421, 8481, 8482, 8483, 8507, 8511, 8512, 8513, 9026, 9029, 9104, 94012000.



En cuanto a inversión, **existe un creciente interés por implantarse en Marruecos**. Muchas empresas españolas ya han trabajado en sus fábricas españolas (Renault en Valladolid y PSA en Vigo) con los fabricantes ahora presentes en Marruecos, por lo que, en este sentido, el reto no es tanto la promoción de sus productos, sino demostrar que son capaces de producir en Marruecos con los mismos estándares de calidad, plazos y condiciones de entrega.

Actualmente están instaladas en Marruecos empresas españolas tan importantes como el **Grupo Antolín**, que cuenta con una planta de producción dedicada a la fabricación de techos y revestimientos para interiores de automóviles desde el año 2005; **Premo**, empresa líder en desarrollo, fabricación y venta de componentes y piezas electrónicos para diversos sectores, entre los que destaca el sector de automoción presente en el país desde 2006; o **Bamesa** y **Viza**, establecidas en el año 2012 y que cuenta también con una plantas de producción para la industria automotriz dedicadas al tratamiento y preparación de chapas de acero y a la producción de armaduras de asientos, respectivamente. Todas estas empresas se encuentran instaladas en la Zona Franca de Tánger.

Más recientes han sido las implantaciones de **Gestamp** (en *joint venture* con la empresa marroquí Tuyauto creada el año 2019) en Kenitra, para prestar servicio a la nueva planta de PSA; de **Ficosa** en Technopolis, al norte de Rabat, con una inversión de 50 MEUR en 2018 o la de **Jobelsa** en Casablanca.

2.5. Oportunidades del mercado

El *boom* de la automoción en Marruecos y el proceso de integración económica de este país con los mercados europeos está ensanchando el horizonte de crecimiento de la industria de la automoción española. Las empresas españolas del sector tienen ante sí el reto de aprovechar las oportunidades que surgen de las economías de escala y de la complementariedad de **las cadenas de valor internacionales que se están consolidando entre ambos países**. La competitividad de la industria española de la automoción debería verse reforzada a través de la exportación de bienes y servicios de mayor valor añadido para ser integrados en la cadena de producción de Marruecos, y de la importación de componentes intensivos en mano de obra para integrarlos en la cadena de producción en España (un buen ejemplo lo constituiría el cableado, donde las empresas españolas son el primer cliente de Marruecos). En este sentido, se plantean diferentes oportunidades en el mercado marroquí para las empresas españolas:

- **Exportación de componentes:** las empresas españolas tienen una gran ventaja logística por su proximidad con Marruecos y una reconocida calidad en el sector para **abastecer un mercado en constante crecimiento** y con buenas perspectivas a medio y largo plazo (nuevo objetivo de alcanzar una capacidad de producción de 700.000 vehículos en 2023 y de 1.000.000 de

vehículos en 2025; con la puesta en marcha de la planta de PSA y la hipotética llegada de un tercer fabricante⁹), si bien se han visto ralentizadas por la pandemia.

- **Oportunidades de inversión:** la puesta en marcha de la planta del grupo PSA en 2019, con una tasa inicial de integración local del 65 %, además del mismo objetivo de Renault para el 2022, supondrían más de 3.000 millones de euros en contratos de *sourcing* y una oportunidad **para la implantación en el país** para dar servicio a sus fábricas.
- En la actualidad, **existe una serie de componentes y procesos todavía por desarrollar en Marruecos** donde será necesaria inversión para alcanzar la integración local objetivo, como: tuberías de acero y de aluminio, pantallas, radios, neumáticos, cuero, forja, mecanizado, cromado, inyección en plástico o la fundición.
- **Centro de desarrollo de productos:** la apertura en 2017 del MTC (Morocco Technical Center) del grupo PSA y la más reciente *joint venture* del grupo francés Utac Ceram y la empresa alemana FEV anunciaron en diciembre de 2020 la creación del primer centro de pruebas de automoción de África en Marruecos. Estos centros emplean a más de 900 técnicos y suponen un impulso para el desarrollo técnico de ingeniería y la I+D+i en el país. Marruecos tiene potencial de **convertirse en un centro referencia de desarrollo de productos y captación de talento** para empresas del sector, puesto que, en el año 2021 la media de edad es de 29,5 años y la tasa de fertilidad es de 2,42 nacimientos, lo que unido a que el país cuenta con más de 40 centros de educación superior refuerza el potencial marroquí de recursos humanos y la oportunidad que supone para las empresas del sector automóvil.
- **Relocalización industria:** Durante los últimos años, las cadenas logísticas mundiales y las estrategias de Estados y multinacionales occidentales han experimentado cambios significativos en su enfoque de la soberanía industrial. Estos cambios se han visto impulsados por tres hechos principales: la guerra económica sinoamericana, la pandemia de COVID-19 y la guerra en Ucrania. Marruecos, debido a sus características (situación geográfica, estatus clave en el mercado africano y europeo, conexiones, mano de obra, incentivos, infraestructura y amplia red de zonas...), se ha convertido en un país atractivo para los constructores de automóviles, que buscan diversificar mercados y desarrollar las cadenas de suministro.

⁹ El grupo chino BYD, fabricante de vehículos eléctricos, y el Gobierno de Marruecos firmaron en 2017 un convenio de entendimiento para su implantación, pero no ha habido ninguna evolución desde entonces.

3. Claves de acceso al mercado

3.1. Logística e Infraestructuras

- **Puerto de Tánger Med:** con capacidad para exportar 1 millón de vehículos, el puerto de Tanger Med es el más importante de toda África en tráfico de contenedores. **Está situado a 14 km de la península Ibérica.**
- **Tanger Free Zone (TFZ):** es una de las zonas francas industriales con más actividad de Marruecos.
- **Tanger Automotive City:** ofrece a los inversores del sector del automóvil las mismas ventajas que TFZ en cuanto a infraestructuras y localización óptima en la región de Tánger, pero, además, se encuentra adyacente al complejo Renault Tanger Med.
- **Atlantic Free Zone:** se encuentra en Kenitra. **Se trata de una plataforma industrial integrada diseñada específicamente para el sector del automóvil y es el lugar de implantación de la nueva planta de PSA.**

3.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- **Marruecos ocupaba el 53.º puesto en el ranking de facilidad de hacer negocios de 2020,** que elaboraba anualmente el Banco Mundial. La última posición del año 2020 significó un avance desde la posición 69.^a en el año 2018, mejorando en 5,49 puntos la puntuación y siendo uno de los países con una mejora más destacada. Actualmente la puntuación de 73,4 sitúa a Marruecos **por encima de la media de su región (60,2)** y por encima de sus competidores dentro del sector de la automoción en la región como Egipto (60,1) o Argelia (48,6).
- **Existe acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Marruecos que permite la entrada de todos los productos industriales con arancel 0,** no obstante, la empresa española se puede encontrar con barreras de no armonización reglamentaria en los controles de ensayo y certificaciones técnicas en Marruecos. La empresa debe adaptarse a una nueva normativa y las divergencias con la europea para evitar este tipo de barreras de acceso.

3.3. Ayudas

El Plan de Recuperación Industrial contempla, en términos generales, **medidas de apoyo financiero, ayudas a la formación y ayudas al alquiler y compra de terrenos.** En concreto, los principales incentivos específicos de la industria de la automoción son:

- **El Fondo Hassan II:** dirigido a **nuevos proyectos de inversión** cuyo montante sea superior a los 10.000.000 dirhams, unos 878.600 euros, excluidos derechos de importación e impuestos, y con la condición de que los bienes de equipo supongan al menos 5.000.000 MAD, unos 439.000 EUR, excluidos derechos de importación e impuestos. Se debe firmar un contrato o convenio de inversión con el Estado marroquí para poder beneficiarse de las siguientes ayudas:
 - Ayudas financieras a la compra de edificios y equipos con un límite del 15 % de la inversión total y hasta los 30.000.000 MAD.
 - El 15 % del coste de adquisición de bienes de equipo nuevos (excluidos los derechos de importación y los impuestos).
 - El 30 % del coste de los edificios profesionales sobre la base de un costo unitario máximo de 2.000 MAD por metro cuadrado antes de impuestos (excluidas las contribuciones del estado para la adquisición de bienes y/o la construcción de edificios profesionales)
- **El Fondo de Promoción de Inversiones (FPI):** bajo la Carta de Inversiones, el FPI **ofrece cobertura parcial por parte del Gobierno de ciertos gastos** relacionados con la adquisición de propiedades (hasta el 20 % del coste del terreno), infraestructura externa (hasta el 5 % del monto total del programa de inversión, o el 10 % en el caso de una inversión en el sector de la hilatura, la tejeduría o el acabado) y formación profesional (hasta el 20 % del coste de la formación).

Estos aportes podrán acumularse siempre que el aporte total del Estado no supere el 5 % del total del programa de inversión; o 10 % en el caso de inversión en el sector de la hilatura, tejeduría o acabado; o cuando el proyecto de inversión esté ubicado en una zona suburbana o rural.
- **Incentivos Fiscales:** La Ley Fiscal n.º 50-22 (LF 2023), prevé una armonización del impuesto de sociedades y de ciertas tasas de IVA junto a la reducción de ciertos aranceles a la importación, con el objetivo de mejorar la competitividad de la producción local.
 - La reforma del **impuesto de sociedades (IS)** implica una **armonización progresiva que culminará en 2026, con un tipo impositivo unificado del 20 % para todas las empresas** (incluidas las instaladas en zonas de aceleración industrial); un 35 % como tipo objetivo aplicable a empresas con beneficio neto igual o superior a 100 millones de MAD (≈9 MEUR), quedarán exentas del tipo de 35 % las empresas que operan en zonas de aceleración industrial (ZAI).
 - La LF 2023 también modificó las disposiciones del art. 19-IV del CGI, **reduciendo el tipo impositivo del IS retenido sobre los rendimientos de acciones y asimilados del 15 % al 10 % de forma progresiva** (-1,25 % anual) hasta el año 2026.
 - El artículo 4 del PLF 2023 prevé además la **reducción del derecho de importación aplicado a los insumos para la fabricación de filtros de vehículos**. La tasa se reducirá: del 40 % al 17,5 % para sellos de caucho, componentes metálicos y componentes plásticos,

utilizados en la fabricación de filtros para vehículos, con su especialización, respectivamente, al nivel de las partidas arancelarias número 4016.93.00.00, 8421.99.21.00 y 8421.99.91.00; y del 17,5 % al 2,5 % para papel destinado a la fabricación de filtros para vehículos sujetos a su individualización a nivel de la partida arancelaria n.º 4811.59.00.90.

- El artículo 164-1º-p del Código Aduanero e Impuestos Indirectos (CDII) prevé **exención de derechos de aduana** para los bienes de capital, materiales y herramientas importados por o por cuenta de **empresas que se comprometan a realizar un programa de inversión relativo a un importe igual o superior a 50.000.000 MAD (≈4,6 MEUR)**. Esta exención se otorga actualmente por un período de **36 meses a partir de la fecha de la primera operación de importación** realizada en el marco de un acuerdo vigente, con posibilidad de ampliar el plazo 24 meses adicionales en caso de fuerza mayor o caso fortuito.
- **Zonas de Aceleración Industrial:** las zonas francas operativas están ubicadas en **Tánger** (Tanger Free Zone - TFZ y Tanger Automotive City - TAC), en Kenitra (Atlantic Free Zone - AFZ), en **Casablanca** (Midparc), en **Rabat** (Technopolis) y en **Oujda** (Technopole d'Oujda). Actualmente, se encuentra en fase de construcción una zona franca en **Agadir** (Zona de Aceleración Industrial de la Región Souss-Massa).

Para obtener el estatus de zona franca según la Ley n.º 19-94, las empresas deben haber obtenido la autorización de la comisión local de la zona franca de exportación, que está presidida por el wali o gobernador de la región, y **deben realizar al menos el 70 % de su facturación de las exportaciones**. La implantación en una zona franca ofrece importantes ventajas fiscales, como la **exención total del Impuesto sobre Sociedades durante los cinco primeros años de actividad y posterior aplicación de un tipo de gravamen reducido del 15 % a partir del sexto año**.

- **Banco de Proyectos Industriales:** ofrece apoyo y acompañamiento en destino a los potenciales inversores interesados en desarrollar la fabricación de productos señalados como necesarios en los sectores estratégicos del país. Con esta iniciativa, el Gobierno marroquí pretende la sustitución de una parte de las importaciones totales del país (calculada en 69.840 MEUR en 2022¹⁰), por su producción local.

3.4. Ferias

- **Automotive Meetings Tangier-Med:** evento organizado por la AMICA que se realiza bianualmente en Tánger.
- **Salón de la Sous-traitance Automobile:** feria organizada por la AMICA. En 2023 se prevé su celebración para finales de septiembre o principios de octubre.

¹⁰ Office de Changes.



- **Moroccan Automotive Technologies (M.A.T.):** feria organizada por GIPAM (Grupo Interprofesional del Automóvil en Marruecos). Se prevé su celebración para diciembre de 2023.

ICEX

4. Información adicional

4.1. Instituciones

- [Ministerio de Industria, Comercio y Economía Verde y Digital](#): organismo encargado de elaborar y ejecutar las políticas de la Administración sobre el sector de la automoción.
- [AMDIE](#): la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones y las Exportaciones es el organismo encargado de la promoción de las inversiones en Marruecos.
- [MedZ](#): empresa pública encargada de la gestión de varios de los parques y zonas industriales de Marruecos, gestiona la zona franca de Kenitra, Atlantic Free Zone.
- [TFZ](#): empresa pública encargada de la gestión de la zona franca de Tánger y de Tanger Automotive City.

4.2. Publicaciones del sector

- [Autonews](#): principal revista del sector automóvil en Marruecos cuenta con publicación en papel además de su versión digital.
- [Wandaloo](#): portal web del sector de automoción que aúna en su página web: noticias, portal de compraventa de, foro y dispone un servicio de boletín o *newsletter* de noticias del sector.
- [Moteur.ma](#): portal web del sector de automoción que además de noticias de actualidad del sector ofrece publicaciones relacionadas y un portal de compraventa.

4.3. Asociaciones

- [AMICA](#): la Asociación Marroquí de la Industria y el Comercio del Automóvil es la principal asociación sectorial de automoción y agrupa a actores del sector de todo tipo.
- [AIVAM](#): creada en 1988, la AIVAM es una asociación profesional sin fines de lucro. Reúne a casi todos los importadores de vehículos en Marruecos.
- [GIPAM](#): creado en 2017, el Grupo Interprofesional del Automóvil en Marruecos reúne a fabricantes, importadores y distribuidores de repuestos de todo tipo de vehículos.
- [APIME](#): creada en enero de 2023, la Asociación Profesional Intersectorial para la Movilidad Eléctrica tiene el objetivo de promover el rápido desarrollo de la movilidad eléctrica en Marruecos y se adherirá a la Federación Nacional de Electricidad, Electrónica y energías Renovables.

4.4. Documentos de interés

- [Guía País Marruecos 2022](#): proporciona información sobre su situación geográfica, superficie, clima, demografía, sociedad y breves referencias históricas. Muestra su estructura político-administrativa, su estructura económica, el marco para la actividad comercial y para la inversión, así como información de carácter práctico y una guía de direcciones de interés del país en Internet.
- [Informe Económico y Comercial. Marruecos 2022](#): proporciona datos sobre su situación política-económica, relaciones bilaterales, acuerdos comerciales, relaciones multilaterales y oportunidades de negocio para la empresa española.
- ["El sector de automoción en Marruecos: descripción de las capacidades del sector en Marruecos y sus perspectivas futuras"](#): publicación en el *Boletín Económico de ICE* (n.º 3152).
- [Ficha país. Marruecos 2021](#): las fichas país editadas por ICEX son un instrumento informativo de gran utilidad a la hora de plantearse una primera aproximación a las ventajas, riesgos y oportunidades de inversión o negocio en cada país.
- [Informe de feria. AMT/ Automotive Meetings Tangier-Med. Tánger 2022](#): informe sobre la feria AMT/ Automotive Meetings Tangier-Med, especializada en el sector del automóvil, celebrada en Tánger (Marruecos) del 26 al 28 de octubre de 2022.
- [Estudio de mercado. El mercado de la industria auxiliar de automoción en Marruecos 2021](#)

ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones