

Automoción en Eslovaquia

A. CIFRAS CLAVE

La producción de automóviles por número de habitantes en Eslovaquia es la más alta del mundo y este sector representa aproximadamente el 50 % de las exportaciones industriales nacionales. La Asociación Eslovaca de la Industria Automotriz (ZAP) cifró en su informe anual la producción de vehículos de 2020 en 985.000 unidades, un 11 % menos que en 2019. Este resultado es positivo, ya que las previsiones habían estimado un descenso de hasta un 20 %. El restablecimiento de niveles de producción por encima del millón de unidades es fundamental para la evolución de la economía eslovaca. Aunque las previsiones para 2021 evidencian un clima de incertidumbre, se espera la fabricación de 95.000 vehículos más que en 2020. Los pilares fundamentales para que esta recuperación sea efectiva son: la transformación de la movilidad alternativa, la inversión en investigación y la transición hacia una economía circular.



	2017	2018	2019
Producción per cápita (unidades)	0,19 u.	0,20 u.	0,19 u.
Personal empleado	76.120	79.120	80.724
Peso del sector sobre el PIB nacional	13 %	13,9 %	14,9 %
Plantas de producción	3	4	4
Participación sobre la exportación total	42,3 %	46,6 %	53 %
Participación sobre la producción industrial	46,8 %	49,5 %	51 %
Número de vehículos registrados	100.598	108.279	111.865
Ventas industria automoción (EUR)	39.786.609.609	46.288.281.000	46.531.872.578
Ventas OEM (EUR)	15.310.485.849	18.382.425.556	19.377.766.484
Empleados directos	154.000	177.000	174.000
Empleados directos + indirectos	250.000	275.000	270.000
Inversión en I+D (EUR)	223.000.000	173.500.000	172.7000.000

Fuente: elaboración propia a partir de los datos facilitados por ZAP.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa de los productos que conforman el sector

El objeto de estudio de este informe es el análisis del sector de la automoción en Eslovaquia. Este engloba un amplio tejido industrial que incluye tanto un mercado primario de automóviles, en el que se centrará este trabajo, como otro secundario de componentes. Ambas clasificaciones pueden desagregarse en diversos subgrupos. Las empresas que forman parte del sector automoción se clasifican en cinco niveles en función de su actividad en la cadena de valor de producción:

- OEM (Fabricantes Originales de Equipo). Empresas de fabricación de vehículos a motor (Ej. VW, PSA, KIA, JLR).
- TIER 1: Proveedor de primer nivel. Fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes completamente terminados con alta tecnología para su montaje en sistemas o subsistemas con suministro directo a la OEM (Ej. asientos, lunas y sistema de sensores).
- TIER 2: Proveedor de segundo nivel. Empresas que proveen a compañías del nivel superior, de componentes y módulos (Ej. cinturones, *airbags* y troquelados).
- TIER 3: Proveedor de tercer nivel. Empresas proveedoras de insumos como estampaciones y fundiciones. Deben cumplir los requerimientos de calidad necesarios que demanda la industria.
- TIER 4: Proveedor de cuarto nivel. Empresas especializadas en la extracción y obtención de materias primas tales como acero o plástico.

Entre los distintos tipos de empresas existe un orden jerárquico, definido en función del tipo de cliente, donde las de nivel inferior suministran a las del superior. Sin embargo, existen excepciones en las que se producen saltos de nivel¹. Los productos objeto de estudio son los correspondientes a los códigos TARIC especificados en la siguiente tabla.

CLASIFICACIÓN ARANCELARIA (TARIC)

Código	Descripción detallada del código
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, partes y accesorios.
87.02	Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (<i>break</i> o <i>station wagon</i>), y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles

Fuente: elaboración propia.

B.2. Tamaño del mercado

La industria de automoción eslovaca destaca por la diversificación, con una amplia gama de fabricación de automóviles. La compañía alemana Volkswagen comenzó a operar en 1991; posteriormente, en los años 2003 y 2004 hicieron lo propio la francesa PSA-Peugeot Citroën y la coreana KIA; por último, en 2018 se produjo la entrada al mercado de Jaguar Land Rover.

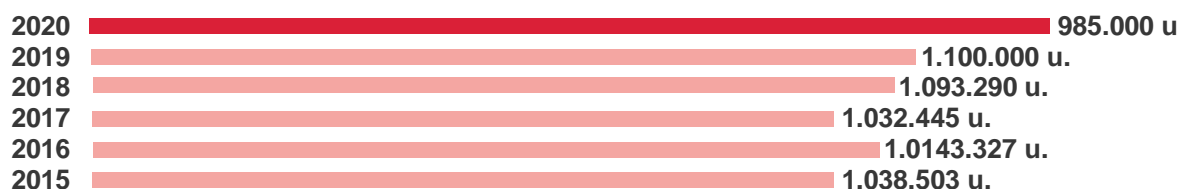
¹ Obregón, M.G. (2006). *El sector de equipos y componentes de automoción*.



Entre las ventajas que ofrece Eslovaquia para la industria de la automoción destacan, entre otras: ser país miembro de la Unión Europea y del grupo de Visegrado, la privilegiada localización geográfica que le permite ejercer como centro logístico de Europa Central, el número elevado de trabajadores cualificados, el entorno empresarial óptimo con más de 350 subcontratistas especializados en la industria, la creciente inversión en I+D que mejora la flexibilidad de la empresa ante las necesidades de sus clientes y el apoyo gubernamental que garantiza la competitividad de la industria².

Este sector constituye uno de los pilares fundamentales de la economía eslovaca y su evolución ha quedado definida por la inversión estatal y extranjera. Emplea actualmente en torno al 10 % de la población, unos 275.000 trabajadores, y representa el 15 % del PIB nacional. En 2019 supuso un 51 % de la producción industrial, un 53 % de las exportaciones y contribuyó de manera significativa a la balanza comercial positiva del país. Además, el mercado eslovaco está plenamente integrado en el clúster centroeuropeo de la automoción, con el que mantiene un importante comercio bidireccional.

PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN ESLOVAQUIA (2015 - 2020)



Fuente: elaboración propia a partir de los datos facilitados por SARIO (2021).

El sector del automóvil eslovaco ha sido durante los últimos años uno de los más dinámicos de Europa, pues se ha convertido en un centro de fabricación para todo el continente, con la mayor ratio de vehículos producidos por habitante del mundo. En el periodo 2014-2018, las ventas en el mercado local aumentaron constantemente, aunque el incremento porcentual disminuyó año a año, terminando con un registro de ventas de 98.079 en 2018 y de 101.702 en 2019.

En 2020 la aparición de la pandemia ha repercutido en las ventas locales de forma significativa, de modo que, tras comenzar el año con una ligera tendencia negativa, el mercado se desplomó rápidamente en marzo con la expansión del virus. La mayor caída de ventas de este año se produjo en abril, cuando disminuyeron un 61,5 %. El cierre de las plantas de producción fue una respuesta a la escasa demanda en los mercados de vehículos, a las limitaciones de la cadena de suministro y a la necesidad de evitar una mayor propagación del virus³.

El mercado siguió bajando hasta septiembre, el único mes positivo del año. Inmediatamente después, el mercado volvió a caer en octubre, y se mantuvo la tendencia hasta el final del año. De hecho, las ventas locales en 2020 fueron de 76.311 de los 985.000 producidos, lo que supuso un descenso del 25 % respecto al año anterior.

Por marcas, el líder Škoda ganó un 2,4 % de cuota de mercado, seguido por Hyundai y KIA que incrementaron un 0,1 % su cuota. Volkswagen cayó al cuarto puesto y en el quinto se posicionó Toyota, que fue la única marca que registró un aumento de ventas⁴.

B.3. Principales actores

Volkswagen. Empresa de automoción con mayor volumen de negocios y que cuenta con cuatro plantas de producción: en Bratislava, Devínská Nová Ves, Martin y Košice. La fábrica de Bratislava produce vehículos de cinco marcas bajo un mismo techo (Volkswagen, Audi, Porsche, Škoda y SEAT). Es el mayor exportador y empleador privado del país. Los modelos fabricados son: Škoda Karoq, Audi Q7 y Q8, Porsche Cayenne y Cayene Coupé,

² Polish Economic Institute. (2018) *The automotive industry in the Visegrad Group countries*. Polish Economic Institute.

³ Kufelová, I. y Raková, M. (2020) *Impact of the Covid-19 pandemic on the automotive industry in Slovakia and selected countries*.

⁴ Toyota es la única marca que crece en el mercado: <https://www.focus2move.com/slovakia-auto-sales/>



Volkswagen Tuareg, Volkswagen UP!, Škoda Citigo y Seat Mii. La producción en 2018 fue de 408.208 vehículos, con una facturación total de 10.400 millones de euros. Entre 2020 y 2024 cerca de 60.000 millones de euros serán invertidos en la fabricación vehículos eléctricos y motores híbridos, de forma global ⁵.

PSA-Peugeot Citroën. El fabricante francés se estableció en Eslovaquia en 2003, en Travná. En 2019, PSA ocupó el cuarto lugar en el *ranking* TREND Top de las empresas no financieras más grandes de Eslovaquia. Al mismo tiempo, en 2019, se convirtió en el tercer exportador de Eslovaquia. La plantilla de la empresa comprende 4.400 trabajadores. Actualmente manufactura los modelos Citroën C3 y Peugeot 208. En 2018 la producción de PSA Peugeot fue de 352.082 vehículos, con una facturación total de 2.800 millones de euros ⁶.

Kia Motors. La primera planta europea de Kia se estableció en Žilina, al norte del país, en la actualidad emplea a unos 3.700 trabajadores. En 2019, Kia Motors Eslovaquia fabricó 344.000 vehículos de pasajeros para clientes de más de 80 países, lo que supuso una facturación de 5.300 millones de euros. Los principales mercados importadores de los modelos Kia fabricados en Eslovaquia son: Reino Unido, Rusia y España. Tan sólo el 1,5 % de los vehículos producidos es vendido en el mercado nacional. Los modelos fabricados en el país son: Kia Ceed SW, Kia XCeed, Kia Ceed GT, Kia ProCeed, Kia Sportage, Kia Ceed. Además, Kia es el único fabricante de motores de automóvil en Eslovaquia. En junio de 2020, la marca surcoreana anunció que invertirá 70 millones de euros para expandir su instalación de producción de motores en Eslovaquia ⁷.

Jaguar Land Rover: La compañía británica comenzó a fabricar en este país a finales de 2018, con la puesta en marcha de la fábrica de Nitra. La planta de 300.000 m² dispone de las últimas tecnologías de ingeniería y fabricación de aluminio en Eslovaquia, con una capacidad de fabricación anual de 150.000 vehículos y una plantilla de 3.000 trabajadores. En 2020 obtuvo un beneficio antes de impuestos de 496 millones de euros. Los modelos fabricados en el país son: Land Rover Discovery y el Land Rover Defender.

Clústeres. Las empresas de tipo TIER 1, 2, 3 y 4 se concentran alrededor de las OEM, constituyendo dos clústeres de tipo regional. Clúster A: cubre la parte oeste del país donde están ubicadas las fábricas de Volkswagen, PSA-Peugeot Citroën y Jaguar Land Rover. Clúster B: se encuentra en la parte norte y central de Eslovaquia, en torno a las instalaciones de KIA Motors y Volkswagen.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

España se encuentra entre los países con mayor potencial de producción y exportación de automóviles de la Unión Europea, y dispone de un entramado industrial interconectado con un alto grado de especialización. Sin embargo, en la industria de la automoción la percepción del país de origen no es tan determinante como otros factores como el precio, el consumo, la fiabilidad o el diseño. En estos términos, los empresarios del sector conciben a los productos españoles con una calidad-precio superior a la de los países asiáticos. Dentro de la industria, SEAT es la marca española con mayor relevancia en el mercado eslovaco. Aunque su cuota de mercado ha descendido en los últimos años, en 2019 los modelos SEAT Arona, León y Ateca, se situaron entre los cien más vendidos. En cuanto a la relación bilateral Eslovaquia - España, el saldo comercial relativo a la industria de la automoción ha sido tradicionalmente positivo para el país centroeuropeo, como se puede observar en el siguiente cuadro.

BALANZA COMERCIAL ESLOVAQUIA-ESPAÑA (2017-2019)

(En EUR)

Export – Import (Sector automoción)	2017	2018	2019
España - Eslovaquia	394.453.000	439.049.920	405.861.270
Eslovaquia - España	1.356.019.780	1.267.234.750	1.367.405.540

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Eurostatcom.

⁵Página web oficial Volkswagen Eslovaquia: <https://www.volkswagen.sk/>

⁶ Página web oficial PSA-Peugeot Citroën Eslovaquia: http://www.psa-slovakia.sk/o-nas.html?page_id=172

⁷Informe anual de KIA Motors Eslovaquia 2019.

D. OPORTUNIDADES DE MERCADO

En el futuro, la industria automovilística eslovaca se enfrentará a varios retos planteados por la transformación ecológica y la Industria 4.0 en los medios de transporte. Las actividades de producción evolucionarán tanto en su contenido como en su forma, lo que implicará cambios en los procesos tecnológicos, así como en la naturaleza de los vehículos y de sus fabricantes. Los mayores retos están relacionados con el conflicto de intereses entre los distintos agentes (investigadores, empresas fabricantes, representación política, sindicatos...). La **Estrategia de Industria Inteligente para Eslovaquia** adoptada recientemente por el Gobierno aborda en parte esta situación, promocionando la entrada de nuevos inversores en el sector de la automoción, especialmente en proyectos de alto contenido tecnológico que contribuyan a aumentar el valor añadido de la industria eslovaca.

Como ya se ha mencionado, la proximidad geográfica a los países más avanzados de Europa Occidental, la pertenencia a la UE, los bajos costes laborales y la disponibilidad de mano de obra, entre otros, hicieron de Eslovaquia un destino atractivo para la inversión extranjera en el sector del automóvil. Por ello en la actualidad se trata de un mercado altamente competitivo dominado por empresas globales del nivel TIER 1, TIER 2 y TIER 3, donde el poder de negociación de las empresas OEM es imperante.

Ante el ahorro económico que supone su importación por proximidad, la mayor parte de las importaciones eslovacas tienen su origen en los países fronterizos y de la región centroeuropea, lo que hace difícil competir si se pretende exportar desde España. También es difícil sustituir las importaciones coreanas debido a que KIA y sus proveedores tienen preferencia para trabajar con empresas originarias del país asiático.

El reducir costes y, por tanto, el precio, es complejo, por lo que se debe abordar el mercado con productos que ofrezcan un alto grado de innovación y especialización tecnológica, para aprovechar la tendencia hacia la fabricación de automóviles de alto valor añadido y de esta forma consolidarse en la cadena de producción. Para las empresas que dispongan de las características mencionadas, Eslovaquia es un mercado muy interesante.

Ante la falta de especialización y la elevada demanda en el mercado, existen oportunidades en los nichos específicos de: fundiciones, talleres de prensado, ingeniería mecánica, manufactura de piezas plásticas y procesamiento de nuevos materiales metálicos. La consecución de las oportunidades que ofrece el mercado y el ahorro de costes de producción estará condicionada a:

- La introducción de tecnologías diseñadas para apoyar el mantenimiento de los procesos "lean" y su estandarización, tanto en el marco de la empresa como de la cadena de suministro.
- La externalización que las nuevas tecnologías permiten ampliar, desde los procesos de producción (fragmentación de la cadena de suministro) hasta los servicios de atención al cliente.
- El control de los flujos de trabajo, que supone la estandarización de los procesos de trabajo y del rendimiento mediante sistemas informáticos.

Por último, es importante destacar el compromiso que mantienen el Gobierno eslovaco y la Asociación de la Industria Automotriz de Eslovaquia de: apoyar y racionalizar la educación profesional, crear una base de I + D, alentar a los fabricantes de automóviles OEM a mantener la producción local, desarrollar una estrategia de movilidad eléctrica y ultimar la ley sobre eliminación y reciclaje de automóviles⁸.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

En este sector, los canales de distribución son complejos, ya que engloban multitud de intermediarios y la fabricación está apoyada por una variada tipología de agentes. Eslovaquia presenta una sólida base de proveedores, conformada por empresas nacionales y extranjeras, de TIER 1, 2, 3 y 4, que mantienen una estrecha colaboración

⁸ Monika, M. y Pícl, M. (2020). *The future of employment in the car sector*.

bidireccional. Los proveedores de TIER 1, 2 y 3 que operan en Eslovaquia se dividen en cinco grupos básicos: de sistemas eléctricos, de equipamiento interior, de sistemas de propulsión, de carrocerías y de sistemas de rodaje. Estos proveedores prestan servicios de optimización de producción, de reducción de costes, de automatización y de ingeniería, constituyendo una importante ventaja competitiva del país⁹.

Los fabricantes de automóviles contratan operadores externos que se encargan de la logística tanto para dar entrada a bienes intermedios, como para dar salida a los productos terminados. DHL Supply Chain se encarga de la logística de entrada para ciertas plantas de Volkswagen; Adamapol da salida a parte de los vehículos que produce KIA; la empresa Gefco hace lo propio para PSA Peugeot y Syncreon para Jaguar Land Rover. La distinta metodología de trabajo de los cuatro fabricantes de automóviles instalados en Eslovaquia ha configurado la cadena de distribución en el país, imponiendo distintos requisitos y condiciones a sus proveedores. La flexibilidad es la característica esencial del sistema de distribución pues tiene capacidad de responder a la demanda de automóviles en tiempo real. Esta flexibilidad se fundamenta en la disposición de un inventario estándar configurado en módulos, donde el montaje final no se produce hasta que el cliente especifica su pedido. La mayoría de los proveedores se concentra en torno a las autopistas D1 (Bratislava - Zilina) y R1 (Bratislava - Banska Bystrica), ante la necesidad de conectividad exigida por la industria.

El sistema de distribución se configura de la siguiente manera: primer eslabón; proveedores TIER 1, TIER 2, TIER 3 y TIER 4, segundo; empresas OEM, tercero; empresas de logística y cuarto, los concesionarios, la venta *online*, *pop up* y *flagship*. Por tanto, se trata de un canal de distribución largo que va desde los fabricantes de componentes hasta los servicios posventa. Por otro lado, el modo de transporte de la producción final de automóviles está condicionado a las exigencias de inmediatez y localización de los clientes, a saber, por carretera, fluvial, aéreo y ferrocarril (el más habitual).

En conclusión, la industria presenta un modelo multicanal que, en un futuro, es posible que se convierta en omnicanal debido a la estrecha interacción entre sus principales integrantes.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Eslovaquia es miembro de la Unión Europea, que mantiene como uno de sus principios fundamentales la libre circulación de bienes y servicios, con la correspondiente exención de aranceles aplicables para la importación de productos procedentes de España.

Para acceder al mercado es muy importante disponer de las certificaciones que exigen las empresas OEM, TIER 1 y TIER 2. De forma genérica las certificaciones que se exigen en el sector son¹⁰:

- ISO 16949 (2016): cubre todas las organizaciones que operan en la cadena de suministro automotriz. La última versión de la norma se basa en el concepto de estructura matriz definido en ISO 9001 (2015) con énfasis en la gestión de riesgos y métodos de mejora. Establece las obligaciones de diseño, formación del personal, desarrollo laboral y producción.
- EN ISO 14001: norma técnica relativa a la certificación de sistemas de gestión ambiental. La exactitud y validez de la declaración medioambiental debe ser confirmada por un verificador medioambiental acreditado e independiente.

El impuesto sobre el valor añadido (IVA) es de un 20 % para cualquier vehículo procedente de la UE. En las operaciones intracomunitarias y, por tanto, a todas las ventas que realicen las empresas comunitarias a empresas establecidas en Eslovaquia, se aplica el principio de gravamen en destino, y se utilizan las normas de inversión del sujeto pasivo del impuesto. Consecuentemente, las empresas extranjeras no aplicarán el IVA eslovaco en sus facturas, que será autorrepercutido por sus clientes.

⁹ Švač, Y. (2018). *Automotive Supply Chain Management in Slovakia*.

¹⁰ Kollár, V. y Brokeš, P. (2008). *Using of integrated management systems in the automotive industry*.



E.3. Ayudas

El Gobierno eslovaco ha implantado un conjunto de ayudas y exenciones económicas a empresas, empleados y autónomos para hacer frente a la crisis provocada por la pandemia. Entre otras:

- Posposición de la fecha para presentar la declaración de la renta y de los impuestos. La fecha límite para presentar la declaración de la renta se pospone hasta el final del mes siguiente al final del período de la pandemia.
- Las empresas pueden aplazar los pagos anticipados del impuesto sobre la renta cuando los ingresos disminuyan más del 40 % o compensar las pérdidas aún no reclamadas desde el año 2015, este incluido.
- El programa SIH antikorona záruka otorgará créditos puente para pymes. Consiste en una garantía para las instituciones financieras. Gracias al subsidio a la tasa de interés, hasta el 4 % , los préstamos finales para las pymes pueden presentarse con un tipo de interés del 0 % . El volumen de créditos concedidos mediante el programa para financiar el sector empresarial será de más de 500 millones de euros.
- El banco estatal EXIMBANKA SR, destinado a financiar la exportación, ha empezado a ofrecer el nuevo producto “COVID ÚVER” para los exportadores. El Banco Eslovaco de Garantías y Desarrollo también ha iniciado nuevos programas de créditos. Estos programas están destinados exclusivamente a las pymes, el Gobierno está preparando un esquema de garantías que incluirá también a las grandes empresas.

Asimismo, el Ministerio de Economía presentó en enero de 2020 un documento elaborado en colaboración con la Asociación de la Industria automotriz de la República Eslovaca para apoyar al sector, que incluye una serie de medidas destinadas a garantizar la competitividad de la industria automotriz.

E.4. Eventos

En Eslovaquia, en lo que respecta al sector de la automoción, son de especial interés:

- **Autosalon Bratislava:** feria celebrada en el recinto ferial de Incheba, cuya temática es la automoción y sus componentes:
<https://www.incheba.sk/en/fairs-and-exhibitions/autosalon-2021/>
- **Autosalon Nitra:** feria en el recinto ferial de Agrokomplex, dedicada también a la automoción y sus componentes:
<https://www.agrokomplex.sk/en/vystavy/autosalon-autoshow-nitra-2021/>
- **Newmatec Conference:** foro internacional sobre las nuevas tendencias en materiales y tecnologías que determinarán la evolución de industria automotriz:
<https://www.newmatec.sk/en/>

La celebración de estos eventos ha sido pospuesta en 2021 por la situación sanitaria.

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

- La Asociación de la Industria del Automóvil de la República Eslovaca (ZAP) es una asociación voluntaria de corporaciones, empresas y otras entidades corporativas. Constituye un grupo de presión muy activo, con presencia en los medios, eventos y publicaciones relacionados con el sector de la automoción:
<https://www.zapsr.sk/english/about-us/>
- La Agencia Eslovaca de Desarrollo de la Inversión y el Comercio (SARIO) es la agencia estatal de promoción de la inversión de la República Eslovaca, que es competencia del Ministerio de Economía de la República Eslovaca:
<https://www.sario.sk/en/about-us>
- El Portal de proveedores de la Industria del Automóvil en Eslovaquia (IPDAP), creado por ZAP, pretende conectar las OEM con empresas desde el nivel TIER 1 a TIER 4:
<https://www.okba.sk/?lang=en>
- La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) representa a los 15 principales fabricantes europeos de automóviles, furgonetas, camiones y autobuses:
<https://www.acea.be/about-acea/who-we-are>

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Bratislava** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Eslovaquia**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Eslovaquia, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Hviezdoslavovo námestie, 15
Staré Mesto
Bratislava 811 02 – Eslovaquia
Teléfono: 00 (421) (2) 54415730
Email: bratislava@comercio.mineco.es
<http://Eslovaquia.oficinascomerciales.es>

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) 97 10 00 9 a
informacion@icex.es

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

INFORMACIÓN LEGAL: 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.

AUTOR

Daniel Lillo Zaragoza

Oficina Económica y Comercial
de España en Bratislava
bratislava@comercio.mineco.es

Fecha: 14/6/2021

NIPO: 114-21-012-2

www.icex.es

