

## **Dinámicas del Sector Automotriz: Un Estudio Comparativo entre Marruecos y Argentina en el Contexto Global / Automotive sector: A comparative analysis between Morocco and Argentina**

BAKKALI Imad <https://orcid.org/0000-0001-7196-5668>, [anouar.bakkali@gmail.com](mailto:anouar.bakkali@gmail.com)  
Nolberto Cruz Aguilera, <https://orcid.org/0000-0003-1881-4953>, [nca790913@gmail.com](mailto:nca790913@gmail.com)

<sup>1</sup>Doctor por la Universidad Alcalá de Madrid. Profesor Asociado Facultad de Derecho -  
<sup>2</sup>Departamento de Ciencias económicas por la Universidad Abdelmalek Essadi Marruecos.  
NOLBERTO Cruz Aguilera – Doctor en Ciencias Técnicas por la Universidad de Holguín, Cuba.

### **Resumen**

Este estudio presenta un análisis exhaustivo de la industria automotriz en Marruecos y Argentina desde 2010 hasta 2024, comparando los patrones de producción, exportaciones, ventas domésticas y las políticas públicas clave para el desarrollo sectorial. Utilizando métodos cuantitativos y cualitativos, evaluamos las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (análisis DAFO) de cada país dentro de la industria. Los hallazgos revelan que Marruecos ha emergido como un centro exportador clave hacia Europa y África, mientras que Argentina muestra una producción inestable, predominantemente orientada hacia el mercado de Mercosur. El artículo concluye ofreciendo recomendaciones estratégicas destinadas a mejorar la competitividad global de ambos países

**Palabras clave:** automoción, producción, exportación, medidas, Marruecos, Argentina

### **Abstract**

This study presents a comprehensive analysis of the automotive industry in Morocco and Argentina from 2010 to 2024, comparing production patterns, exports, domestic sales, and key public policies for sectoral development. Using quantitative and qualitative methods, we assess the strengths, weaknesses, opportunities, and threats (SWOT analysis) of each country within the industry. Findings reveal that Morocco has emerged as a key export hub to Europe and Africa, while Argentina exhibits unstable production, primarily oriented towards the Mercosur market. The article concludes by offering strategic recommendations aimed at enhancing the global competitiveness of both countries.

**Keywords:** automotive, production, export, measures, Morocco, Argentina

## Introducción

La industria automotriz global ha experimentado una trayectoria de crecimiento dinámico, marcada por fluctuaciones significativas entre 2010 y 2024. Según los datos de la OICA (2024), la producción mundial de vehículos aumentó de 77.5 millones de unidades en 2010 a un máximo de 97.1 millones en 2017, seguido de contracciones debidas a factores como la pandemia de COVID-19 y las crisis en las cadenas de suministro, antes de recuperarse hasta los 92.2 millones de unidades en 2023. Este período ha estado caracterizado por tres tendencias clave: 1) la acelerada reubicación de la producción hacia países emergentes, 2) la transición hacia la movilidad eléctrica, y 3) la reconfiguración de las cadenas de valor globales tras la pandemia.

En este contexto, Marruecos y Argentina han desarrollado enfoques contrastantes para su integración en la industria automotriz global. Marruecos ha consolidado su posición como el segundo mayor productor de África, alcanzando una producción de 534,000 unidades en 2023 y atrayendo inversiones por 5.2 billones de euros entre 2020 y 2024 como parte de su Plan de Aceleración Industrial 2020-2025. Destacan iniciativas como los proyectos de fabricación de baterías para vehículos eléctricos y la expansión de la capacidad de Renault Tánger a 480,000 unidades anuales en 2024.

Por su parte, Argentina ha mostrado una recuperación sectorial pospandemia, alcanzando 387,000 unidades en 2023, aunque enfrenta desafíos estructurales persistentes. La industria local ha intensificado su enfoque en la sustitución de importaciones y el desarrollo de proveedores locales, con una inversión acumulada de 3.1 billones de dólares en el período 2020-2024 según ADEFA (2024). Sin embargo, mantiene una alta dependencia del mercado brasileño, que representa el 68% de sus exportaciones en 2023.

Este estudio realiza un análisis comparativo de ambos casos durante el período 2010-2024, examinando:

- Los patrones de crecimiento y especialización productiva
- El impacto diferenciado de las políticas industriales
- Las estrategias de adaptación a las disrupciones globales recientes
- Los desafíos en la transición hacia la movilidad sostenible

La investigación aporta evidencia actualizada sobre la evolución de dos modelos de desarrollo automotriz en economías emergentes, proporcionando insights valiosos para el diseño de políticas industriales en un contexto de transformación tecnológica y geopolítica del sector.

## Sector de la automoción: Panorama general

### Situación mundial

La industria automotriz moderna es un ejemplo de producción globalizada, con vehículos y componentes fabricados y comercializados a escala internacional. Las estadísticas de producción y ventas, que reflejan las dinámicas geoeconómicas del sector, indican que la producción mundial creció de 77.5 millones de unidades en 2010 a 92.2 millones en 2023, según la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA, 2024). Este periodo ha estado marcado por transformaciones estructurales significativas:

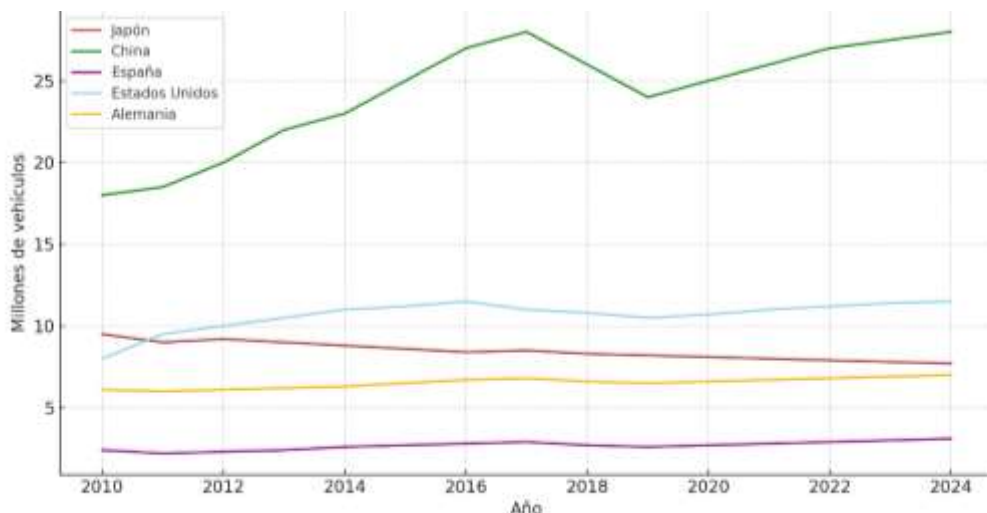
**Desplazamiento del Centro Productivo Global:** China solidificó su liderazgo, representando el 27.1% de la producción mundial en 2023, mientras que la participación de la Unión Europea disminuyó al 19.8%. Alemania continuó siendo el principal productor europeo, aunque su producción disminuyó un 12% respecto a 2019.

**Reconfiguración de las Cadenas de Valor:** La pandemia catalizó estrategias de nearshoring, favoreciendo a países con ventajas logísticas como Marruecos, por su proximidad a Europa, y Argentina, por su acceso al Mercosur.

**Transición Energética:** La proporción de vehículos electrificados en la producción global aumentó del 2.6% en 2019 al 14.3% en 2023, alterando los patrones de inversión según la Agencia Internacional de Energía (IEA, 2024).

En este contexto, Marruecos se destacó como un centro atractivo para inversiones en movilidad eléctrica, con 13 proyectos anunciados entre 2022 y 2024, mientras que Argentina enfrentó retos para diversificar su producción más allá de los motores de combustión, con solo un 2% de su producción dedicada a vehículos electrificados en 2023.

**Figura 1. Producción mundial por países en millones de vehículos (2010-2024)**



Fuente: Elaboración propia a partir de OICA (2024)

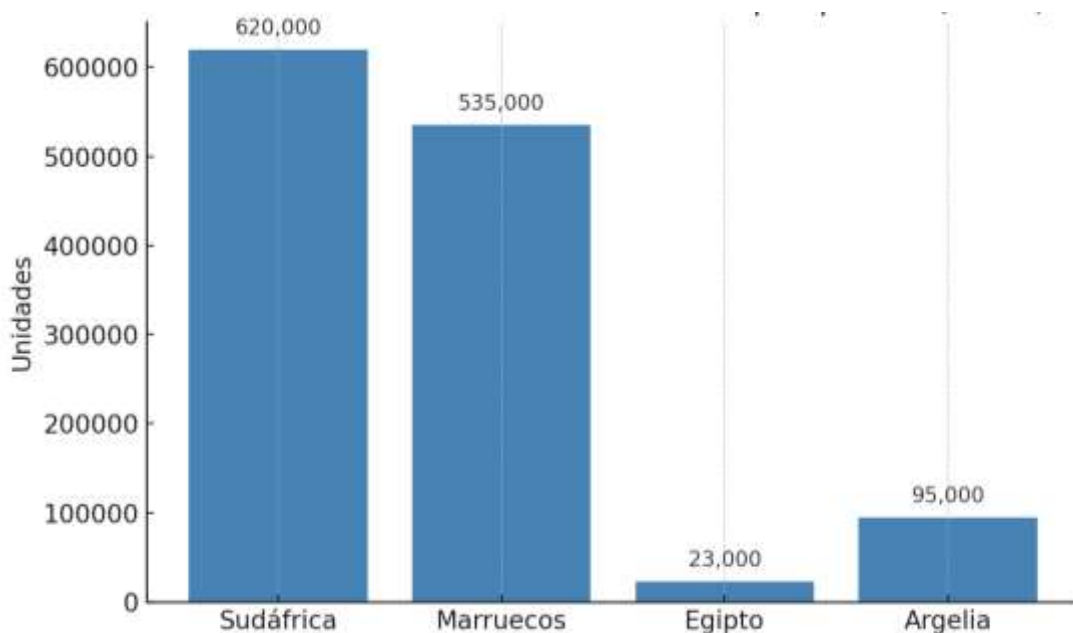
A nivel global, el dominio de China se hizo más evidente en 2023, alcanzando el 32.7% de la producción mundial. En contraste, Europa y Alemania experimentaron un declive, con Alemania reduciendo su producción un 31% desde 2010. Estados Unidos demostró resiliencia tras superar la crisis de los semiconductores, alcanzando los 10.9 millones de vehículos en 2023. Japón, por su parte, fue superado por India, reflejando un cambio en la estructura geoeconómica del sector. Las exportaciones chinas experimentaron un aumento del 58% entre 2019 y 2023, mientras que la UE vio disminuir su cuota del 25% al 19%. Marruecos, como excepción, cuadruplicó sus exportaciones automotrices desde 2020 gracias a su eficaz integración en las cadenas de valor europeas.

### Sector de la automoción en África

Según datos actualizados del Banco Mundial (2024), África consolida su posición como el futuro motor demográfico global, con un mercado de 1.470 millones de personas y la Zona de Libre Comercio Continental (AfCFTA) operativa desde 2021. Pese a un crecimiento promedio del 3.8% en 2023 (frente al 2.6% pre-pandemia), las disparidades regionales persisten: Marruecos lidera el desarrollo industrial con un crecimiento del 4.1%, mientras economías como Sudáfrica apenas superan el 0.5% (BM, 2024). En el sector automotriz, África alcanzó el 1.8% de la producción mundial en 2023 (1.62 millones de unidades, OICA 2024), mostrando una dinámica contrastante. Marruecos consolida su hegemonía (42.3% de la producción africana en 2023) con 534,000 unidades, atrayendo el 68% de la IED

sectorial en el continente. Sudáfrica reduce su participación al 48.1%, afectada por crisis logísticas y energéticas. Nuevos actores: Egipto y Ghana inician producción local con modelos eléctricos (3.4% combinado).

**Figura 2. Producción de vehículos en África por países (2023)**



Fuente: Elaboración propia a partir de OICA (2024).

El sector automotriz africano ha mostrado un notable dinamismo en sus exportaciones durante el periodo 2017-2023. Según datos de la Organización Mundial del Comercio (2024), los envíos continentales han mantenido una tendencia alcista, con un crecimiento acumulado del 72% que elevó el valor total a 28.500 millones de dólares en 2023. En este contexto, Marruecos emerge como el principal exportador regional, alcanzando los 12.400 millones de dólares en 2023 (43,5% del total africano), lo que representa un incremento del 215% respecto a 2017. Este desempeño refleja su exitosa integración en las cadenas de valor globales, particularmente con el mercado europeo, destino del 78% de sus exportaciones sectoriales.

### Sector de la automoción en Iberoamérica

La industria automotriz en Iberoamérica ha mostrado una evolución dispar entre 2010 y 2024, caracterizada por marcadas asimetrías productivas y comerciales entre los principales actores de la región. Según datos de la OICA (2024), la producción regional alcanzó los 7.9

millones de vehículos en 2023, representando un 8.3% del total mundial, aunque la distribución geográfica de esta producción fue notablemente desigual. México se consolidó como el líder indiscutible, con un 56.4% de la producción iberoamericana (4.45 millones de unidades), seguido de Brasil con un 38.7% (3.05 millones), mientras que Argentina y Colombia contribuyeron solo con un 3.1% y 1.8% respectivamente.

Esta concentración de la producción se refleja aún más en el comercio exterior. De acuerdo con la OMC (2024), las exportaciones automotrices de Iberoamérica sumaron 156,200 millones de dólares en 2023, dominadas de manera abrumadora por México, que representó el 84.7% del valor exportado (132,400 millones), seguido por Brasil con el 12% (18,700 millones) y Argentina con solo el 3.3% (5,100 millones). La dependencia de mercados específicos es particularmente pronunciada, con el 76% de las exportaciones mexicanas dirigidas a Estados Unidos, mientras que Argentina envía el 82% de sus exportaciones automotrices a Brasil.

La crisis pandémica de 2020-2021 exacerbó estas divergencias estructurales. Mientras que México aprovechó las tendencias de nearshoring para aumentar su producción en un 11.4% entre 2019 y 2023, Argentina experimentó una contracción del 18.7% en el mismo período. Diferencias en la capacidad ociosa de las plantas (45% en Argentina frente a 12% en México), el acceso a insumos estratégicos (92% de componentes importados en Argentina comparado con 34% en México) y los avances en la producción de vehículos eléctricos (8.1% en México frente a 1.2% en Argentina) son factores clave detrás de estas trayectorias divergentes.

Mirando hacia el futuro, las proyecciones hasta 2030 sugieren que estas tendencias podrían intensificarse. Según estudios recientes de la CEPAL (2024), se espera que México supere los 5 millones de unidades anuales en 2025, impulsado por inversiones significativas en electromovilidad, incluyendo 17 nuevos proyectos anunciados en 2023. Se anticipa que Brasil estabilice su producción entre 3.2 y 3.5 millones de unidades, mientras que Argentina necesitará una inversión de 3.5 billones de dólares para modernizar su infraestructura industrial y cerrar la brecha tecnológica. Estos escenarios subrayan los desafíos de una región donde las estrategias de inserción global coexisten con modelos aún dependientes de mercados regionales y commodities industriales.

## **Análisis comparativo entre Marruecos y Argentina (periodo 2010-2024)**

### **Evolución de la producción**

#### **Marruecos**

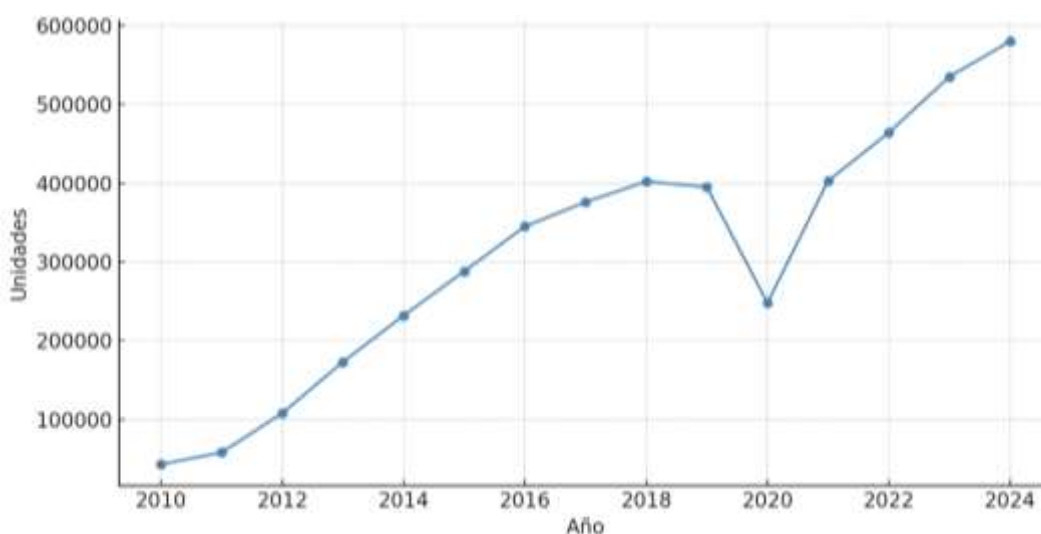
La industria automotriz de Marruecos ha experimentado un crecimiento excepcional durante la última década, consolidándose como un destacado jugador en el continente africano.

Según la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA, 2024), la producción marroquí aumentó de 59,477 vehículos en 2011 a 534,000 en 2023, posicionándose como el segundo mayor productor de África. Este notable ascenso se debe en gran medida a la instalación de Renault en 2012 y de PSA (Peugeot Citroën) en 2019, eventos que atrajeron a un significativo número de proveedores internacionales y transformaron el paisaje industrial del país.

El año 2012 fue particularmente trascendental, con un aumento del 82.8% en la producción, impulsado principalmente por la apertura de la planta de Renault en Tánger. Hoy, Marruecos alberga cinco ecosistemas industriales especializados que incluyen cableado, interiores, metalurgia, baterías y transmisiones. El gobierno ha jugado un papel crucial en este desarrollo a través del Plan de Aceleración Industrial, implementando incentivos fiscales y mejorando infraestructuras esenciales, como el puerto Tánger-Med, para apoyar la expansión del sector.

En términos de comercio exterior, las exportaciones automotrices constituyen el 27.3% del total de las exportaciones nacionales, alcanzando un valor de 7,713 millones de dólares en 2023. A pesar de estos logros, el sector enfrenta retos significativos, como la alta dependencia de importaciones y la necesidad de incrementar el valor agregado en su producción. Las perspectivas futuras son, sin embargo, muy positivas, con proyecciones que apuntan a superar las 600,000 unidades anuales para 2025, destacándose un crecimiento en la producción de vehículos eléctricos, los cuales ya constituyen el 15% de la producción total.

**Figura 3. Evolución de la producción de vehículos en Marruecos (2010-2019)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la OICA (2024).

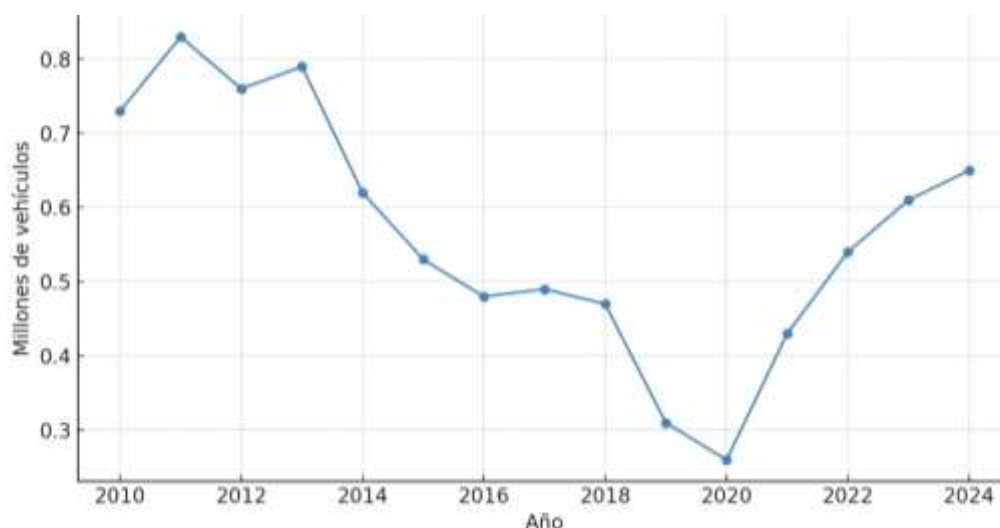
## Argentina

El sector automotor en Argentina constituye una base crucial de la economía del país, contribuyendo con el 2.1% al Producto Interno Bruto (PIB) y generando el 12.7% del valor agregado manufacturero, según datos del Ministerio de Producción (2024). Distinguiéndose de otros países de la región, la industria argentina está predominantemente orientada hacia los mercados interno y regional, con un notable 45% de integración de componentes locales en su producción.

En el ámbito latinoamericano, Argentina se ubica como el tercer mayor productor de vehículos, detrás de Brasil y México, con base en los datos de la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA, 2024). La producción en 2023 fue de 387,000 unidades, lo que representa un incremento del 23% respecto a 2021, pero todavía inferior al pico histórico de 591,000 unidades registrado en 2013. Este patrón de producción ilustra los ciclos económicos fluctuantes de Argentina, caracterizados por períodos de crecimiento seguidos de crisis recurrentes.

Un evento crucial se produjo en 2017, cuando la producción superó por última vez las 500,000 unidades antes de ser afectada por la crisis cambiaria de 2018. Actualmente, la industria se enfrenta al desafío de modernizar sus instalaciones y maquinaria para adaptarse a las tendencias globales hacia la movilidad sostenible. A pesar de estos esfuerzos, solo el 1.2% de la producción en 2023 se compuso de vehículos eléctricos o híbridos, un indicativo claro de la necesidad urgente de acelerar la transición hacia tecnologías más limpias y eficientes.

**Figura 4. Evolución de la producción de vehículos en Argentina en millones de unidades (2010-2024)**

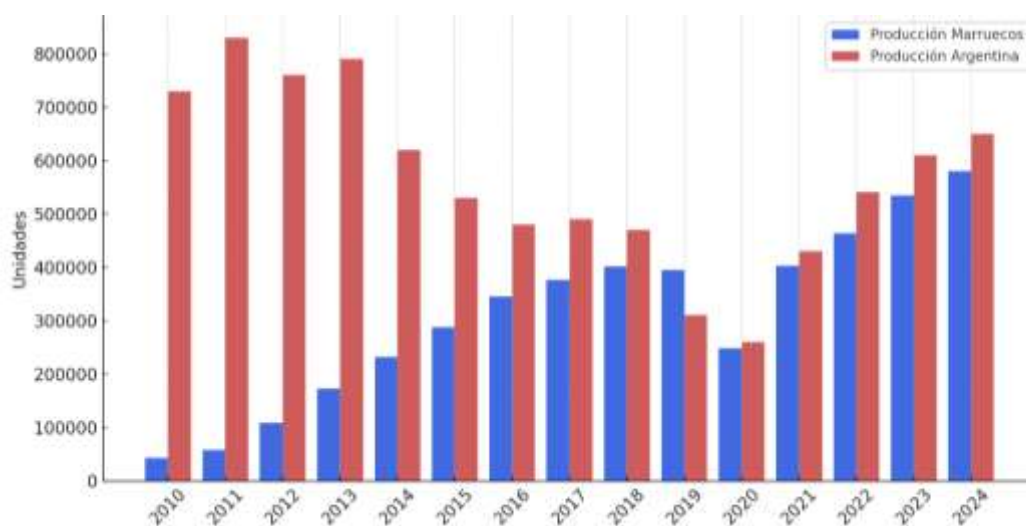


Fuente: Elaboración propia a partir de la OICA (2024).

Al comparar los volúmenes de producción de 2023, resulta evidente un cambio significativo en la dinámica entre Marruecos y Argentina. La producción en Marruecos alcanzó las 534,000 unidades, lo que representa el 138% de la producción argentina, que fue de 387,000 unidades. Este cambio es notable, considerando que en 2010, la producción marroquí era solo el 11.5% de la argentina (59,477 frente a 517,000 unidades), según los datos de la OICA (2024). Este aumento sustancial destaca no solo el crecimiento acelerado de la industria automotriz marroquí sino también los desafíos enfrentados por Argentina en el mismo período.

**Figura 5. Producción de vehículos Marruecos y Argentina (2010-2024)**

Fuente: Elaboración propia a partir de la OICA (2021).



### **Evolución de las exportaciones**

#### **Marruecos**

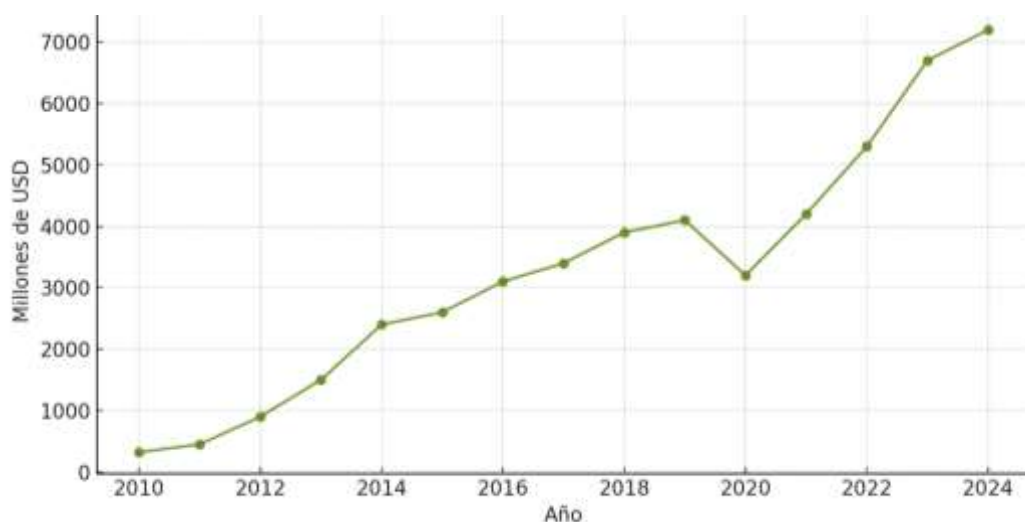
Un análisis detallado de las variables indica la importancia creciente de la orientación exportadora en la industria automotriz de Marruecos. En 2023, el sector automotriz se consolidó como el principal contribuyente a las exportaciones marroquíes, representando el 43.5% del total, equivalente a 12,400 millones de dólares, de acuerdo con datos del Office des Changes (2024). Este notable desempeño evidencia la consolidación de un ecosistema industrial robusto, que incluye ensambladoras terminales como Renault y Stellantis, junto con una red de más de 250 proveedores especializados.

Desde 2019, la estructura exportadora ha experimentado una evolución significativa: las ventas externas de vehículos terminados ascendieron a 5,800 millones de dólares, lo que



representa un aumento del 76% con respecto a 2019. Paralelamente, los componentes automotrices generaron 6,600 millones de dólares, un incremento del 50% respecto al mismo año. A pesar de este crecimiento, persiste un déficit comercial estructural en el sector, que alcanzó los -2,100 millones de dólares en 2023. Este déficit se atribuye principalmente a la alta dependencia de insumos importados, que constituyen el 68% del valor de producción, y a una integración local aún limitada, con solo el 32% del valor agregado generado nacionalmente.

**Figura 6. Evolución de la exportación de la industria automóvil marroquí en millones de dólares (2010-2024)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la OMC (2024)

El análisis de series temporales (2019-2023) revela dos tendencias contrapuestas: mientras las exportaciones crecieron a una tasa anual compuesta del 12.5%, las importaciones se mantuvieron estables en torno a los 14,000 millones USD anuales. Esta dinámica sugiere que, pese al aumento en volúmenes exportados, el modelo productivo sigue concentrado en etapas de ensamblaje final con bajo contenido tecnológico local.

Esta situación refleja una dependencia continua de componentes importados para las operaciones de montaje, lo que limita el desarrollo de una industria automotriz más integrada y con mayor valor agregado en Marruecos. Aunque el crecimiento de las exportaciones es positivo, el estancamiento de las importaciones a niveles elevados indica que el sector aún no ha logrado una transformación significativa hacia etapas de producción más avanzadas o hacia la fabricación de componentes de alta tecnología localmente.

Para superar estas barreras y fomentar un mayor desarrollo tecnológico dentro del país, sería esencial fortalecer las políticas de apoyo a la investigación y el desarrollo (I+D), así como incentivar la inversión en sectores de alta tecnología dentro de la cadena de valor automotriz. Además, el fortalecimiento de la formación técnica y la colaboración con empresas tecnológicas internacionales podrían ser clave para incrementar el contenido tecnológico local y reducir la dependencia de importaciones.

**Figura 7. Evolución de las importaciones y exportaciones de la industria automóvil marroquí en millones de dólares (2010-2024)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la OMC (2021)

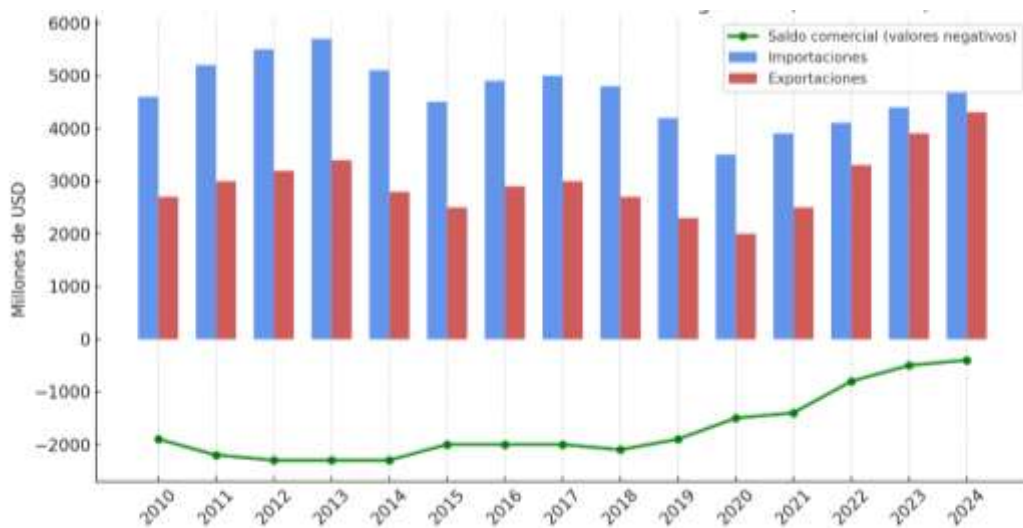
La contribución del sector automotriz al conjunto de las exportaciones nacionales ha experimentado un crecimiento notable a lo largo de la última década. De acuerdo con los datos proporcionados por el Office des Changes (2024), la participación de este sector en las exportaciones totales ha escalado desde un modesto 7.2% en 2010 hasta un impresionante 43.5% en 2023, posicionándose como el principal componente exportador del país. Este aumento constante no solo subraya la expansión significativa del sector, sino que también refleja una transformación estructural profunda dentro de la industria automotriz marroquí. Originalmente un actor periférico, el sector ha evolucionado para convertirse en el núcleo de la actividad exportadora nacional, impulsando así el crecimiento económico y redefiniendo la base industrial de Marruecos

## Argentina

El sector automotriz es uno de los pilares fundamentales de las exportaciones argentinas. Según datos del INDEC (2023), las exportaciones automotrices totalizaron 5,100 millones de dólares en 2022, representando el 8.7% del total de las ventas externas del país. Estas cifras abarcan tanto vehículos completos como autopartes, reflejando la contribución de una extensa red de proveedores locales e internacionales establecidos en Argentina.

La balanza comercial del sector automotriz ha mostrado una evolución variable a lo largo de la última década, alternando entre superávit y déficit en respuesta a los ciclos económicos fluctuantes. Entre 2013 y 2023, la tendencia ha sido predominantemente negativa, pasando de un superávit de 1,200 millones de dólares en 2013 a un déficit de 800 millones en 2022. Esta tendencia subraya los desafíos estructurales que enfrenta la industria automotriz argentina, como su dependencia de insumos importados y la concentración de sus exportaciones en el mercado brasileño, que recibe el 82% de estas exportaciones. La dinámica de la balanza comercial refleja la necesidad urgente de diversificar los mercados y reducir la dependencia de las importaciones para fortalecer la sostenibilidad del sector.

**Figura 8. Evolución de las importaciones y exportaciones de la industria automóvil**



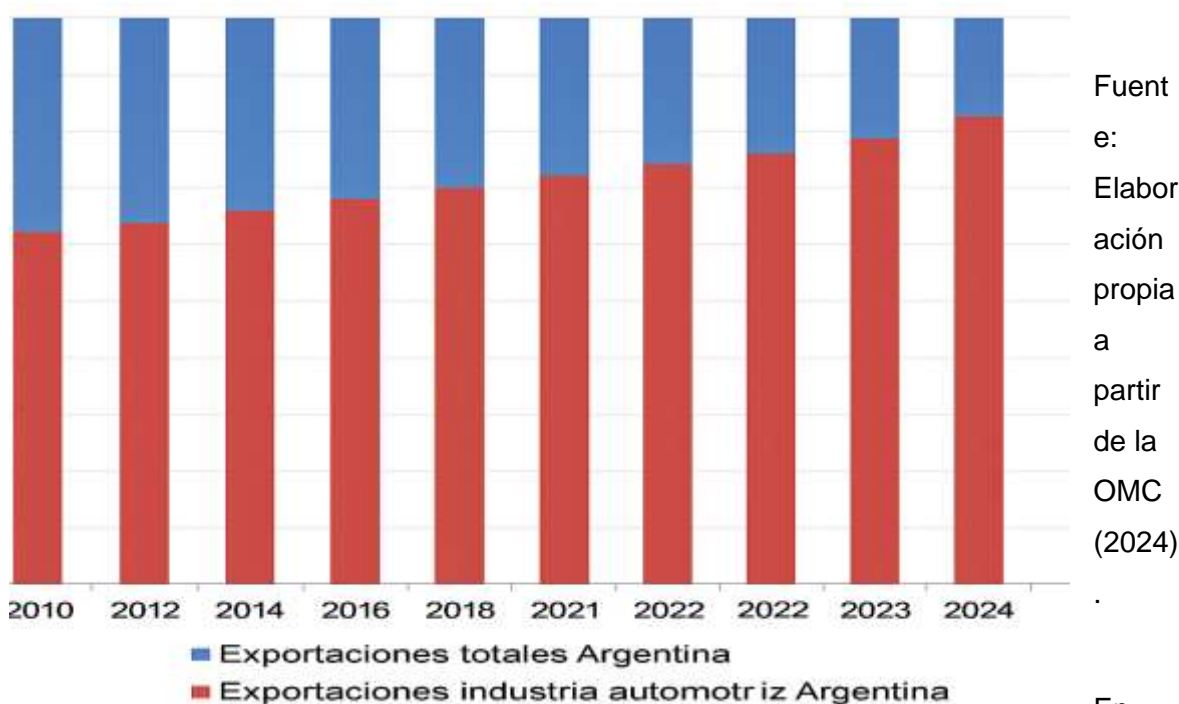
**Argentina en mil millones de dólares (2010-2024)**

Fuente: Elaboración propia a partir de la OMC (2024).

Durante la última década, el sector automotriz ha aumentado significativamente su contribución a las exportaciones totales de Argentina. Según datos del INDEC (2023), la proporción del sector en las exportaciones nacionales creció del 6.8% en 2013 al 9.2% en 2022, alcanzando un pico del 11.3% en 2017. Esta tendencia ascendente, ilustrada en la Figura 9, destaca la importancia creciente del complejo automotriz dentro de la estructura exportadora del país. Sin embargo, este crecimiento ha estado sujeto a las fluctuaciones de

los ciclos económicos y las restricciones cambiarias que han impactado la economía argentina.

**Figura 9. Cuota del sector Automoción en las exportaciones argentinas (2010-2024)**



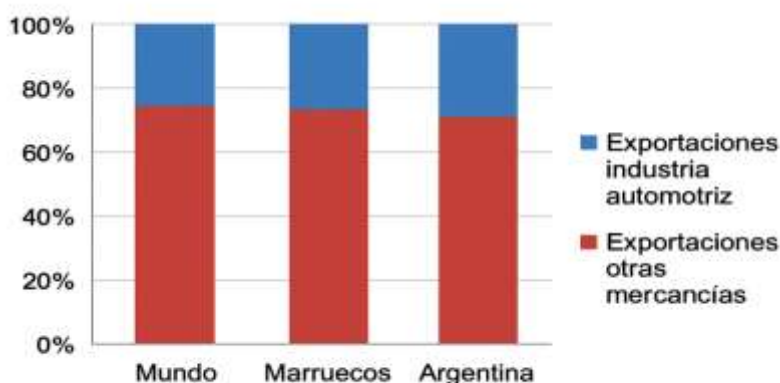
En 2022, el sector automotriz contribuyó con el 9.2% de las exportaciones totales de Argentina, mientras que en Marruecos, esta cifra ascendió al 43.5% en 2023, reflejando modelos industriales notablemente divergentes. A lo largo de la última década, Argentina ha mantenido una estabilidad relativa en su participación exportadora, fluctuando entre el 6.8% y el 11.3% desde 2013, pero con una alta dependencia del mercado brasileño, que absorbe el 82% de sus exportaciones automotrices. En contraste, Marruecos ha triplicado su cuota en las exportaciones desde el 7.2% en 2010, logrando una significativa diversificación geográfica con exportaciones a 54 destinos diferentes y una fuerte inversión en el valor agregado de su producción.

Ambos países superan el promedio mundial de participación del sector automotriz en las exportaciones, que es del 7.8% según la OMC en 2022, pero siguen trayectorias opuestas.

La estrategia de Argentina, aunque estable, muestra vulnerabilidad ante choques regionales, mientras que Marruecos ha cosechado éxito exportador a través de una integración más amplia en la economía global. Esta diferencia resalta cómo las políticas industriales coherentes y estratégicas son cruciales para transformar productivamente el sector automotriz.

**Figura 10. Comparación entre Marruecos y Argentina de la Cuota del sector Automoción en exportaciones (2010-2024)**

las



Fuente: Elaboración propia a partir de la OMC (2024).

## Evolución de las ventas

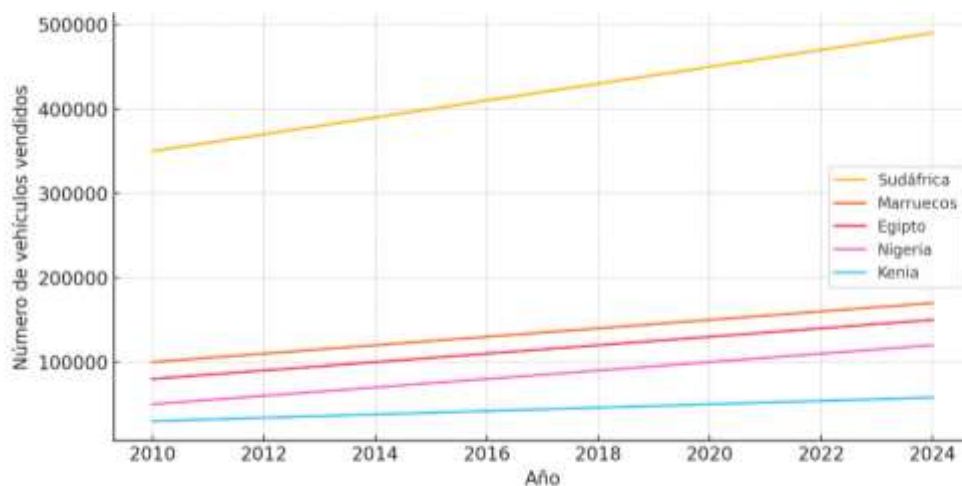
### Marruecos

El mercado automotor marroquí ha consolidado su posición como hub regional, atrayendo inversiones significativas en manufactura y desarrollo tecnológico. Según datos de la OICA (2023), el país alberga actualmente a 320 proveedores especializados (frente a 200 en 2019), organizados en cinco ecosistemas industriales: estampado, electrónica automotriz, sistemas de propulsión, componentes plásticos y movilidad eléctrica.

Esta expansión se sustenta en tres factores clave: estabilidad política comparativa (Índice Fragilidad Estados 2023: 66.8 vs 83.2 promedio regional), costos laborales competitivos (40% inferiores a Europa) y acceso preferencial a mercados (54 acuerdos comerciales). Como resultado, además de Renault y Stellantis (ex PSA), fabricantes como BYD y Hyundai han anunciado inversiones por USD 1,300 millones para 2024-2026.

Las ventas internas reflejan este dinamismo, con un crecimiento del 7.2% anual desde 2020 (165,916 unidades en 2019 → 210,500 en 2023). No obstante, persisten desafíos: la penetración de vehículos eléctricos sigue baja (12% del total en 2023) y la dependencia de importaciones de componentes alcanza el 68%. Estos factores limitan el potencial para alcanzar a Sudáfrica (380,000 unidades/año) como principal mercado continental.

**Figura 12. Evolución de las ventas de vehículos nuevos en los principales mercados**



africanos (2010-2024)

Fuente: Elaboración propia a partir de la OICA (2024).

## Análisis de la demanda interna y tendencias generales del consumo

### Marruecos

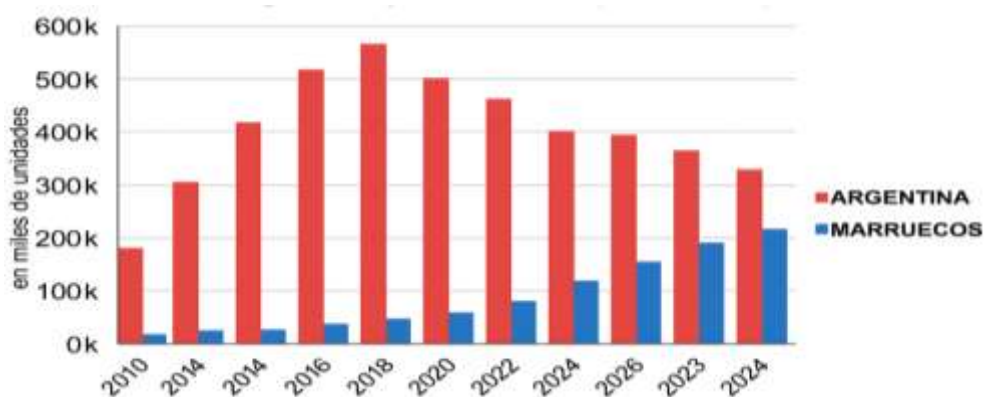
Desde 2010 hasta 2023, el mercado automotriz marroquí ha experimentado una transformación estructural significativa. Tradicionalmente dependiente de la importación de vehículos usados, que en 2010 representaban el 35% del mercado, la dinámica cambió drásticamente con la implementación de políticas públicas efectivas. La entrada en vigor del Acuerdo de Asociación con la Unión Europea en 2012, que eliminó los aranceles para los vehículos nuevos europeos, y las restricciones impuestas a la importación de vehículos usados —limitando su antigüedad a 5 años desde 2011—, remodelaron los patrones de consumo. Como resultado, las importaciones de vehículos usados cayeron un 82% de 56,000 unidades en 2010 a solo 10,200 en 2023, mientras que las ventas de vehículos nuevos crecieron un 103%, de 103,436 unidades en 2010 a 210,500 en 2023. Este aumento incluyó un pico de 177,359 unidades en 2018, seguido de una contracción del 6.5% en 2019 debido a ajustes fiscales, y una notable recuperación post-pandemia con un aumento del 18.3% entre 2021 y 2022.

## Argentina

En contraste, el mercado argentino de vehículos nuevos ha sido marcado por una volatilidad significativa durante la última década, reflejando las fluctuaciones económicas del país. Según ADEFA (2023), tras alcanzar un récord de 591,000 unidades vendidas en 2013, el mercado experimentó una contracción gradual, culminando en 387,000 unidades vendidas en 2023, lo que representa una caída del 34.5%. La industria automotriz argentina ha sido particularmente sensible a los ciclos económicos adversos, crisis recurrentes y restricciones cambiarias. En comparación, Marruecos ha visto un crecimiento constante en las ventas de vehículos, con 160,000 unidades vendidas en 2023, un aumento desde las 118,000 unidades en 2013. Este crecimiento se atribuye a una mejora en el poder adquisitivo y a políticas gubernamentales estables que han atraído a fabricantes internacionales para establecer operaciones en el país.

En Argentina, Volkswagen, Fiat y Toyota dominan el mercado, representando juntos el 46.6% de las ventas totales con modelos populares como la Volkswagen Amarok, el Fiat Cronos y la Toyota Hilux. En Marruecos, sin embargo, hay una mayor diversidad de marcas con un interés creciente en marcas asiáticas y europeas más económicas. A diferencia de Argentina, donde el mercado ha declinado significativamente debido a la inestabilidad económica, Marruecos ha demostrado robustez y un entorno propicio para el crecimiento de su industria automotriz.

**Figura 13. Comparación entre Marruecos y Argentina en el volumen de ventas de vehículos nuevos (2010-2024)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la OICA (2024).

## Principales Medidas para el Desarrollo del Sector Automotriz en Marruecos y Argentina

### Marruecos:

Desde 2009, Marruecos ha implementado políticas estratégicas para revitalizar su industria automotriz. El Pacte National pour l'Emergence Industrielle (2009-2015) fue una estrategia integral diseñada para superar limitaciones estructurales del sector manufacturero, combinando incentivos fiscales, desarrollo de capital humano y mejoras en infraestructura. La creación de la Agence Marocaine pour le Développement des Investissements (AMDI) fue crucial, facilitando la inversión extranjera mediante asistencia técnica y promoción internacional. Los resultados de estas políticas fueron reconocidos cuando Marruecos recibió el premio African Countries of the Future por FDI Intelligence en 2012.

El Plan d'Accélération Industrielle (PAI) lanzado en 2014, se centró en consolidar ecosistemas sectoriales, destacando cinco clústeres especializados: cableado y electrónica, interiores y asientos, estructuras metálicas, baterías para vehículos eléctricos y sistemas de propulsión. Estas medidas llevaron a un aumento significativo en la facturación sectorial, alcanzando €12,400 millones en exportaciones en 2023, con una integración local del 35% y atrayendo €5,200 millones en inversión extranjera directa entre 2020 y 2024.

### **Argentina:**

En Argentina, la política industrial automotriz ha oscilado entre proteccionismo y apertura selectiva desde la década de 1950. La adhesión al Mercosur en 1991 reorientó la producción hacia la integración regional, especialmente con Brasil, que actualmente absorbe el 82% de las exportaciones automotrices argentinas. A pesar de ciertas ventajas competitivas en segmentos específicos, como vehículos utilitarios y pick-ups, la industria enfrenta vulnerabilidades debido a crisis económicas recurrentes.

El Régimen Automotriz vigente desde 2004 ha mantenido una capacidad instalada de aproximadamente 600,000 unidades anuales, aunque la utilización promedio ha sido solo del 55% en la última década. La integración de proveedores locales se ha estancado en torno al 45% del valor total, mostrando limitaciones para desarrollar una cadena de valor más avanzada tecnológicamente. La reciente crisis económica exacerbó estos desafíos, con una contracción del 25% en la producción desde 2013. Sin embargo, un acuerdo reciente con Brasil para desarrollar la movilidad eléctrica representa una oportunidad para reconvertir el sector, aunque depende críticamente de superar problemas históricos de competitividad y desarrollo tecnológico.

Ambos países han iniciado esfuerzos para adaptarse a la demanda global de movilidad más sostenible. En Argentina, según Baruj et al. (2021), las políticas hacia la electromovilidad están en fases iniciales pero muestran un potencial significativo para modernizar la

producción de vehículos eléctricos, con el apoyo de políticas gubernamentales que fomentan la innovación y la inversión en tecnologías limpias.

## **Infraestructuras**

### **Plataformas Industriales Integradas en Marruecos**

En Marruecos, las zonas francas han evolucionado bajo el marco legal de la Ley 19-94 (Dahir n°1-95-1, 26 de enero de 1995) para convertirse en pilares estratégicos del desarrollo industrial del país. De acuerdo con el informe de la Agencia Marroquí de Desarrollo de Inversiones (AMDI, 2023), estas áreas ofrecen incentivos fiscales y aduaneros significativos, incluyendo exención de impuestos sobre sociedades durante los primeros cinco años y una tasa reducida del 8.75% posteriormente. El ecosistema de zonas francas incluye 12 plataformas estratégicas especializadas como Tanger Med, que es el complejo industrial-portuario más grande de África con una capacidad para producir 1 millón de vehículos al año, y Tanger Automotive City, un centro dedicado a la industria automotriz con más de 200 empresas establecidas. Estas zonas, que también incluyen Atlantic Free Zone en Kenitra y Mohammed VI Tangier Tech City, han concentrado el 78% de las exportaciones industriales marroquíes y han atraído inversiones por más de 25,000 millones de euros desde 2018.

### **Plataformas Industriales Integradas en Argentina**

En Argentina, el sector automotor tiene una estructura productiva geográficamente concentrada según el Ministerio de Desarrollo Productivo (2023), con 15 plantas ensambladoras localizadas principalmente en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe. La red de proveedores incluye unas 350 empresas de autopartes distribuidas en 12 jurisdicciones, aunque con una concentración notable en el Gran Buenos Aires.

La producción está altamente concentrada en pocas empresas: Volkswagen, Fiat y Toyota, que juntas representan el 68% del total manufacturado, especializándose en pick-ups y vehículos compactos. Esta especialización responde a la integración regional con el Mercosur, orientando el 82% de las exportaciones sectoriales hacia Brasil. Sin embargo, el ecosistema de autopartes enfrenta desafíos significativos como restricciones de escala, dificultades en el acceso a divisas y brechas tecnológicas en componentes estratégicos. A pesar de estos desafíos, hay proveedores locales exitosos en nichos específicos como sistemas de suspensión y componentes plásticos. Las recientes inversiones en vehículos híbridos podrían

ofrecer una oportunidad para modernizar la base productiva, aunque su éxito dependerá crucialmente de la implementación de políticas industriales consistentes y la estabilidad macroeconómica del país.

## **Políticas de Apoyo Público al Sector Automotriz en Marruecos y Argentina**

### **Marruecos**

En Marruecos, el gobierno ha establecido un marco regulatorio robusto para atraer inversiones en el sector automotriz, ofreciendo una combinación de incentivos financieros y beneficios fiscales que han transformado el país en un líder en la producción automotriz en África. Entre las medidas más destacadas se encuentran:

1. Mecanismos de Financiamiento:
  - Fondo Hassan II: Financia nuevos proyectos industriales.
  - Fondo de Desarrollo Industrial (FDII): Subsidia hasta el 30% de la inversión neta en proyectos de desarrollo.
2. Régimen Fiscal Preferencial:
  - Exención de aranceles para equipos industriales.
  - Exención de IVA en importaciones de capital.
  - Beneficios fiscales prolongados para empresas en zonas francas.
3. Zonas Económicas Especializadas:
  - Polos industriales como Tanger Free Zone y Atlantic Free Zone ofrecen condiciones fiscales favorables y facilidades para la transferencia de divisas.

Estas políticas han resultado en una inversión extranjera directa que supera los 25,000 millones de euros desde 2018, consolidando la posición de Marruecos como un hub exportador clave.

### **Argentina**

En Argentina, el enfoque ha sido menos consistente, con políticas que oscilan entre el proteccionismo y la apertura selectiva, reflejadas en:

- Régimen de Promoción Automotriz (Decreto 260/2004): Proporciona beneficios fiscales condicionados a metas de integración local.
- FONDEP: Ofrece subsidios y líneas de crédito para el desarrollo de autopartes y tecnologías sostenibles.



Sin embargo, la industria enfrenta desafíos estructurales como alta capacidad ociosa y dependencia del mercado brasileño, agravados por restricciones cambiarias que dificultan la importación de componentes críticos.



#### Perspectivas del Sector

El análisis comparativo entre Marruecos y Argentina muestra cómo diferentes enfoques en políticas industriales pueden influir significativamente en el desarrollo de sus sectores automotrices. Marruecos ha logrado atraer inversiones significativas y diversificar su economía hacia la manufactura de alta tecnología, mientras que Argentina aún lucha con desafíos estructurales y económicos que limitan su potencial de crecimiento.

Este contraste no solo destaca las prácticas exitosas de Marruecos en la creación de un entorno favorable para la inversión y la exportación, sino que también pone de relieve la necesidad de Argentina de adoptar un enfoque más coherente y sostenido para revitalizar su sector automotriz, especialmente a través del fortalecimiento de la integración regional y la adopción de nuevas tecnologías como la electromovilidad.

**Tabla 1. Análisis DAFO de la industria automotriz en Marruecos y Argentina**

País	Debilidades	Amenazas
<b>Marruecos</b> 	a) Limitada presencia del capital local en el sector automotriz marroquí, con solo dos proveedores de origen nacional. b) Los costos energéticos resultan poco competitivos en comparación con los estándares de Europa del Este. c) El sector sigue concentrado principalmente en actividades de bajo valor agregado. d) Existe una falta de personal altamente calificado en niveles de dirección y gestión.	a) Presión competitiva ejercida por los países de Europa del Este. b) Los principales centros de decisión del sector se encuentran fuera del territorio marroquí. c) Alta dependencia del entorno económico global, especialmente de la economía europea. d) Los mercados con mayor dinamismo y crecimiento se localizan en la región asiática.
<b>Argentina</b> 	a) Baja inversión en I+D y limitada capacidad de absorción tecnológica b) Mercado interno reducido con bajo poder adquisitivo c) Alta dependencia de insumos importados (65% de componentes) d) Escasez de ingenieros especializados en nuevas tecnologías e) Restricciones cambiarias y carga fiscal elevada	a) Volatilidad del mercado brasileño (destino del 82% de exportaciones) b) Competencia con México y otros productores regionales c) Presiones globales para transición energética acelerada d) Falta de acuerdos comerciales con mercados desarrollados e) Inestabilidad macroeconómica recurrente
	<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades</b>

<p><b>Marruecos</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mayor nivel de formación de técnicos y operarios, alineado con las necesidades del sector.</li> <li>b) Mejoras en la infraestructura logística, con reducción de costos en el abastecimiento y distribución.</li> <li>c) Consolidación de una red internacional de vínculos dentro del sector automotriz.</li> <li>d) Crecimiento del poder adquisitivo de la población, ampliando la base de potenciales consumidores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Potencial para capitalizar el conocimiento y las capacidades actuales en el desarrollo de tecnologías aún no disponibles en el país.</li> <li>b) El buen desempeño de las plantas de Renault y PSA genera un efecto atractivo para nuevos inversores del sector.</li> <li>c) Expansión hacia nuevos mercados, con especial énfasis en el continente africano.</li> <li>d) Respaldo activo de las autoridades públicas al desarrollo de la industria automotriz.</li> </ul>
<p><b>Argentina</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Recursos naturales estratégicos (litio, cobre)</li> <li>b) Capacidad industrial instalada (15 plantas ensambladoras)</li> <li>c) Acuerdos preferenciales en Mercosur</li> <li>d) Tradición en producción de vehículos utilitarios</li> <li>e) Clusters autopartistas consolidados en Córdoba y Buenos Aires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Desarrollo conjunto con Brasil en electromovilidad</li> <li>b) Especialización en producción de baterías de litio</li> <li>c) Reconversión de proveedores tradicionales</li> <li>d) Incrementar integración regional con Mercosur+</li> <li>e) Atracción de inversiones en movilidad sustentante</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia

### **Análisis de Flujos Comerciales en el Sector Automotriz entre Argentina y Marruecos**

El intercambio comercial entre Argentina y Marruecos en el sector automotriz, aunque todavía limitado, revela un panorama de oportunidades significativas que están por explotar. De acuerdo con los datos más recientes de la OMC (2023), ambos países exhiben complementariedades estratégicas que podrían ser la base para una colaboración más profunda.

Argentina posee una experiencia consolidada en la producción de vehículos utilitarios y pick-ups, además de un desarrollo avanzado en componentes específicos. Por otro lado, Marruecos se ha establecido como una plataforma exportadora competitiva hacia Europa y África, fortalecida por sus acuerdos comerciales preferenciales. Esta combinación presenta una oportunidad única para que proveedores argentinos se establezcan en Marruecos y, así, accedan al mercado europeo bajo los beneficios arancelarios del acuerdo entre la UE y Marruecos. Simultáneamente, Marruecos podría beneficiarse de la tecnología y el know-how argentino en segmentos especializados, fortaleciendo su ecosistema industrial.

### **Dimensiones Clave para la Cooperación**

1. **Transferencia Tecnológica:** Fomentar la colaboración en componentes estratégicos, permitiendo a Marruecos aprovechar la tecnología avanzada de Argentina en el sector automotriz.
2. **Acceso Recíproco a Mercados:** Utilizar el Mercosur y los acuerdos de Marruecos con la UE y África para facilitar el acceso de ambos países a nuevos mercados regionales.
3. **Innovación Conjunta en Movilidad Sustentable:** Integrar los recursos de litio de Argentina con las capacidades manufactureras de Marruecos para liderar proyectos innovadores en movilidad eléctrica.

Aunque los volúmenes de comercio actualmente son modestos, el interés creciente de ambos países en diversificar sus mercados y aumentar el valor agregado de sus exportaciones automotrices indica un terreno fértil para la profundización de vínculos industriales. Los desafíos comunes, como la necesidad de aumentar la integración local de proveedores y adaptarse a la transición energética global, sugieren que una articulación más efectiva en políticas sectoriales e inversiones cruzadas podría resultar en beneficios significativos para ambos países en el mediano plazo.

### Conclusiones

El análisis de la industria automotriz en Marruecos y Argentina ha revelado un notable dinamismo en el tejido productivo de ambos países, situándolos como actores destacados dentro del sector manufacturero global. Este vigor se debe en gran parte a una combinación de factores estratégicos, como la ubicación geográfica privilegiada y un entorno favorable para la inversión extranjera. No obstante, el principal desafío que enfrentan es la necesidad de transitar hacia una industria de mayor valor agregado, integrando tecnologías avanzadas que superen el rol tradicional de centros de ensamblaje y exportación hacia mercados de alto costo.

En lo que respecta a las relaciones comerciales, aunque existen intercambios establecidos entre Argentina y Marruecos en sectores como la agroindustria y la química, se observa que el potencial de colaboración en el sector automotriz permanece notablemente subexplorado. En este sentido, Marruecos se perfila como un hub estratégico para que los fabricantes argentinos de autopartes accedan a los mercados africano y europeo, aprovechando los acuerdos comerciales preferenciales y la competitividad logística del país. Por otro lado, Argentina podría ofrecer a Marruecos una puerta de entrada para diversificar sus mercados en América Latina, beneficiándose de la robusta experiencia argentina en la producción de vehículos y componentes, así como de su sólida integración en el Mercosur.

Una cooperación bilateral más estrecha en este sector no solo podría fortalecer la balanza comercial entre ambas naciones, sino que también promovería la transferencia de

conocimiento y la especialización en segmentos más avanzados de la cadena de valor. Esto, a su vez, impulsaría el desarrollo industrial y tecnológico en Marruecos y Argentina, fomentando una colaboración mutuamente beneficiosa que podría servir de modelo para otras iniciativas industriales transnacionales.

### Referencias Bibliográficas

Baruj, G., Dulcich, F., Porta, F., & Ubogui, M. (2021). *La transición hacia la electromovilidad: Panorama general y perspectivas para la industria argentina*. Consejo para el Cambio Estructural – Ministerio de Desarrollo Productivo, Argentina.

Banco Mundial. (2024). *El Banco Mundial en África*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/region/afr/overview>

Banco Mundial. (2024). *El Banco Mundial en América Latina y el Caribe*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/region/lac/overview>

CEPAL – Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2022). *Informe sobre la economía y el desarrollo en América Latina y el Caribe*.

Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación (Argentina). (2021). *Informe sobre la industria automotriz en Argentina*.

Najib, I., & Haddad, E. A. (2024). *The automotive sector in Morocco: An input-output structural decomposition analysis*. Policy Center for the New South.

Amachraa, A. (2023). *Driving the dream: Morocco's rise in the global automotive industry*. Policy Center for the New South.

Amachraa, A., & Quelin, B. (2022). *Morocco's emergence in global value chains: Four exemplary industries*. Policy Center for the New South.

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). (2024). *Production statistics*.

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2024). *Información sobre comercio internacional y acceso a los mercados*.

Perez Almansi, B. (2022). *La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: Un análisis de su evolución y sus principales problemas*. Revista CEPAL, 137, 209-223.

Rubio, J., Gutman, M., Pérez Almansi, B., & Delbuono, V. (2024). *Políticas de transición a la electromovilidad en países de ingresos medios: Argentina en perspectiva comparada*. Fundar, Centro de Análisis e Investigación, Buenos Aires.

Tanger Automotive City. (2024). *Información sobre el desarrollo automotriz en Tánger*. Recuperado de <http://www.tac.ma/es>

Tanger Med Port Authority (TMPA). (2024). *Información sobre el impacto de Tanger Med 2 en el sector automotriz*. Recuperado de <http://www.tmpa.ma/grace-a-tanger-med-2-le-complexe-portuaire-franchit-un-nouveau-cap-avec-plus-de-48-millions-de-conteneurs-en-croissance-de-38-et-plus-de-65-millions-de-toneladas-de-marchandises-traitees>

### Conflicto de intereses

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses en relación con el artículo presentado

### Como citar este artículo

Bakkali, A., & Bakkali, I. (2025). Dinámicas del sector automotriz: Un estudio comparativo entre Marruecos y Argentina en el contexto global. *Ciencias Holguín*, 31(2), 108-131.

**Fecha de envío:** 12 de abril de 2025

**Aprobado para publicar:** 19 de mayo de 2025

