

# Automoción en Marruecos

## A. CIFRAS CLAVE

En los últimos años, 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 ha afectado a 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 moderada por la recuperación de la producción en el último semestre fue del 15,56 %. Se fabricaron tan sólo 333.217 vehículos. Con todo, esta cifra situaba a Marruecos como el 27.<sup>o</sup> productor de automóviles del mundo y el segundo de África, sólo por detrás de Sudáfrica.

Un 90,3 % de los vehículos producidos se destinaron a la exportación. El sector de la automoción, con una cifra de exportación de 6.712 millones de euros en 2020 (-9,3 % respecto a 2019), continúa siendo el primer sector exportador del país, representando el 27,6 % del total de las exportaciones<sup>1</sup>. En el primer trimestre de 2021, las exportaciones del sector subieron un 62,6 % respecto al mismo periodo del año anterior, a pesar de los eventuales parones en la producción debido a la carencia mundial de chips y semiconductores.

Datos Sector Automoción 2020	
<b>Peso del sector en el PIB nacional<sup>2</sup></b>	7,46 %
<b>Vehículos producidos</b>	333.217
<b>Plantas de producción de vehículos</b>	3 <sup>3</sup>
<b>Tasa media de integración local</b>	55 % (2019)
<b>Trabajadores</b>	158.110
<b>Valor total exportaciones</b>	6.712 MEUR <sup>4</sup>
<b>Peso en las exportaciones del país</b>	27,6 % <sup>5</sup>
<b>Vehículos exportados</b>	300.951
<b>Ventas de vehículos en el mercado local</b>	133.308 <sup>6</sup>

<sup>1</sup> Office des Changes.

<sup>2</sup> Sobre PIB nacional de 113.548 millones de USD (FMI).

<sup>3</sup> Fábricas de Renault en Casablanca y Tánger y fábrica de PSA en Kenitra (puesta en marcha en 2019).

<sup>4</sup> Office des Changes. Incluye los segmentos del cableado, el ensamblaje, interior de vehículos y asientos.

<sup>5</sup> *Ídem*.

<sup>6</sup> AIVAM (Association des Importateurs de Véhicules au Maroc).

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición precisa del sector estudiado

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.

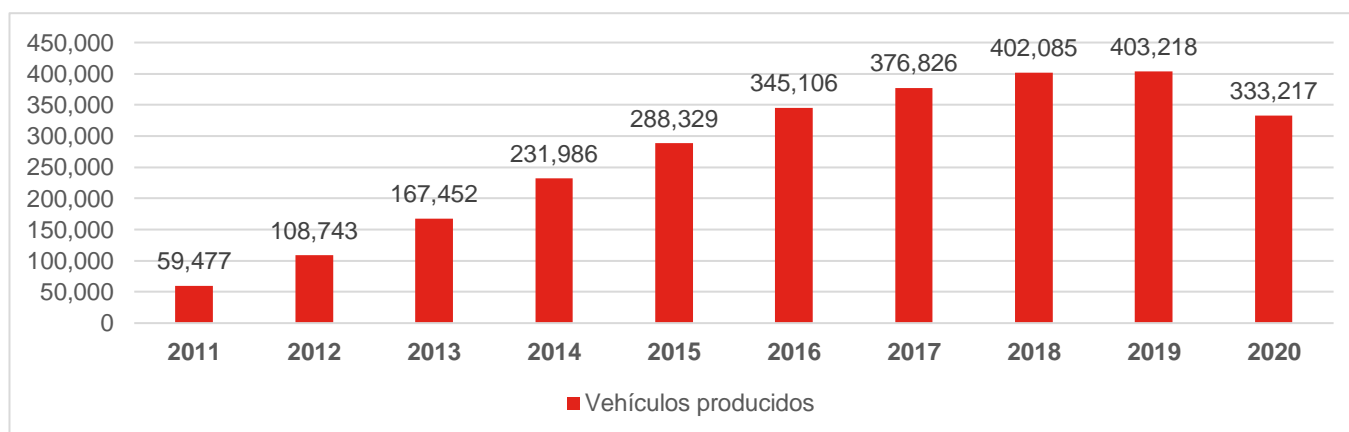
En la actualidad, el Gobierno está trabajando en el **Plan de Recuperación Industrial (PRI) para el período 2021-2023**, que pretende **eleva la tasa de integración al 80 % en el sector de la automoción**. Los objetivos del plan se articulan en torno a cinco ejes: el apoyo a los sectores industriales 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 (conocido como “Internet de las cosas” o IoT).

### B.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 6.712 millones de euros en 2020**.

Sin embargo, la irrupción de la pandemia hizo que en 2020 la producción total de automóviles en Marruecos descendiese un 15,56 % respecto a 2019. Según las cifras aportadas por las empresas constructoras presentes en el país, Marruecos **fabricó en 2020 un total de 333.217 vehículos**. Estos datos situaban a Marruecos como el **segundo productor de África** en total de vehículos, sólo por detrás de Sudáfrica. **La segunda fase del PAI (2021-2025) prevé aumentar la capacidad de producción del sector hasta los 700.000 vehículos por año para 2023**.

#### VEHÍCULOS PRODUCIDOS EN MARRUECOS (2011-2020)



Fuente: Elaboración propia con datos facilitados por OICA.

**El principal productor en Marruecos es el grupo Renault, con 277.474 vehículos producidos en 2020** (394.902 en 2019). Del total de su producción, 209.769 vehículos (303.558 en 2019) se fabricaron en su planta de Tánger y 67.705 (91.344 en 2019) en su planta de Casablanca (SOMACA). Se calcula que el grupo Renault realizó compras a proveedores en 2018 por valor de 2.000 millones de euros, con una tasa de integración local del 50,5 %.

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 PAI. 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, y elevó un 0,7 % su cuota de mercado en Marruecos.

Entre los ecosistemas presentes en Marruecos, destaca el del cableado, con una cifra de negocios a la exportación de 2.384 millones de euros en 2020<sup>7</sup> y una tasa de integración local del 50 %, que aspira a aumentar hasta el 66 %.

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 dos últimos años, con una pérdida acumulada de volumen del 25 %. En 2019, con 165.918 vehículos vendidos, el mercado observó un descenso del 6,15 % respecto a 2018. Con la llegada de la pandemia, la caída de las ventas se agravó, dejando una cifra de 133.308 vehículos vendidos en 2020, lo que significó una disminución total del 19,7 % respecto a 2019 (-21,1 % de turismo y -7,9 % de vehículos utilitarios ligeros). En 2020, el grupo Renault siguió dominando el mercado en cuanto a marcas más vendidas, con una cuota de mercado del 38 % (27,4 % de cuota para Dacia y un 10,7 % para Renault), seguido por Hyundai (6,3 %), Peugeot (5,7 %) y Volkswagen (5,4 %).

### B.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. El grupo exportó en 2020 el 89 % de su producción marroquí a 73 países, y, al mismo tiempo fue líder en el mercado local con una cuota de mercado del 38 % 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 millones de euros, 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 y otros tantos motores por 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.

**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.

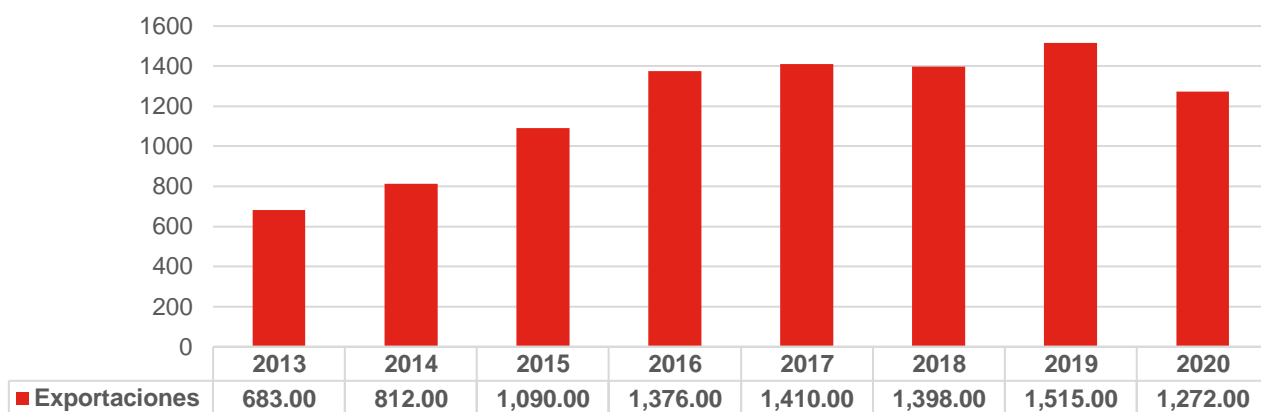
## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

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 que es **su cercanía geográfica**, que permite unos tiempos y costes logísticos más reducidos.

<sup>7</sup> Office des Changes.

Por lo que se refiere al comercio bilateral, **el sector español de la automoción y sus equipos, componentes y accesorios exportó a Marruecos en 2020 bienes por valor de 1.272 millones de euros**, siendo Marruecos su noveno cliente y cuarto fuera de la UE.

**EXPORTACIONES DEL SECTOR ESPAÑOL DE LA AUTOMOCIÓN<sup>8</sup> A MARRUECOS**  
(MEUR)



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

En cuanto a inversión, **existe un creciente interés por implantarse en Marruecos**. Muchas empresas españolas ya han trabajado con los fabricantes ahora presentes en Marruecos en sus fábricas españolas (Renault en Valladolid y PSA en Vigo), 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 en la Zona Franca de Tánger dedicada a la fabricación de techos y revestimientos para interiores de automóviles; **Bamesa**, que cuenta también con una planta de producción en la Zona Franca de Tánger dedicada a tratamiento y preparación de chapas de acero para la industria automotriz; o **Viza**, cuya actividad consiste en la producción de armaduras de asientos para la industria automotriz.

Más recientes han sido las implantaciones de **Gestamp** (en *joint venture* con la empresa marroquí Tuyauto) en Kenitra, para prestar servicio a la nueva planta de PSA; de **Ficosa** en Technopolis, al norte de Rabat, con una inversión de 50 millones de euros, o la de **Jobelsa** en Casablanca. Esta última, sin embargo, ha deshecho en 2020 la *joint venture* que mantenía con el grupo marroquí Palm Indus.

## D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

El auge de la automoción en Marruecos y el proceso de integración económica de este país con los mercados europeos están ensanchando el horizonte de crecimiento de la industria automotriz 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

<sup>8</sup> 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.

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 700.000 vehículos producidos en 2022 con la puesta en marcha de la planta de PSA y la hipotética llegada de un tercer fabricante<sup>9</sup>), 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, **existen una serie de componentes y procesos todavía por desarrollar en Marruecos** donde será necesaria la 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.

## E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### E.1. Logística e infraestructuras

- **Puerto de Tánger Med:** con capacidad para exportar 1 millón de vehículos, el puerto de Tánger Med es el más importante de toda África en tráfico de contenedores. **Está situado a 14 km de la península.**
- **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.**

### E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- **Marruecos ocupa el 53.º puesto en el ranking de facilidad de hacer negocios de 2020**, elaborado anualmente por el Banco Mundial. La situación actual supone un continuo avance desde el 69.º puesto del año 2018, aumentando en 5,49 puntos su puntuación y siendo uno de los países con una mejora más destacada. Su puntuación de 73,4 sitúa a Marruecos **por encima de la media de su región** (60,2) y por encima de sus competidores 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 a sus divergencias con la europea para evitar este tipo de barreras de acceso.

### E.3. Ayudas

El Plan de Recuperación Industrial contempla, en términos generales, **medidas de apoyo financiero, ayudas a la**

<sup>9</sup> 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.



**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 dirhams, unos 439.000 euros, 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 dirhams
  - El 20 % del coste de adquisición de bienes de equipo nuevos (excluidos los derechos de importación y los impuestos).
- **El Fondo de Desarrollo Industrial y de Inversiones (FDII):** este fondo está dotado de un presupuesto global de 20.000 millones de dirhams (unos 1.761 millones de euros) hasta el año 2020, con el que las empresas se pueden beneficiar de una **prima global de hasta el 30 % sobre el montante de la inversión neta realizada**. Para acceder a este fondo, es necesario presentar alguno de los siguientes proyectos y firmar un convenio de inversión con el Estado marroquí:
  - *Proyecto Estratégico:* que promueva la expansión y el desarrollo de actividades con un impacto significativo en el tejido empresarial de proveedores y clientes y que permita mejorar la competitividad global del ecosistema. Además, el proyecto debe consistir en una inversión superior a 50 millones de dirhams netos (4,4 millones de euros aprox.), o en la creación de 200 empleos estables.
  - *Proyecto vertebrador:* proyectos de carácter innovador, que permitan crear valor añadido, o aumentar la integración local, cuya inversión supere los 20.000.000 dirhams (1,6 millones de euros aprox.), o permita crear al menos 50 empleos estables.
- **Incentivos fiscales** están previstos en el artículo 123-22 ° -a) del Código General de Impuestos y el artículo 7.1 de la Ley de Finanzas n.º 12-98 para el año presupuestario 1998/99, modificado y complementado con lo siguiente:
  - La **exención del arancel de importación** sobre equipos, materiales y herramientas de capital necesarios para la implementación de un proyecto de inversión con un costo total superior a 200 millones de dirhams durante los 36 meses posteriores a la firma del acuerdo de inversión.
  - La **exención del IVA sobre las importaciones** de equipos de capital, materiales y herramientas necesarios para la implementación de un proyecto de inversión con un costo total superior a 200 millones de dirhams hasta 36 meses después del inicio de la actividad.
- **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 en 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 la 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 actuales del país, calculada en 7.600 millones de euros, por su producción local.

## E.4. Ferias

- **Automotive Meetings Tangier-Med:** evento organizado por la AMICA que se realiza **bienalmente en Tánger**.
- **Salon de la Sous-traitance Automobile:** Feria organizada por la AMICA. **En 2021 se prevé su celebración para finales de septiembre o principios de octubre.**

## F. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **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.
- **Publicaciones del sector**
  - [Autonews:](#) Principal revista del sector automóvil en Marruecos, cuenta con publicación en papel además de su versión digital.
- **Asociaciones**
  - [AMICA:](#) La Asociación Marroquí de la Industria y el Comercio del Automóvil es la principal asociación sectorial de automoción y agrupa a actores de todo tipo del sector.
  - [AIVAM:](#) Creada en 1988, la AIVAM es una asociación profesional sin fines de lucro. Reúne a casi todos los importadores de vehículos en Marruecos.
- **Documentos ICEX de interés**
  - [Informe de feria. AMT/ Automotive Meetings Tangier-Med. Tánger 2019:](#) informe sobre la feria AMT/ Automotive Meetings Tangier-Med, especializada en el sector del automóvil, celebrada en Tánger (Marruecos) del 6 al 8 de febrero de 2019.
  - [Oportunidades de negocio en el norte de Marruecos 2018:](#) informe sobre oportunidades de negocio en el norte de Marruecos. Tras presentar la estructura socioeconómica de la región y el "Plan de Aceleración Industrial 2014-2020", analiza las oportunidades del sector del automóvil entre otros.
  - [Informe de feria. Salon de la Sous-Traitance Automobile. Tánger 2019:](#) Informe sobre la feria Salon de la Sous-Traitance Automobile, especializada en el sector de la automoción, celebrada en Tánger (Marruecos) del 25 al 27 de septiembre de 2019.
  - [Estudio de mercado. El mercado de la industria auxiliar de automoción en Marruecos 2021:](#) estudio sobre el mercado de la industria auxiliar del sector de la automoción en Marruecos (datos 2016 - 2020).
  - [Estudio de mercado. El mercado de la automoción en Marruecos 2018:](#) estudio sobre el mercado de la automoción en Marruecos (datos 2010 - 2017).
  - [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.
  - [Zonas industriales en Marruecos: zonas francas, parques offshoring y parques agroindustriales 2018.](#)

## G. CONTACTO

---

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

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Marruecos, 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:

Avenue du Chellah nº 78  
RABAT 10010 – Marruecos  
Teléfono: +212 0537 760741  
Email: [rabat@comercio.mineco.es](mailto:rabat@comercio.mineco.es)  
<http://Marruecos.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) [informacion@icex.es](mailto: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

José Centeno Mata

Oficina Económica y Comercial  
de España en Rabat

[rabat@comercio.mineco.es](mailto:rabat@comercio.mineco.es)

Fecha: 20/07/2021

NIPO: 114-21-012-2

[www.icex.es](http://www.icex.es)



FICHAS SECTOR MARRUECOS



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones