



OTROS
DOCUMENTOS

2024



El mercado de la automoción en Suiza

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Berna

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.



OTROS
DOCUMENTOS

27 de agosto de 2024
Berna

Este estudio ha sido realizado por
Borja Tórtola Medina

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

<http://Suiza.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224240096

Índice

1. Introducción	4
2. Sector global y nacional	6
2.1. Definición del sector	6
2.2. Cadena de valor	7
2.3. Atractivo de Suiza como destino de exportaciones y centro innovador	9
3. Cifras principales	11
3.1. Producción global	11
3.2. Comercio internacional	12
3.2.1. Clasificación arancelaria	12
3.2.2. Comercio de la UE	14
3.2.3. Comercio suizo	15
4. Características del mercado suizo	22
4.1. Visión general del sector	22
4.2. Vehículo eléctrico	24
4.3. Cadena de valor suiza	26
4.4. Stock de vehículos	29
4.4.1. Precios	31
4.5. Análisis DAFO del mercado suizo	32
5. Claves de acceso al mercado	34
5.1. Producción local de vehículos	34
5.2. Regulación para la importación y exportación de vehículos	34
5.3. Legislación e impuestos	35
5.4. Asociaciones	36
6. Oferta española	37
6.1. Visión general de la oferta española	37
6.2. Comercio internacional	39
6.3. Clusters de automoción españoles	41
7. Tendencias y oportunidades	42

1. Introducción

La industria automotriz es, debido a su escala, alcance, participación en el producto y en el empleo industrial, en las exportaciones y en la generación de encadenamientos y eslabonamientos productivos una de las industrias con un multiplicador de empleo más elevado y uno de los sectores con mayor inversión en capital y en I+D+i.

La producción automotriz global está dominada por unas pocas corporaciones multinacionales conocidas como OEMs (*Original Equipment Manufacturers*, “Fabricantes de Equipo Original”), que controlan toda la cadena de valor. Estas empresas no solo ensamblan vehículos, sino que también diseñan los modelos, establecen estrategias de marketing y organizan la cadena de suministro. Las tareas más valiosas, como la ingeniería y el diseño, se realizan en las casas matrices, que también definen los estándares de producción a nivel global. Las filiales regionales, dependiendo de su tamaño, realizan tareas que van desde el desarrollo de productos y la adaptación a mercados locales hasta el ensamblaje final, aprovechando el conocimiento generado en las casas matrices y otras filiales.

En 2023, la fabricación global de automóviles alcanzó casi 76 millones de unidades, un aumento sustancial del 10,2 % respecto al año anterior. Este repunte fue impulsado por tendencias positivas en la producción que surgieron en algunas regiones del mundo como Europa, donde aumentó la producción hasta casi 15 millones de unidades, marcando una mejora significativa del 12,6% interanual. No obstante, este aumento se debe principalmente a una base de comparación más baja en 2022.

El sector automotriz en Suiza, aunque no es ampliamente reconocido a nivel global, constituye un componente importante de su economía. Aunque Suiza no fabrica vehículos en serie, es un importante proveedor de componentes automotrices, con una industria que empleó a 32.000 personas en más de 570 empresas y generó 13 mil millones de francos en 2019. La mayoría de estas empresas son pequeñas o medianas, con ingresos anuales que rara vez superan los 250 millones de francos.

Por otro lado, España es el segundo mayor fabricante de automóviles y vehículos comerciales de Europa y el octavo a nivel mundial. La facturación de la industria de la automoción en todo su conjunto (incluyendo fabricantes y componentes) representa el 10 % del PIB español. Además, es responsable del 18 % del total de exportaciones españolas, generando en 2023 un superávit comercial de 18.800 millones de euros.

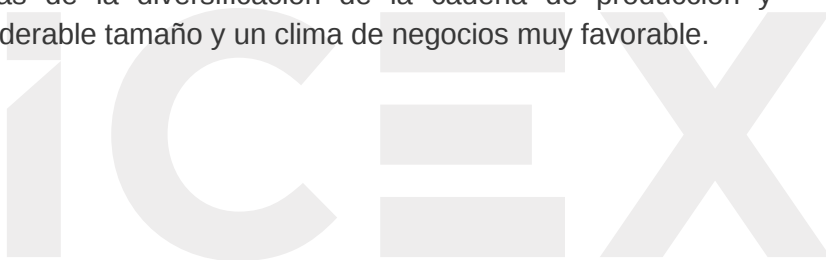
El capítulo arancelario 87 (Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios) viene siendo desde 2014 el segundo de mayor cuantía en las



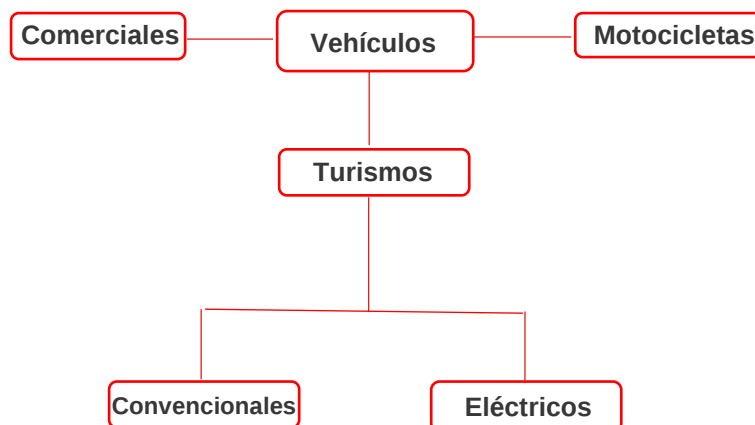
exportaciones de España a Suiza, solo superado por los productos farmacéuticos. Además, su tendencia es creciente, habiendo aumentado entre 2019 y 2023 un 25 % la importación suiza desde España de todo tipo de vehículos (con una cuota española del 5,1 % sobre las importaciones suizas totales) y un 21,4 % la de turismos (con una cuota española del 5,9 % sobre las importaciones suizas totales).

Por otro lado, de los 756 millones de euros en motocicletas importados por Suiza, 13 millones proceden de España (12.º proveedor de Suiza con una cuota del 1,7 %) y de los 243 millones de euros en vehículos para el transporte de 10 personas o más, 19 millones proceden de España (4.º proveedor de Suiza con una cuota del 7,8 %). Hay que destacar que las exportaciones de España a Suiza de motocicletas y vehículos para el transporte de más de 10 personas se han multiplicado por más de seis entre 2019 y 2023.

Entre las oportunidades más destacables para las empresas españolas en el mercado suizo se encuentran: el potencial del mercado en términos de crecimiento (especialmente en vehículos electrificados), oportunidades derivadas de la diversificación de la cadena de producción y *nearshoring*, segmentos nicho de considerable tamaño y un clima de negocios muy favorable.



2. Sector global y nacional



2.1. Definición del sector

La industria automotriz es, según la conocida afirmación de Peter Drucker, la “industria de industrias” debido a su escala, alcance, participación en el producto y en el empleo industrial, en las exportaciones y en la generación de encadenamientos y eslabonamientos productivos (Drucker, 2017). Es además una de las industrias con un multiplicador de empleo más elevado y uno de los sectores con mayor inversión en capital y en I+D+i.

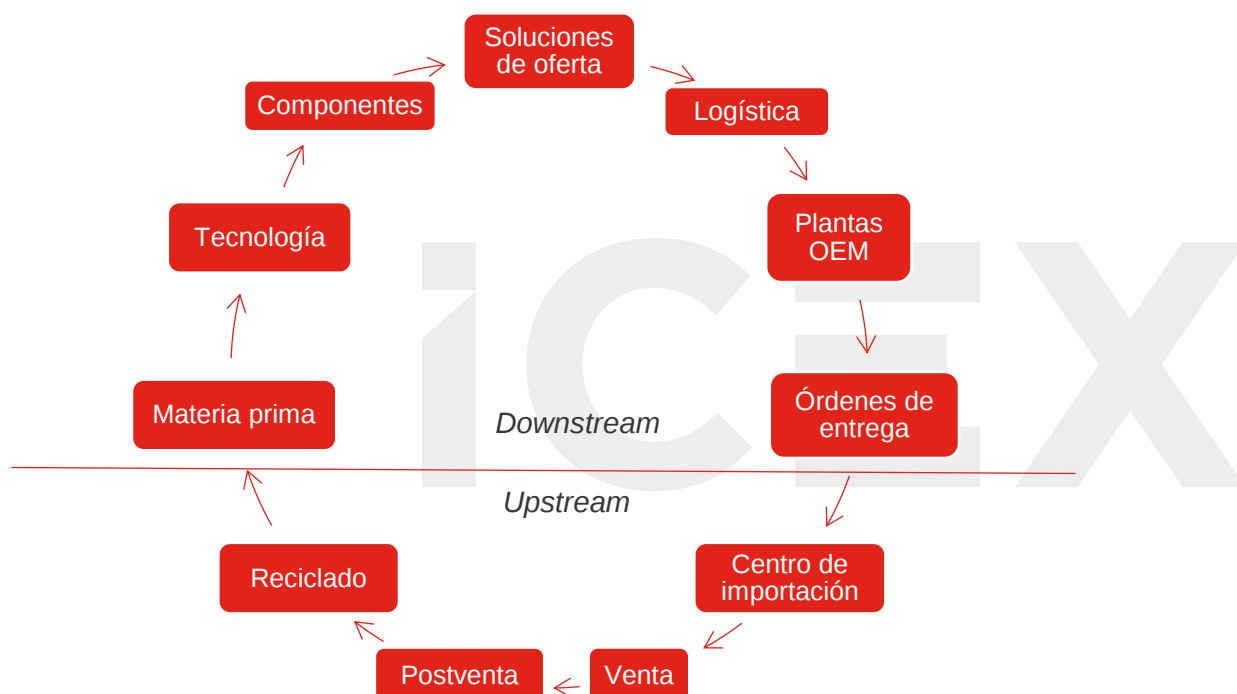
El sector automotriz es una cadena productiva dirigida por el productor ya que se trata de una **industria intensiva en capital y tecnología**, en la que **la estructura de mercado se explica por la escala y las barreras a la entrada**. Así, es el capital industrial el que dirige la cadena y obtiene su ganancia mediante el aprovechamiento de economías de escala, volumen y avances tecnológicos de los productores. Las elevadas barreras a la entrada, debido a la escala y la intensidad en el uso de capital y tecnología, crean rentas casi permanentes. También se obtienen rentas tecnológicas, que surgen del acceso asimétrico a productos y procesos tecnológicos clave y activos intangibles (Durand & Milberg, 2019) y rentas organizacionales, derivadas de la producción *just in time*.

El sector automotriz y autopartista forman parte de una **cadena global de valor**, caracterizada por una **fuerte integración a nivel mundial**, acompañada por patrones de producción y comercio regionales. Los principales actores de esta cadena son las empresas fabricantes (*Original Equipment Manufacturers*, OEM) y los proveedores globales de partes, componentes y sistemas.

Se considera un sector estratégico no sólo porque supone un enorme aporte en términos de producción, empleo y exportaciones, sino también por las sinergias que genera en el entramado productivo de cada país.

2.2. Cadena de valor

FIGURA 1. CADENA DE VALOR GLOBAL



Fuente: Elaboración propia.

La cadena de valor automotriz consiste en una compleja mezcla de empresas de diferentes tamaños, tipos y alcance geográfico que producen una enorme variedad de productos. La estructura de la cadena de valor es compleja y basada en proveedores de múltiples niveles, dando lugar a un sistema *just in time* o *lean supply*. Participan empresas estandarizadoras, proveedoras de materiales, especialistas en componentes, integradoras, ensambladoras y distribuidoras (Dicken, 2011).

La modularización en la industria automotriz consiste en desmantelar un proceso complejo en sus componentes mínimos, desarrollando manufactura especializada en líneas de producción separadas para luego reensamblarlas en un producto completo y complejo. En la industria automotriz esto lleva a cambios organizacionales significativos, ya que las compañías fabrican las

autopartes en diferentes sitios y luego las ensamblan en las plantas terminales. Algunos componentes son externalizados a proveedores especializados, dando lugar también al comercio B2B entre las OEM y sus proveedores (Traub-Merz, 2017).

Como podemos observar en la figura anterior, la industria automotriz se sirve de materia prima que proviene de distintos sectores: acero y otros metales, caucho, electrónicos, plástico, vidrio y textiles. El diseño y desarrollo del vehículo se concentra en centros de I+D. Los componentes más pesados y específicos (como los motores, neumáticos, sistemas de transmisión y asientos) se suelen producir cerca de las plantas terminales para aprovechar el *just-in-time* y las especificidades de las regulaciones y del mercado (Boyer & Freyssenet, 2003; Fernández, 2015).

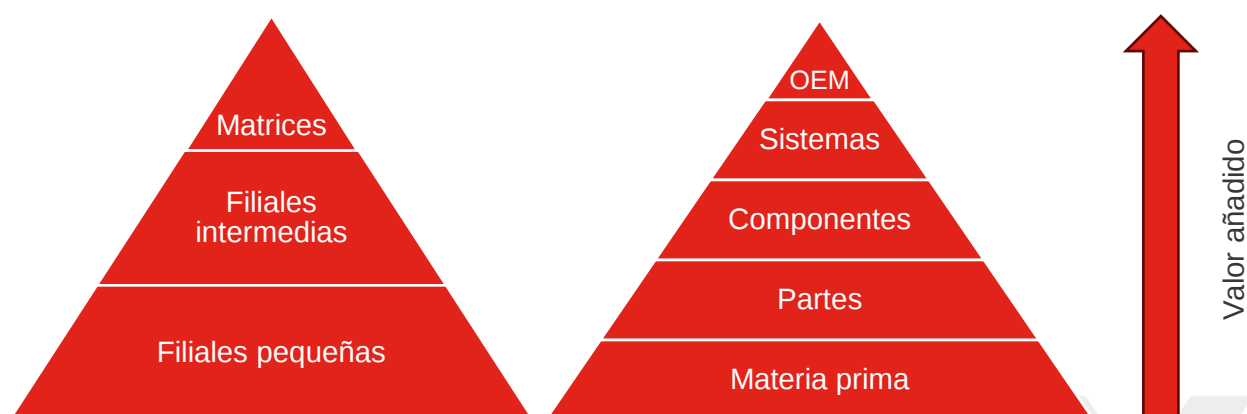
Los componentes más livianos y genéricos como baterías, cables, componentes mecánicos y eléctricos se suelen producir lejos de las terminales para aprovechar las economías de escala y los bajos costes laborales (Pinazo, 2015; Sturgeon, 2004). La producción de partes alimenta las plantas terminales donde se produce generalmente para los mercados regionales. En las filiales periféricas la incidencia de la importación de bienes estratégicos como piezas, componentes y bienes de capital es muy alta (Sturgeon et al., 2008). Después de la producción se produce la distribución mediante filiales oficiales y distribuidores independientes locales y en el extranjero y finalmente el consumo (Dicken, 2011).

Debido a su escala, la producción automotriz global se concentra en unas pocas corporaciones que organizaron sus actividades en líneas integradas de forma transnacional (Timothy Sturgeon & Van Biesebroeck, 2011). Las empresas que fabrican vehículos son generalmente conocidas como “**Fabricantes de Equipo Original**” (*Original Equipment Manufacturers, OEMs*). Además de producir equipamiento original para los vehículos que ensamblan en sus plantas terminales, diseñan los modelos de los vehículos, las estrategias de promoción y marketing y organizan la cadena. **En las casas matrices se suelen desarrollar las tareas que mayor valor agregan al vehículo** como la ingeniería, el desarrollo de partes y sistemas, el diseño y desarrollo del vehículo y el diseño de modelos y plataformas. También desde allí se definen, en mayor o menor medida, los estándares globales de producción y las políticas de recursos humanos y construcción de módulos. Además de la coordinación de la cadena, las casas matrices centralizan las tareas de ingeniería y el desarrollo de partes y subsistemas (Yeung & Coe, 2015).

En las **filiales intermedias** se suelen desarrollar competencias regionales mediante la realización de algunas tareas de **desarrollo de producto, ingeniería, diseño e I+D** y otras de adaptación de modelos existentes a preferencias y regulaciones locales y regionales además del ensamblado final. En las filiales pequeñas se explotan las competencias desarrolladas en las filiales intermedias y en

las casas matrices y se realizan principalmente tareas de ensamblado (Obaya, 2014a; Ruy Quadros, 2002).¹

FIGURA 2. ESTRUCTURA DE LAS EMPRESAS EN EL SECTOR



Fuente: Elaboración propia.

2.3. Atractivo de Suiza como destino de exportaciones y centro innovador

Suiza es uno de los mayores laboratorios de desarrollo de la industria automovilística. El enfoque principal de las empresas suizas está en las áreas de investigación y desarrollo (I+D), producción y calificación del personal. La competitividad de Suiza como lugar de producción (es decir, su capacidad para competir en el mercado global) solo puede mantenerse y desarrollarse a través de la preservación y mejora de altos estándares de calidad y fiabilidad. Por lo tanto, no solo las innovaciones en productos, sino también las mejoras en las tecnologías y procesos de producción son de gran importancia. Dado que las empresas en Suiza operan en un país con altos salarios, es crucial que fortalezcan su posición en el mercado global mediante una continua innovación.

El promedio sobre facturación destinado a I+D entre las empresas suizas es del 12,6 %, y la mediana es del 6 %. Esto es extraordinariamente alto y se explica en parte porque Suiza aglomera tanto proveedores de servicios de desarrollo de *start-ups* (cuya cuota de I+D normalmente alcanza entre el 80 % y el 100 %) como proveedores tradicionales o fabricantes.²

¹ Rodríguez de la Fuente, M. (2021). Cadena de valor global del sector del automóvil: multinacionales, empresas domésticas y geografía de la actividad productiva. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/K-01-2021-0073/full/html>

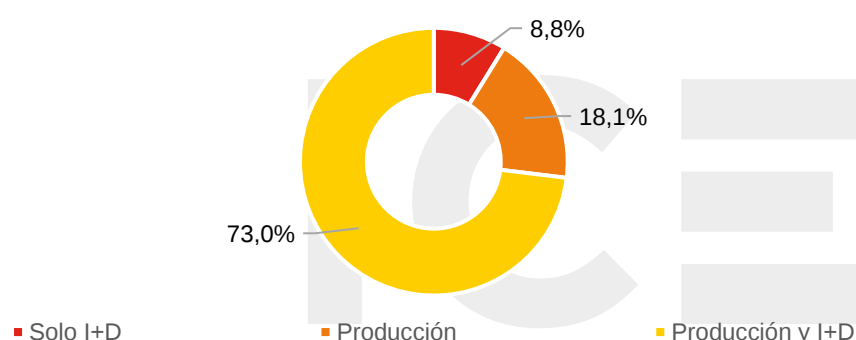
² Automobilindustrie Schweiz Branchenanalyse 2018/2019. Aktuelle Bestandsaufnahme von Struktur, Trends, Herausforderungen und Chancen. 2019. ETH. Página 46. https://www.business.uzh.ch/en/research/professorships/tim-new/swisscar_en.html

Dentro de la industria automovilística suiza, un 9 % de las empresas se dedican sólo a la I+D y un 18 % sólo a la producción, mientras que el grueso representado por el 73 % restante realiza actividades tanto de I+D como de producción. Las empresas dedicadas solo a la producción son normalmente pequeñas y sin capacidad por tanto para contar con una división de investigación separada.

En más de la mitad de las empresas un 10 % o más de la plantilla total está dedicada a I+D, existiendo una pocas con un porcentaje mayor al 80 % y clasificables por tanto como empresas de servicios de I+D. Suiza se erige como una plaza relevante de I+D en el sector automotriz.

DIFERENCIACIÓN ENTRE LAS EMPRESAS DEDICADAS A LA INVESTIGACIÓN Y/O PRODUCCIÓN

En porcentaje



Fuente: Informe de la industria automovilística de la ETH.

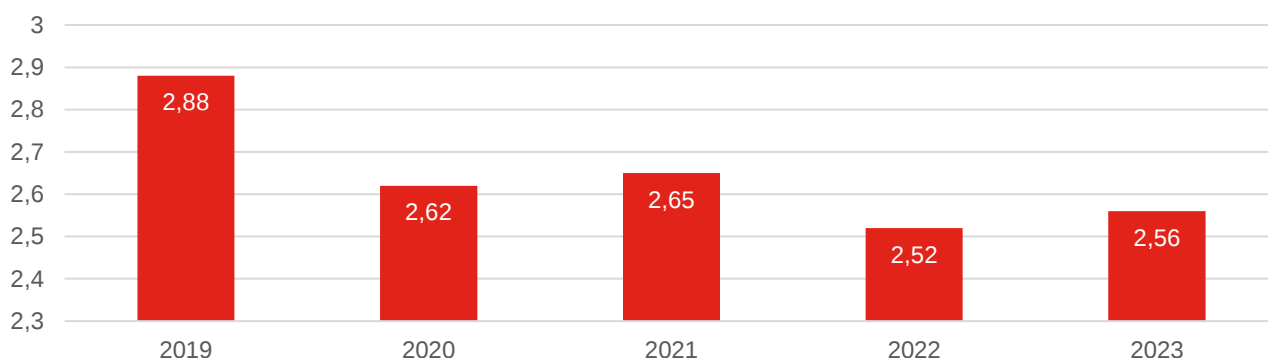
La alta calidad de vida y la situación de seguridad del país se valoran como importantes ventajas locales de Suiza. La calidad de vida juega un papel crucial en la competencia global por especialistas y directivos cualificados. Estos no solo son atraídos por altos salarios, sino que también valoran las condiciones generales de vida y las actividades recreativas para sus familias y para sí mismos.

En cuanto al I+D, en el sector del vehículo eléctrico, las empresas tecnológicas se están beneficiando de una fuerte demanda de tecnologías para proporcionar estaciones de recarga públicas, cargadores domésticos asequibles y soluciones mejoradas de almacenamiento de energía. Suiza tiene el potencial de convertirse en un centro de I+D para vehículos de energía limpia. Las iniciativas estratégicas y el apoyo gubernamental incentivan inversiones en investigación y desarrollo de tecnologías automotrices, especialmente en el campo de la movilidad verde.

3. Cifras principales

FACTURACIÓN MUNDIAL DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

En billones de euros



Fuente: Statista³.

3.1. Producción global

En 2023, la fabricación global de automóviles alcanzó casi 76 millones de unidades, un aumento sustancial del 10,2 % respecto al año anterior. Este repunte fue impulsado por tendencias positivas en la producción que surgieron en algunas regiones del mundo.

La producción de automóviles en **Europa** creció sustancialmente, alcanzando casi 15 millones de unidades, marcando una mejora significativa del 12,6 % interanual. No obstante, este aumento se debe principalmente a una base de comparación más baja en 2022.

En 2023, la producción de automóviles en la **Unión Europea** aumentó significativamente, superando los 12 millones de unidades y marcando un incremento del 11,3 % en comparación con 2022. Este resultado positivo se atribuye a la gradual disminución de los desafíos en la cadena de suministro, lo que permitió mejorar los volúmenes de producción.

Según la asociación europea del automóvil, los fabricantes de automóviles de **Europa Occidental** demostraron un fuerte desempeño, con Alemania liderando en términos de volumen, registrando un aumento sustancial del 18,7 % en la producción. Le siguieron Bélgica (+18,1 %), Italia (+11,9 %), Suecia (+9,8 %), España (+7,4 %) y Francia (+1,2 %). Europa Central y Oriental también

³ Statista. Global car manufacturing industry revenue between 2019 and 2022, with a forecast for 2023.2023. <https://www.statista.com/statistics/574151/global-automotive-industry-revenue/>

desempeñó un papel significativo, con ganancias sustanciales en Chequia (+14,9 %), que ahora se ubica en el tercer lugar entre los principales productores de automóviles de la UE, junto con Hungría (+11,6 %) y Eslovaquia (+9,5 %). Solo Rumania experimentó una disminución (-1,6 %) entre los diez mayores productores de automóviles de la UE⁴. En términos de volúmenes, los principales fabricantes de vehículos en Europa son Alemania (4,1 millones de unidades en 2023), España (2,5 millones) y Francia (1,5 millones).

En **América del Norte**, la producción aumentó un 12,4 %, resultando en 11,7 millones de automóviles producidos el año pasado. **Estados Unidos** es el motor de la región, con una tasa de crecimiento del 8,5 %, produciendo más de 7,6 millones de automóviles.

Los volúmenes de producción de automóviles en **Japón** crecieron un significativo 17,4 % el año pasado, alcanzando 7,7 millones de unidades. Sin embargo, esto se debe de nuevo principalmente a volúmenes de producción inusualmente bajos en 2022.

De manera similar, la producción en **Corea del Sur** creció un notable 13,6 %, alcanzando 3,9 millones de unidades en 2023, impulsada por operaciones de plantas estables y fuertes exportaciones.

Tras un sólido desempeño en el último trimestre, la producción de automóviles en China en 2023 alcanzó 25,3 millones de unidades, marcando una recuperación interanual del 9,1 %. Esto consolida la **posición de China como el mayor productor de automóviles del mundo**, con una cuota de mercado del 33,5 %.

La producción de automóviles en **India** creció un 6,8 %, alcanzando 4,7 millones de unidades el año pasado, impulsada por factores como la menor base de producción en 2022, la mejora en el suministro de semiconductores y una creciente preferencia por la movilidad individual, lo que resultó en una fuerte demanda.

3.2. Comercio internacional

3.2.1. Clasificación arancelaria

El capítulo arancelario 87 (Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios) ha venido siendo desde 2014 el segundo más cuantioso en cuanto a valor exportado dentro de las exportaciones de España a Suiza, solo superado por los productos farmacéuticos.

⁴ Economic and Market Report. Global and EU auto industry. Full year 2023. 2024. ACEA. Página 9. <https://www.acea.auto/publication/economic-and-market-report-global-and-eu-auto-industry-full-year-2023/>

Cabe destacar que, la clasificación arancelaria suiza, TARES, sigue la nomenclatura del sistema armonizado europeo (SA) en sus seis primeros dígitos (identificadores del capítulo, partida y subpartida arancelaria), mientras que el séptimo y octavo no coinciden con los del sistema armonizado europeo.

Según la clasificación arancelaria, el capítulo 87 comprende 16 partidas, cinco de las cuales se refieren únicamente a vehículos:

Partidas arancelarias del capítulo 87 excluyendo componentes

8701	Tractores (excepto los de la partida 8709)
8702	Vehículos de motor para el transporte de ≥ 10 personas, incl. conductor
8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidos los del tipo familiar y los de carreras (excl. vehículos automóviles de la partida 8702).
8704	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías, incl. chasis con motor y cabina.
8711	Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y ciclos con motor auxiliar, con o sin sidecar; sidecares.

TABLA 1. CUOTA POR PARTIDAS DEL CAPÍTULO 87

Importaciones suizas en millones EUR

	2019	2020	2021	2022	2023	Cuota %
8701	347	354	358	464	526	2,8
8702	153	184	195	202	243	1,3
8703	8.793	8.849	9.774	10.567	12.913	68,0
8704	1.066	1.127	1.222	1.299	1.811	9,5
8705	176	186	204	213	243	1,3
8706	2	2	3	5	5	0,0
8707	24	27	27	32	49	0,02
8708	1.066	1.092	1.188	1.342	1.395	7,3
8709	9	12	14	16	16	0,0
8710	53	73	73	83	140	0,06
8711	483	629	671	756	795	4,2
8712	156	168	179	223	227	1,2
8713	16	17	18	19	19	0,01
8714	239	272	294	312	425	2,2
8715	17	17	19	20	22	0,01
8716	319	327	349	389	405	2,1
Total	14.326	13.248	13.512	15.936	18.994	100,0

Fuente: Aduanas Suizas.

Se destaca la partida 8703 de turismos para el transporte de personas, que supone alrededor del 68 % del total del capítulo en cuanto a valor de las importaciones suizas y en la que nos centraremos en el resto de este informe.

3.2.2. Comercio de la UE

En 2023, la Unión Europea experimentó un aumento significativo en el valor (+34,6 %) y el volumen (+23,7 %) de importación de automóviles. En cuanto a las exportaciones de automóviles de la UE, la mejora en la producción, facilitada por la gradual disminución de los problemas en la cadena de suministro, llevó a un aumento del 12,7 % en valor y del 12,4 % en volumen. Esto resultó en un superávit comercial que superó los 90 mil millones de euros, manteniéndose relativamente consistente respecto a las cifras de 2022.

TABLA 2. SALDO COMERCIAL UE-RESTO DEL MUNDO DE VEHÍCULOS

En millones de euros y unidades

Valor (m.€)	2023	2022	Var. % 22/23
Exportaciones	162.788	144.489	+12,7
Importaciones	72.199	53.633	+34,6
Saldo comercial	90.589	90.856	-0,3
Volumen (unidades)	2023	2022	Var. % 22/23
Exportaciones	4.730.341	4.208.443	+23,7
Importaciones	3.346.529	2.706.322	+12,4

Fuente: Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.⁵

Según [ACEA](#), Suiza es el quinto mercado más grande para la Unión Europea, con un total de 7.475 millones de euros exportados. Un crecimiento del 26,8 % respecto a 2022. En cuanto a unidades vendidas, el crecimiento es ligeramente menor, aunque muy positivo con un crecimiento de 18,1 %. En 2023, se importaron en Suiza 198.914 coches en comparación con 168.425.

TABLA 3. EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS DE LA UE A SUIZA

En millones de euros y unidades

Comercio UE- Suiza	2022	2023	Var. % 22/23	Cuota. %
Valor (m.€)	5.894	7.475	+26,8	4,6
Volumen (unidades)	168.425	198.914	+18,1	4,2

⁵ Economic and Market Report. Global and EU auto industry. Full year 2023. 2024. ACEA. Página 13. <https://www.acea.auto/publication/economic-and-market-report-global-and-eu-auto-industry-full-year-2023/>

3.2.3. Comercio suizo

En lo referente a las importaciones suizas de todo tipo de vehículos (capítulo 87), Alemania se posiciona, con casi el 38 % del total, como el principal proveedor, en línea con la tendencia dominante en el resto del continente, seguida por Italia (6,5 %), Chequia (5,9 %), Francia (5,2 %), España (5,1 %, con un crecimiento del 25 % en los últimos cinco años), EE. UU. (4,4 %), Japón (4,0 %), China (3,6 %) y Reino Unido (2,8 %).

El valor de los vehículos de origen español representa un 5,1 % de las importaciones suizas de todo tipo de vehículos y ha experimentado un notable aumento del 25 % entre 2019 y 2023. Durante la pandemia, estas importaciones sufrieron una caída significativa, pasando de 771 millones de euros en 2019 a 662 millones en 2020. Sin embargo, en 2021 se observó un repunte, alcanzando 712 millones de euros. Este crecimiento se ha mantenido posteriormente, llegando a 798 millones en 2022 y 964 millones en 2023.

TABLA 4. IMPORTACIONES SUIZAS DE TODO TIPO DE VEHÍCULOS (87) POR PAÍSES
En unidades

Importaciones suizas (87)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. % 2019-2023
China	616.734	32,4 %	585.205	31,9 %	775.954	37,2 %	751.694	36,1 %	596.314	33,6 %	-3,3 %
Alemania	407.080	21,4 %	413.733	22,6 %	388.574	18,6 %	403.539	19,4 %	407.316	22,9 %	0,1 %
Italia	198.780	10,4 %	188.469	10,3 %	278.226	13,3 %	301.745	14,5 %	196.835	11,1 %	-1,0 %
Taiwán	116.110	6,1 %	128.409	7,0 %	122.642	5,9 %	105.382	5,1 %	90.327	5,1 %	-22,2 %
Francia	50.191	2,6 %	41.712	2,3 %	41.840	2,0 %	47.122	2,3 %	46.347	2,6 %	-7,7 %
Chequia	39.801	2,1 %	34.367	1,9 %	34.861	1,7 %	41.008	2,0 %	39.683	2,2 %	-0,3 %
España	40.554	2,1 %	32.914	1,8 %	33.098	1,6 %	33.385	1,6 %	38.746	2,2 %	-4,5 %
Polonia	36.336	1,9%	37.404	2,0 %	51.955	2,5 %	41.008	2,0 %	34.349	1,9 %	-5,5 %
Japón	31.605	1,7 %	28.170	1,5 %	25.503	1,2 %	26.113	1,3 %	32.200	1,8 %	1,9 %
Resto	366.485	19,3 %	342.507	18,7 %	331.992	15,9 %	329.460	15,8 %	294.595	16,6 %	-19,6 %
Total	1.903.676	100 %	1.832.890	100 %	2.084.645	100 %	2.080.456	100 %	1.776.712	100 %	-6,7 %

Fuente: Aduanas Suizas.

TABLA 5. IMPORTACIONES SUIZAS DE TODO TIPO DE VEHÍCULOS (87) POR PAÍSES

En millones EUR

Importaciones suizas (87)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. %
Alemania	4.722	33,0 %	4.951	37,4 %	5.006	37,0 %	6.072	38,1 %	7.160	37,7 %	51,6 %
Italia	866	6,0 %	904	6,8 %	982	7,3 %	1.020	6,4 %	1.238	6,5 %	43,0 %
Chequia	632	4,4 %	688	5,2 %	724	5,4 %	803	5,0 %	1.122	5,9 %	77,5 %
Francia	691	4,8 %	726	5,5 %	732	5,4 %	842	5,3 %	981	5,2 %	42,0 %
España	771	5,4 %	662	5,0 %	712	5,3 %	798	5,0 %	964	5,1 %	25,0 %
EE. UU.	1.015	7,1 %	864	6,5 %	681	5,0 %	691	4,3 %	828	4,4 %	-18,4 %
Japón	537	3,7 %	493	3,7 %	440	3,3 %	520	3,3 %	753	4,0 %	40,2 %
China	184	1,3 %	236	1,8 %	475	3,5 %	771	4,8 %	681	3,6 %	270,1 %
Reino Unido	788	5,5 %	553	4,2 %	432	3,2 %	483	3,0 %	534	2,8 %	-32,2 %
Resto	4.120	28,8 %	3.171	23,9 %	3.328	24,6 %	3.936	24,7 %	4.733	24,9 %	14,9 %
Total	14.326	100 %	13.248	100 %	13.512	100 %	15.936	100 %	18.994	100 %	32,6 %

Fuente: Aduanas Suizas.

TABLA 6. PRECIO MEDIO. RANKING POR PAÍSES POR PAÍSES DEL CAPITULO 87

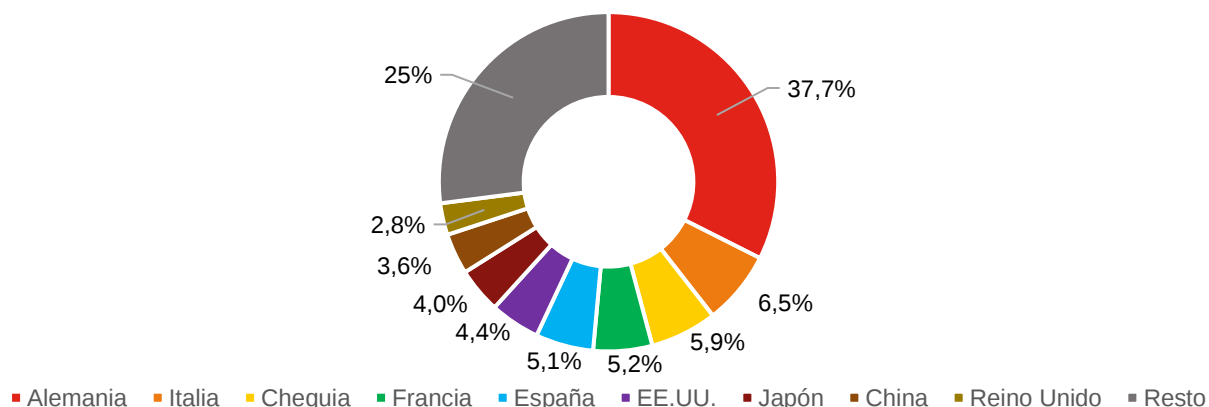
En EUR

	2019	2020	2021	2022	2023	Var. %
Alemania	470	458	396	396	329	-30,0 %
Italia	315	274	384	376	175	-44,2 %
Taiwán	168	177	168	125	92	-45,2 %
China	131	118	155	124	83	-36,2 %
Japón	40	51	59	54	60	50,3 %
España	76	67	75	64	51	-31,9 %
Polonia	197	158	109	53	50	-74,5 %
Francia	65	63	59	59	48	-26,1 %
Chequia	39	40	51	59	48	22,2 %

Fuente: Aduanas Suizas.

GRÁFICO 1. CUOTA POR PAÍSES EN LAS IMPORTACIONES SUIZAS (87)

En porcentaje



Fuente: Aduanas Suizas.

Los turismos (partida 8703) representan el 68 % de las importaciones suizas de vehículos, de nuevo con Alemania como principal proveedor y con una cuota similar a la del conjunto de vehículos. Por otro lado, **el valor de los turismos de origen español representa un 5,9 % de las importaciones suizas de turismos y ha experimentado un notable aumento del 21,4 % entre 2019 y 2023.**

TABLA 7. IMPORTACIONES SUIZAS DE TURISMOS (PARTIDA 8703) POR PAÍSES

En unidades

Importaciones suizas (8703)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. 2019-2023%
Alemania	89.442	27,1%	78.868	28,8%	77.515	29,8%	89.198	32,4%	100.232	31,9%	12,1%
Chequia	30.606	9,3%	24.436	8,9%	25.624	9,9%	25.566	9,3%	32.910	10,5%	7,5%
España	32.611	9,9%	25.193	9,2%	25.208	9,7%	23.952	8,7%	25.997	8,3%	-20,3%
Japón	21.622	6,6%	19.060	7,0%	14.708	5,7%	15.594	5,7%	20.929	6,7%	-3,2%
Francia	19.939	6,1%	15.266	5,6%	13.057	5,0%	16.545	6,0%	15.804	5,0%	-20,7%
China	2.401	0,7%	4.377	1,6%	9.041	3,5%	11.479	4,2%	11.237	3,6%	368,0%
Italia	9.511	2,9%	9.271	3,4%	8.513	3,3%	8.050	2,9%	10.358	3,3%	8,9%
Corea del Sur	7.341	2,2%	5.373	2,0%	6.526	2,5%	6.909	2,5%	10.036	3,2%	36,7%
EE.UU.	19.692	6,0%	15.190	5,6%	11.338	4,4%	8.855	3,2%	9.845	3,1%	-50,0%
Resto	96.374	29,2%	76.658	28,0%	68.379	26,3%	69.576	25,2%	77.235	24,6%	-19,9%
Total	329.539	100%	273.692	100%	259.909	100%	275.724	100%	314.583	100,0%	-4,5%

Fuente: Aduanas Suizas.

Entre 2019 y 2023, **las importaciones (por unidades) suizas de turismos disminuyeron un 4,5 % en total**, aunque experimentaron una recuperación en los últimos dos años. Alemania se mantuvo como el principal proveedor, aumentando su cuota del 27,1 % al 31,9 %, con un crecimiento del 12,1 %. Chequia también mostró una tendencia positiva, incrementando su cuota de mercado del 9,3 % al 10,5 %, con un crecimiento del 7,5 %. Por otro lado, **España experimentó una caída significativa en sus exportaciones a Suiza, reduciendo su participación del 9,9 % al 8,3 %, con una disminución del 20,3 % en este período.**

TABLA 8. IMPORTACIONES SUIZAS DE TURISMOS (PARTIDA 8703) POR PAÍSES

En millones EUR

Importaciones suizas (8703)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. %
Alemania	3.299	33,8 %	3.050	34,5 %	3.182	36,2 %	4.072	38,6 %	4.835	37,5 %	46,6 %
Chequia	676	6,9 %	578	6,5 %	640	7,3 %	744	7,0 %	1.055	8,2 %	56,1 %
España	632	6,5 %	563	6,4 %	592	6,7 %	671	6,4 %	767	5,9 %	21,4 %
EE.UU.	890	9,1 %	768	8,7 %	578	6,6 %	578	5,5 %	707	5,5 %	-20,6 %
Italia	437	4,5 %	516	5,8 %	527	6,0 %	528	5,0 %	679	5,3 %	55,4 %
Japón	426	4,4 %	391	4,4 %	326	3,7 %	390	3,7 %	615	4,8 %	44,4 %
Francia	420	4,3 %	415	4,7 %	364	4,1 %	464	4,4 %	521	4,0 %	24,0 %
Reino Unido	694	7,1 %	461	5,2 %	347	4,0 %	404	3,8 %	470	3,6 %	-32,3 %
China	20	0,2 %	51	0,6 %	231	2,6 %	428	4,1 %	399	3,1 %	1895,0 %
Resto	2.280	23,3 %	2.056	23,2 %	1.994	22,7 %	2.576	24,4 %	2.851	22,1 %	25,0 %
Total	9.774	100 %	8.849	100 %	8.778	100 %	10.554	100 %	12.898	100 %	32,0 %

Fuente: Aduanas Suizas.

Entre 2019 y 2023, **el valor total de las importaciones suizas de turismos aumentó un 32 %**, reflejando un incremento en el gasto a pesar de la caída en volumen. Alemania siguió siendo el principal exportador, aumentando su cuota de mercado del 33,8 % al 37,5 % y un notable crecimiento del 46,6 % en valor. Chequia también mostró un crecimiento significativo, con un aumento del 56,1 % en valor y una subida en su participación del 6,9 % al 8,2 %. En contraste, **aunque las importaciones desde España crecieron un 21,4 %, su participación en el total disminuyó ligeramente del 6,5 % al 5,9 %.**

TABLA 9. PRECIO MEDIO DE LAS IMPORTACIONES SUIZAS DE TURISMOS (PARTIDA 8703) POR PAÍSES

En EUR

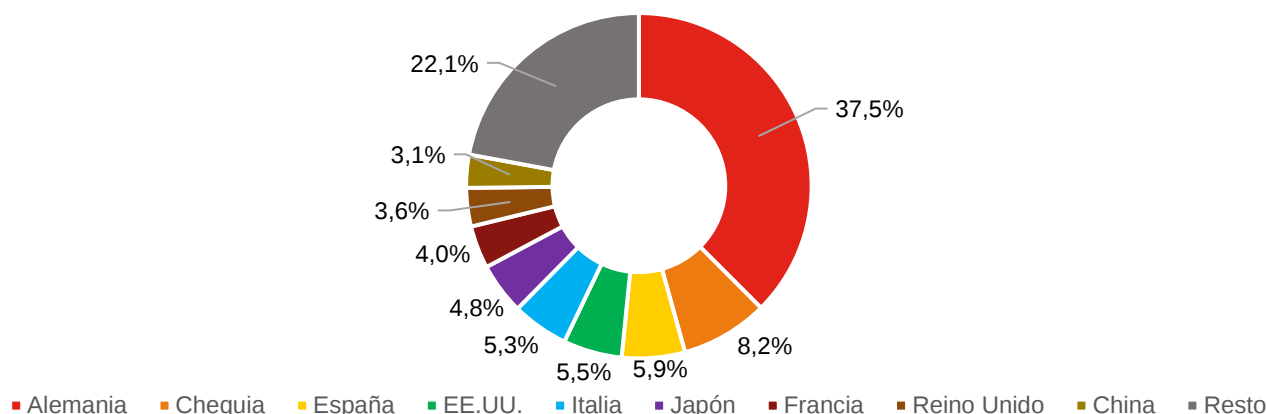
	2019	2020	2021	2022	2023	Var. %
Japón	50.756	48.747	45.117	39.985	34.031	-33,0 %
España	51.600	44.748	42.581	35.696	33.894	-34,3 %
Corea del Sur	48.296	41.331	37.942	36.363	31.461	-34,9 %
Chequia	45.275	42.277	40.038	34.363	31.194	-31,1 %
China	120.050	85.824	39.139	26.820	28.163	-76,5 %
Francia	47.474	36.786	35.871	35.657	30.334	-36,1 %
Alemania	27.112	25.858	24.360	21.905	20.731	-23,5 %
Italia	21.764	17.967	16.154	15.246	15.255	-29,9 %
EE. UU.	22.126	19.779	19.616	15.320	13.925	-37,1 %

Fuente: Aduanas Suizas.

Entre 2019 y 2023, el precio medio de las importaciones suizas de turismos de todos los países analizados disminuyó significativamente. España registró una caída del 34,3 % en el precio medio, pasando de 51.600 EUR en 2019 a 33.894 EUR en 2023. Aunque esta disminución es notable, no es la más pronunciada; otros países como China y EE. UU. experimentaron caídas aún mayores, del 76,5 % y 37,1 % respectivamente. En comparación, Alemania, aunque mantuvo precios más bajos que España, tuvo una disminución menos acentuada del 23,5 %, reflejando un mercado de importaciones suizas de turismos en general en descenso en términos de valor por unidad.

GRÁFICO 2. CUOTA DE MERCADO EN LAS IMPORTACIONES SUIZAS DE TURISMOS (PARTIDA 8703) POR PAÍSES

En porcentaje



Fuente: Aduanas Suizas.

TABLA 10. IMPORTACIONES SUIZAS DE MOTOCICLETAS (8711)

En millones EUR

Importaciones suizas (8711)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. %
Alemania	130	27,0	201	32,0	191	28,5	228	28,7	227	30,0	74,6
China	45	9,3	60	9,5	84	12,5	141	17,7	88	11,6	95,6
Italia	42	8,7	54	8,6	76	11,3	76	9,6	84	11,1	100,0
Japón	47	9,7	50	7,9	50	7,5	54	6,8	68	9,0	44,7
Taiwán	43	8,9	45	7,2	41	6,1	44	5,4	59	7,8	37,2
España (12)	2	0,4	3	0,4	5	0,7	6	0,8	13	1,7	550,0
Resto	174	36,0	216	34,4	224	33,4	246	31,0	217	28,8	24,7
Total	483	100,0	629	100,0	671	100,0	795	100,0	756	100,0	56,5

Fuente: Aduanas Suizas.

De los 756 millones de euros importados por Suiza de la partida de motocicletas (8711) en 2023, apenas 13 millones proceden de España. Aunque España tuvo un crecimiento notable del 550 % entre 2019 y 2023, su participación en el mercado suizo sigue siendo muy pequeña, representando con solo el 1,7 % del total en 2023.

TABLA 11. IMPORTACIONES SUIZAS DE VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE 10 O MÁS VIAJEROS (8702) POR PAÍSES

En millones EUR

Importaciones suizas (8702)	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	Var. %
Alemania	81	44,0	55	28,2	86	42,6	74	48,4	121	49,8	49,4
Polonia	53	28,8	59	30,1	58	28,7	53	34,7	43	17,7	-18,9
Turquía	6	3,3	6	3,1	2	1,0	6	3,9	23	9,5	283,3
España	3	1,6	3	1,5	12	5,9	4	2,6	19	7,8	533,3
Chequia	9	4,9	13	6,7	6	3,0	4	2,6	9	3,7	0,0
Resto	32	17,4	59	30,4	38	18,8	12	7,8	28	11,5	-64,0
Total	184	100,0	195	100,0	202	100,0	153	100,0	243	100,0	32,1

Fuente: Aduanas Suizas.

De los 243 millones de euros importados por Suiza en 2023 de vehículos para el transporte de 10 o más viajeros, 19 proceden de España. Aunque España tuvo un crecimiento notable del 533,3 % en comparación con 2019, su participación en el mercado suizo sigue siendo relativamente pequeña, representando solo el 7,8 % del total en 2023.

4. Características del mercado suizo

4.1. Visión general del sector

El sector del automóvil es un factor económico importante en la economía del país helvético, aunque apenas es percibido así por el mercado global. Aunque Suiza no fabrica coches en grandes series, es uno de los mayores países proveedores de componentes para vehículos. **Así, su industria automovilística emplea a 32.000 personas en más de 570 empresas que ingresaron alrededor de 13 mil millones de francos suizos en 2019.** Estas cifras indican un aumento en relación con 2018 cuando generaba 12 mil millones de francos suizos.⁶

El análisis de los volúmenes de ingresos y el tamaño de las empresas subraya el carácter de tamaño mediano de la industria suiza de vehículos. Sobre la base de sus ingresos anuales, las empresas se pueden dividir en tres grupos: aproximadamente el 50 % de las empresas generan un ingreso anual de hasta 10 millones de CHF con productos fabricados en Suiza; otro 50 % genera entre 10 y 250 millones de CHF anuales; y solo una pequeña parte de las empresas genera más de 250 millones de CHF.⁷

Siguiendo las definiciones comunes de tamaño, se obtiene la siguiente imagen: el 9% de las empresas son microempresas (con ingresos menores a 2 millones de CHF), el 39% son empresas pequeñas (con ingresos menores a 10 millones de CHF), y el 33% son empresas medianas (con ingresos menores a 50 millones de CHF). Esto significa que **el 81% de todas las empresas de la industria suiza de vehículos son pymes.**

A su vez, las empresas de la industria automotriz suiza están posicionadas como "líderes tecnológicos" en lugar de "líderes en costes". Tal estrategia requiere una gran inversión en actividades de I+D.

La afición a los coches clásicos también debe ser considerada al estudiar el mercado suizo puesto que más de 165.000 coches de más de 30 años circulan por las carreteras durante todo el año. Este segmento genera unas ventas anuales de 836 millones de francos.

Suiza no tiene una gran industria automovilística por varias razones. En primer lugar, Suiza carece de un fabricante nacional de automóviles con el legado histórico y la infraestructura de países como Alemania, Estados Unidos o Japón. Además, el pequeño tamaño de Suiza y sus **elevados costes**

⁶ Automobilindustrie Schweiz Branchenanalyse 2018/2019. Aktuelle Bestandsaufnahme von Struktur, Trends, Herausforderungen und Chancen. 2019. ETH. Página 12. https://www.business.uzh.ch/en/research/professorships/tim-new/swisscar_en.html

⁷ Automobilindustrie Schweiz Branchenanalyse 2018/2019. Aktuelle Bestandsaufnahme von Struktur, Trends, Herausforderungen und Chancen. 2019. ETH. Página 14. https://www.business.uzh.ch/en/research/professorships/tim-new/swisscar_en.html

laborales y operativos (energía, alquiler, servicios...etc.) dificultan la competencia con países más grandes y consolidados en la fabricación de automóviles. Por otra parte, Suiza se centra en otras industrias, como la financiera, la farmacéutica y la de maquinaria, que históricamente han ocupado un lugar más destacado en la economía del país.

Su vecindad con países con larga trayectoria en el sector automovilístico como Alemania, Francia e Italia hace que la importación de vehículos a Suiza sea una tarea sencilla. Además, el enfoque de tradición marcadamente liberal de la política industrial suiza hace que el sector automovilístico suizo haya carecido de apoyo financiero público para su desarrollo, a diferencia de lo que ha sucedido en otros países de su entorno. Sin embargo, las empresas suizas desempeñan un papel destacado como proveedoras de piezas y bienes de producción en las cadenas de suministro de los países vecinos.

El análisis de la dispersión geográfica de las **empresas en Suiza muestra que no ha surgido ningún clúster automotriz singular o centralizado**. Aparte de la distintividad topográfica de Suiza, el desarrollo histórico de la industria fue especialmente decisivo. Las empresas automotrices suizas han crecido de manera natural, sin establecerse de manera "artificial" en áreas específicas bajo un programa estructural. Además, las empresas suizas actúan en ramas y gamas de productos fuertemente diferenciadas. Por lo tanto, en la mayoría de los casos, el desarrollo/producción no se reduce a la industria automotriz, sino que también abastece a otras ramas. Los clústeres industriales o parques de proveedores describen una red centralizada espacialmente de socios vinculados, con un enfoque industrial común. Desde esta perspectiva, para el tipo de industria automotriz heterogénea que se encuentra en Suiza, la formación de clústeres industriales solo trae ventajas menores. Además, debido a la ubicación central de Suiza dentro de Europa y las generalmente buenas condiciones de las infraestructuras en el país, las empresas locales no dependen de clústeres industriales y parques de proveedores.

Además, otro rasgo del mercado a considerar es la cuota del transporte público en el total del transporte terrestre motorizado, que en 2022 ascendió a alrededor del 21 %. La tasa de adopción del transporte público en Suiza es notablemente alta debido a una combinación de factores que incluyen la eficiencia, puntualidad y cobertura de su red de transporte. Suiza cuenta con un sistema ferroviario y de autobuses altamente desarrollado y coordinado, que facilita la movilidad en áreas tanto urbanas como rurales. Además, las tarifas integradas y los abonos de transporte asequibles hacen que sea una opción económica para los ciudadanos. La conciencia ambiental también juega un papel importante, puesto que muchos suizos prefieren el transporte público para reducir su huella de carbono.

Las ventas de automóviles en Suiza experimentaron un notable repunte en 2023, con un número de vehículos vendidos que superó las previsiones iniciales. **Auto Suisse informó de que los registros totales de turismos aumentaron un 11,6 % interanual, hasta 255.981 unidades.**⁸

El aumento de las ventas de vehículos en 2023 se debió a varios factores, como la salida de la demanda reprimida que se había acumulado debido a la escasez mundial de semiconductores, que había obstaculizado la producción y las ventas en 2021 y 2022. Además, la mejora constante de las operaciones de la cadena de suministro y la introducción de nuevos modelos también desempeñaron un papel importante.

4.2. Vehículo eléctrico

A pesar de los esfuerzos del Gobierno suizo en aunar esfuerzos a través de la plataforma [Ruta de la Electromovilidad 2025](#), el entorno de la electromovilidad se caracteriza aún por su atomización y la difícil cooperación de los actores establecidos. La industria suiza del sector carece aún de las condiciones necesarias para poder ser considerada como un entramado en el que exista una visión global y vinculante de la movilidad como tal y donde las empresas afines al sector muestren su compromiso y enfoque en una misma dirección.

Quedan por definir aún varias cuestiones entre las que caben destacar las funciones y posicionamiento de los actores involucrados en el sistema de movilidad y las cuestiones asociadas al liderazgo del sistema, la compatibilidad del servicio público con los nuevos modelos de negocio o la cooperación entre los proveedores de movilidad pública y privada.

En especial, los proveedores convencionales de movilidad muestran gran reticencia frente a innovaciones y futuros partenariados, lo que obstaculiza el desarrollo innovador en el sector de la movilidad.

Las ofertas existentes en movilidad carecen aún del encuadre necesario que permita de forma sencilla al cliente final el acceso y combinación de los servicios.

Dicho esto, no resulta difícil concluir que el aún escaso tejido empresarial, habida cuenta de la ausencia de fabricación automovilística en Suiza, venga representado principalmente por empresas en distintos sectores que aprovechando su experiencia adquirida en sus actividades comerciales han ampliado su campo de acción a la electromovilidad.

La multinacional [ABB](#), con una facturación global de 27,5 millardos CHF (2023) y una plantilla de más de 110.000 trabajadores destaca, junto con la empresa [Siemens Schweiz AG](#), como una de

⁸ BFS. Road vehicles- New registrations. 2024. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/transport-infrastructure-vehicles/vehicles/road-new-registrations.html>

las principales empresas suizas implicadas en el desarrollo de nuevas tecnologías en el campo de la electromovilidad en Suiza (ver epígrafe siguiente sobre I+D).

Al amparo de estas empresas consolidadas han ido apareciendo otras nuevas, especialmente en el ramo de la infraestructura de carga, pertenecientes a grandes grupos empresariales del sector eléctrico, como [Move AG](#), (creada a partir de las eléctricas Alpiq, Ewb, Groupe E y Primero Energie), [Plug'n Roll](#) (de la eléctrica Repower AG) o [Helion AG](#) (perteneciente al Grupo Bouygues Energies & Services).

Destacan entre las compañías eléctricas y energéticas tradicionales y sus divisiones:

- [Elektrizitätswerke des Kantons Zürich EKZ](#), con unos 1.200 trabajadores y un volumen de facturación en 2021 de 1,4 millardos CHF.
- [BKW Smart Energy & Mobility](#), 10.700 empleados y volumen de facturación en 2021 de 3,5 millardos CHF.
- [Energie 360 Grad AG](#), con 300 empleados y un volumen de facturación de 500 millones CHF en 2021.
- [Agrola](#), Dedicada a la comercialización de carburantes. Contaba en 2021 con una plantilla de 120 trabajadores y generó una facturación de 1,4 millardos CHF.

La oferta de todas ellas abarca la planificación y asesoramiento, instalación, venta de infraestructura de recarga, operación y mantenimiento y software. BKW y Agrola gestionan además la red de estaciones de recarga.

Otras empresas como [Arval Electric Mobility](#) o [Instandrive](#) ofrecen una amplia gama de servicios relacionados con el vehículo, como por ejemplo el mantenimiento, las reparaciones, los seguros, la movilidad de sustitución y diversos servicios administrativos e incluso instalaciones de estaciones de carga. También hacen gestión de flotas.

Entre los fabricantes suizos de infraestructuras de carga destaca [Evttec AG](#) en la planificación desarrollo y realización de infraestructuras de carga rápida y [Juice Technology](#), principal fabricante mundial de estaciones de carga móviles de 22 kW.

El mercado de los coches híbridos y eléctricos está en auge. La cuota de mercado de los coches de propulsión alternativa ha alcanzado casi el 50 % en términos acumulados desde principios de 2022. Más de 60.000 vehículos matriculados en 2023 tenían un motor híbrido, eléctrico, de gas o de hidrógeno, y un tercio exclusivamente con baterías. Si a esto añadimos los más de 10.000 híbridos enchufables en circulación desde principios de año, la cuota de mercado de los vehículos enchufables alcanza casi el 25%. En otras palabras, uno de cada cuatro coches nuevos en 2023 pudo cargarse a través de la red eléctrica.

Los modelos electrificados, los cuales comprenden los vehículos eléctricos de batería (BEV), los híbridos enchufables (PHEV), los híbridos completos (HEV) y los híbridos suaves (MHEV), registraron 14.036 matriculaciones en marzo de 2023. Esta cifra supone un aumento del 1,1 % en comparación con marzo de 2022, y equivale a una cuota de mercado del 59,8 %, frente al 55,1 % del año anterior.

Aunque la cuota de mercado mejoró hasta el 20,3 %, frente al 19,1 % de marzo de 2022, las matriculaciones de BEV cayeron hasta las 4.765 unidades, un 1 % menos que un año antes. Los PHEV obtuvieron peores resultados, con 1.994 entregas, un 6,4 % menos. Los coches de gasolina registraron un descenso del 17,6 % hasta las 7.382 unidades, mientras que los modelos diésel cayeron un 12,6 % hasta las 2.048 unidades. La única categoría de propulsión que registró un crecimiento fue la de los vehículos híbridos, que combina tanto los MHEV como los HEV. Estos vehículos registraron un crecimiento de las matriculaciones del 5,2 %, hasta las 7.277 unidades.

De cara a la próxima década, se espera que los vehículos eléctricos (VE) se vuelvan cada vez más predominantes en el mercado automovilístico suizo, con una **tasa de penetración de VE** que se prevé aumente del **32,5 % esperado en 2024 a un significativo 93,1 % para 2033**. Este cambio está impulsado por factores como los avances en la tecnología del VE, un compromiso creciente con la sostenibilidad y los incentivos gubernamentales que fomentan la adopción de vehículos de bajas emisiones. La transición hacia los VE es una tendencia clara en la industria automotriz global, y se espera que Suiza sea uno de los países más destacados en este aspecto debido a su bien desarrollada infraestructura de carga y al alto nivel de conciencia ambiental de sus ciudadanos.⁹

4.3. Cadena de valor suiza

La rama de la automoción se subdivide en cuatro niveles elementales. Estos niveles describen la organización de la cooperación vertical y responsabilidades, desde los recursos hasta el producto final. La mayoría de las empresas suizas del sector operan en los niveles 2 y 3 (componentes y partes). Igual de importante es el hecho de que casi el 20 % de las empresas prestan servicios de consultoría técnica (véase Figura 1).

El análisis también muestra que muchas empresas suizas tienen poco o ningún contacto con los OEM, los usuarios finales de sus productos. Por lo tanto, las empresas saben muy poco sobre los desarrollos y decisiones de los OEM, ya que sus propios compradores apenas proporcionan dicha información, de modo que muchas empresas no saben exactamente dónde se están aplicando sus propios productos. Para las empresas suizas, existe el riesgo de quedar aisladas de información

⁹ Juan García Artime, Ainhoa Aspiazú Iturbe y Jesús Torres del Río. Oficina Económica y Comercial de España en Berna. El mercado del vehículo eléctrico en Suiza. 2022. <https://www.icex.es/es/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior-de-comercio/CH/documentos-y-estadisticas/estudios-e-informes/visor-de-documentos.vehiculo-electrico-suiza-2022.doc018202211>

importante. Esto solo les permite reaccionar a los desarrollos actuales, en lugar de operar con una estrategia adecuada. En particular, no puede haber una I+D orientada a objetivos.

El análisis de la estrategia de producción revela que los proveedores suizos generalmente pueden caracterizarse como "productores masivos especializados". Mientras que los pesos pesados de la rama, como [Autoneum](#) o [Georg Fischer Inc.](#), abastecen a los mercados de volumen real, las empresas restantes se mueven dentro de segmentos de nicho específicos. Esta estrategia de nicho es seguida por aproximadamente el 70% de las empresas. Dentro de sus nichos, estas empresas ofrecen a sus clientes una ingeniería de procesos altamente especificada. La singularidad de estos procesos de construcción y el conocimiento requerido para controlar los procesos generalmente constituyen una alta barrera de entrada.

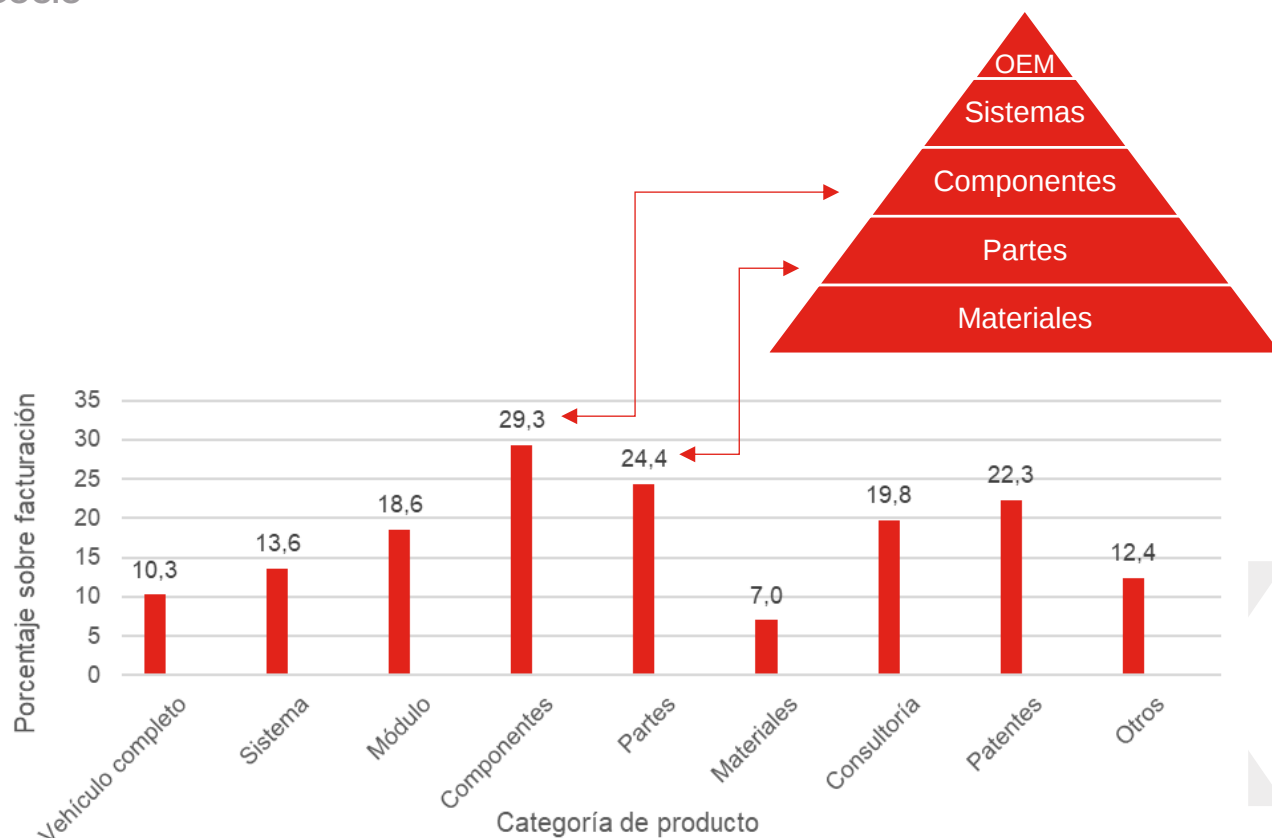
Desde el punto de vista de las empresas, el éxito sostenible de esta estrategia descansa sobre cuatro pilares: un clima de confianza, alta flexibilidad, alta calidad y un alto grado de innovación.

Esto es beneficioso para la industria automotriz local. Las empresas siguen principalmente una estrategia de liderazgo tecnológico y compiten en innovación. La rama está muy centrada en el conocimiento y orientada a la alta tecnología. Esto significa que el grado y la velocidad con que se generan y llevan al mercado nuevas innovaciones son decisivos para el éxito de las empresas. La investigación básica y la colaboración orientada a objetivos con instituciones científicas y universidades en áreas de investigación específicas son, por lo tanto, factores clave en la competencia por la fuerza y velocidad de innovación. El grado de colaboración es, por consiguiente, decisivo para el éxito de toda la rama. La evaluación muestra que existen tales colaboraciones, aunque solo una minoría las utiliza y las considera una ventaja competitiva. Apenas el 16% trabaja regularmente con universidades/instituciones económicas.

Los datos actuales muestran un cambio dinámico en la estructura de clientes de las empresas suizas. En cuanto a la estructura de los clientes suizos, existe un enfoque muy grande en fabricantes alemanes: **Más de la mitad de los proveedores suizos suministran a grandes fabricantes de automóviles alemanes como Mercedes-Benz, VW, Audi y BMW.** Esto no solo subraya la importancia del mercado alemán, sino también la fuerte orientación de la industria de proveedores suizos hacia productos de alta calidad y premium.

En comparación con 2018, cuando los proveedores suministraban a un promedio de 10 fabricantes de automóviles diferentes, este número ha aumentado a 18. Esto muestra una clara diversificación, impulsada especialmente por la transición hacia la movilidad eléctrica y la integración de nuevos actores en el mercado.

FIGURA 3. CADENA DE VALOR Y PORCENTAJE SOBRE FACTURACIÓN DE CADA RAMA DE NEGOCIO



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Administración de Empresas Suizo.¹⁰

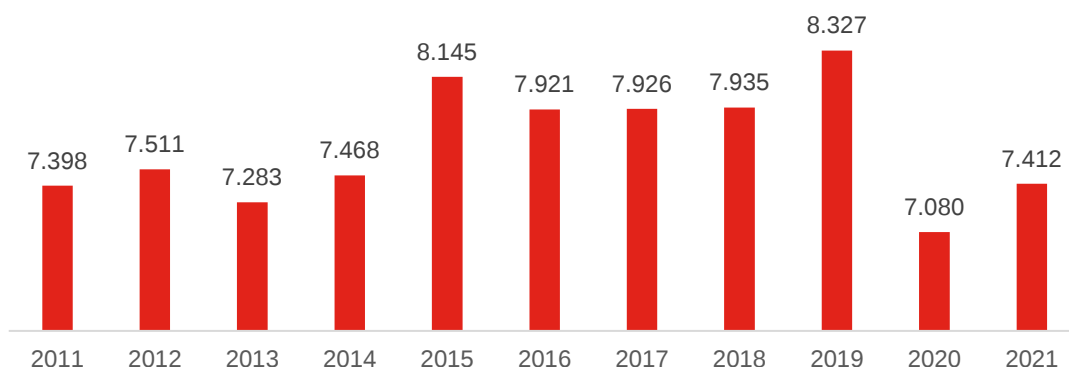
Es habitual referirse a los escalones de la pirámide anterior como;

- Fabricantes de equipo original o ensambladores finales (OEM)
- TIER-1: Fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes de alta tecnología, o fabricantes de primer nivel
- TIER-2: Fabricantes de sistemas y componentes para los de primer nivel
- TIER-3: Fabricantes de productos semielaborados, materias primas u otros insumos o fabricantes de tercer nivel.

¹⁰ Automotive Industry Switzerland. Industry analysis 2008. Latest survey of structure, trends, challenges and opportunities. ETH. Página 26. https://www.business.uzh.ch/en/research/professorships/tim-new/swisscar_en.html

GRÁFICO 3. CUENTA DE PRODUCCIÓN DEL MERCADO SUIZO. COMERCIO Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

En millones de francos suizos (CHF)



Fuente: Oficina Federal de Estadística Suiza.¹¹

GRÁFICO 4. CUENTA DE PRODUCCIÓN DEL MERCADO SUIZO. PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES

En millones de francos suizos (CHF)



Fuente: Oficina Federal de Estadística Suiza.¹²

4.4. Stock de vehículos

En 2023, 6,4 millones de vehículos motorizados de carretera (excluyendo ciclomotores) fueron registrados en Suiza. Esto corresponde a un incremento del 41 % con respecto al año 2000. De los 6,4 millones totales, 4,7 millones eran turismos mientras que 0,8 millones eran motocicletas.

¹¹ Compte de production par branches. 2024. BFS. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/economie-nationale/comptes-nationaux/production.html>

¹² Compte de production par branches. 2024. BFS. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/economie-nationale/comptes-nationaux/production.html>

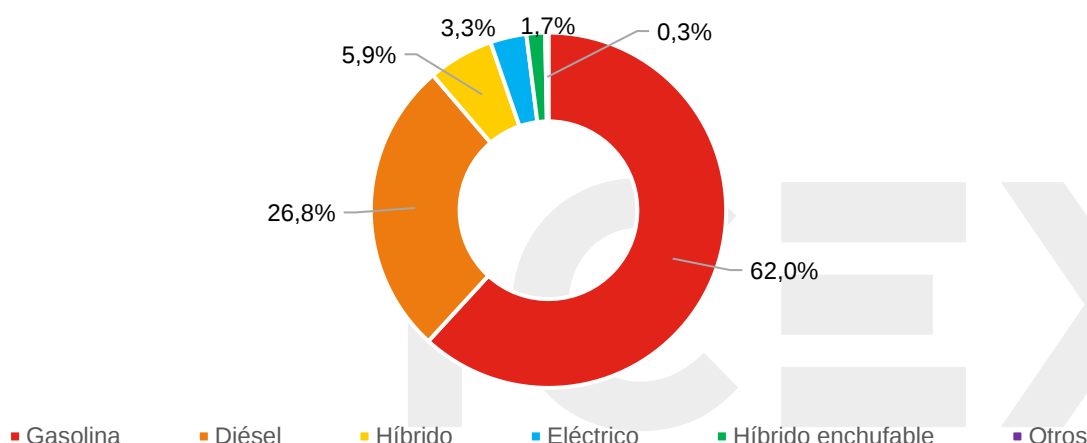
TABLA 12. STOCK DE VEHÍCULOS DE CARRETERA (EXCL. CICLOMOTORES) EN 2023

Total	6.445.122	100 %
Turismos	4.760.948	73,9 %
Motocicletas	805.653	12,5 %
Vehículos para transporte de mercancías	485.303	7,5 %
Otros	393.218	6,1 %

Fuente: Oficina Federal de Estadística Suiza.¹³

STOCK DE VEHÍCULOS POR TIPO DE COMBUSTIBLE EN SUIZA 2023

En porcentaje



Fuente: Oficina Federal de Estadística Suiza.¹⁴

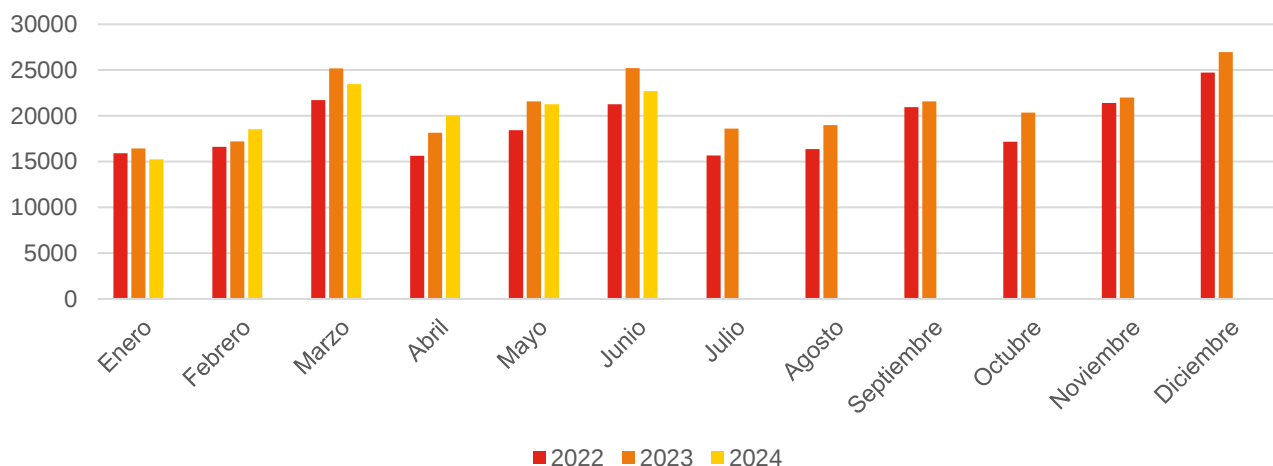
Con más de **540 coches por cada 1.000 habitantes**, Suiza se encuentra históricamente entre los 15 primeros de 200 países con 6,4 millones de vehículos de motor, de los cuales 4,7 millones son turismos. Los suizos tienen especial devoción por sus coches y, por tanto, viajan mucho: recorren una media de 30 kilómetros al día. La totalidad de los turismos recorren alrededor de 140.000 millones de kilómetros al día. A pesar de que el 19 % de los kilómetros se hacen en transporte público, casi tres cuartas partes (74 %) se hacen en coche.

¹³ BFS. Road vehicles- Stock, level of motorisation. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/transport-infrastructure-vehicles/vehicles/road-vehicles-stock-level-motorisation.html>

¹⁴ BFS. Road vehicles- New registrations. 2024. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/transport-infrastructure-vehicles/vehicles/road-new-registrations.html>

GRÁFICO 5. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS EN SUIZA

En unidades

Fuente: Oficina Federal de Estadística Suiza.¹⁵

Después de un año positivo para las matriculaciones de vehículos nuevos, el inicio de 2024 en Suiza ha sido más moderado. En el primer trimestre, se entregaron un 2,7 % menos que en el mismo periodo de 2023. En marzo de 2024, hubo un descenso de 6,8 % con respecto al mismo mes de 2023. Se espera que el mercado mejore en los meses de verano, y que la tendencia negativa se revierta.

4.4.1. Precios

Según la plataforma de venta de coches online [Autoscout24](https://www.autoscout24.com/) (la más reputada del país), **los precios de los vehículos nuevos han subido un 5 % y los de los usados un 4 %**. Durante el año 2023, los precios alcanzaron un precio medio récord por automóvil nuevo de 60.000 francos suizos y de 37.000 francos suizos para uno usado.¹⁶

Por tipo de combustible, los coches nuevos de gasolina registraron el mayor aumento (+12 %) frente a los eléctricos (+10 %) y los híbridos (+6 %).

¹⁵ BFS. Road vehicles- New registrations. 2024. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/transport-infrastructure-vehicles/vehicles/road-new-registrations.html>

¹⁶ Swissinfo.ch. 2024. Car prices reach all time high in Switzerland. <https://www.swissinfo.ch/eng/business/car-prices-reach-all-time-high-in-switzerland/49131664>

4.5. Análisis DAFO del mercado suizo

ANÁLISIS DAFO¹⁷

Fortalezas

- Fuerte creación de valor en la cadena de fabricación en la categoría de componentes.
- Alta capacidad innovadora, mano de obra cualificada y tecnología industrial avanzada.
- Grandes asociaciones sectoriales que favorecen la colaboración público-privada.

Debilidades

- La naturaleza descentralizada del estado suizo necesita de más transparencia.
- Al ser un actor minoritario a nivel mundial, la industria suiza es más vulnerable a las fluctuaciones y disrupciones de los mercados internacionales a lo largo de la cadena de suministro.
- Las empresas tienen dificultades para equilibrar las inversiones en I+D y las inversiones en mejorar la capacidad productiva al ser un país con unos costes operativos muy elevados en comparación con el resto del mundo.

Oportunidades

- Mercado con potencial de crecimiento del volumen de negocio, especialmente en componentes de vehículos electrificados
- Suiza cuenta con una situación de clima de negocios muy favorable y estable que puede ser interesante para diversificar la cadena de suministro del sector.
- Segmentos nicho como los turismos de lujo, clásicos y de segunda mano de considerable tamaño.
- Por su situación geográfica, Suiza, mantiene una posición dominante en la exportación de componentes del sector automovilístico a países vecinos como Alemania, Italia o Francia.

Amenazas

- Alemania e Italia, al tener costes relativamente más bajos que Suiza, son preferidos por las empresas multinacionales.
- Las fluctuaciones en los precios de las materias primas para la fabricación de componentes pueden poner trabas a la industria suiza.

¹⁷ Switzerland Autos Report. 2024. BMI (a Fitch Solutions Company) Página 6. www.fitchsolutions.com/bmi



- La proliferación de normativas relacionadas con las normas medioambientales puede requerir de un aumento significativo en el gasto de la empresa, lo que repercute en el cliente final y puede desincentivar el uso del automóvil.
- La fortaleza del franco suizo frente al euro en épocas de crisis dado su historial como moneda refugio, disminuye la competitividad de las empresas suizas exportadores del sector en el mercado europeo.

icex

5. Claves de acceso al mercado

5.1. Producción local de vehículos

Los fabricantes de automóviles suizos suelen atender a mercados nicho especializados y tener un volumen de producción bajo en comparación con los grandes conglomerados del sector.

La industria automotriz suiza examinada está dominada por empresas con largas tradiciones. Aproximadamente el 40 % de todas las empresas actualmente existentes fueron fundadas antes de 1950, y el 90 % antes del año 2000. Esto transmite el crecimiento "natural" de la industria.

Dichas empresas se han establecido en el mercado a lo largo de los años, acumulando un alto grado de experiencia empresarial y, por lo tanto, prometiendo una mayor estabilidad, a pesar del carácter relativamente cíclico del sector. Muchas de las empresas suizas activas hoy en día en el sector no tienen sus orígenes y negocio principal dentro del campo de la automoción, sino que se expandieron hacia la misma como decisión estratégica.

Por otro lado, se encuentran los desafíos clásicos de la rama automotriz: la presión de costes y precios, así como los requisitos de los clientes y la calidad.

Los productores de piezas sufren fuertemente bajo la presión de costes y precios dentro de la rama. Los OEM calculan el precio del producto final sobre la base de análisis de mercado y del cliente y establecen, después de restar su propio margen de beneficio, el precio de compra de las piezas del proveedor. A menudo, los proveedores tienen poca influencia en su propia política de precios, mientras que los precios de las materias primas, la energía y los costes laborales merman la rentabilidad de los productos suizos.

5.2. Regulación para la importación y exportación de vehículos

Para [importar](#) de manera permanente un vehículo a Suiza se deberá declarar ante una oficina de aduanas responsable de mercancías. Entre los documentos a presentar se encuentran la factura comercial y/o contrato de compra y venta, documentación de matriculación del vehículo y/o certificado de registro y una declaración aduanera de importación (declaración e-dec).

La [exportación](#) funciona de manera similar, sin embargo, la documentación a presentar difiere. Se deberá adjuntar la documentación de matriculación del vehículo, una declaración aduanera de exportación y un certificado de origen.

5.3. Legislación e impuestos

En septiembre de 2022 el Consejo federal aprobó la propuesta de revisión de la Ley de CO₂, que establece el marco para alcanzar el nivel cero de emisiones netas en el año 2050. Algunas de las medidas que recoge la nueva legislación y que incentivan especialmente el paso a la electromovilidad son las siguientes:

- Endurecimiento de los valores de emisión de CO₂ para los vehículos nuevos, de forma análoga a la UE
- Los importadores deberán ofrecer coches más eficientes de acuerdo con los niveles objetivo, previéndose sanciones en caso de incumplimiento.
- Los valores objetivo de CO₂ se aplicarán también a los camiones
- En el transporte público quedará suprimido el privilegio fiscal para autobuses diésel a partir de 2026
- En el transporte de mercancías, los camiones eléctricos y de hidrógeno seguirán estando exentos de la tasa sobre la circulación de vehículos pesados en función de los servicios prestados hasta 2030.
- Aumento de la obligación de compensación para los importadores de combustible.
- Nuevo fondo climático para apoyar la infraestructura de carga en edificios residenciales y empresariales.
- En el sector del transporte, el proyecto de ley prevé fondos por valor de unos 800 millones de francos (aprox. 822 millones EUR). Este dinero se utilizará para ampliar la infraestructura de recarga de los coches eléctricos, adquirir autobuses eléctricos para el transporte público y promover las conexiones ferroviarias internacionales.¹⁸

En Suiza, los cantones son los principales responsables del fomento de los vehículos de bajas emisiones y de bajo consumo, y varios de ellos conceden ventajas financieras a la electromovilidad. Sin embargo, el alcance y las condiciones de las ayudas difieren en gran medida. Cinco cantones conceden subvenciones para la compra de vehículos (Basilea-Ciudad, Schaffhausen, Turgovia, Tesino, Valais), y seis cantones para infraestructuras de recarga privadas y/o públicas (Berna, Ginebra, San Galo, Turgovia, Vaud, Valais). Los impuestos cantonales sobre los vehículos de motor también son muy diferentes. Seis cantones no conceden un descuento para los coches eléctricos (Argovia, Appenzell Rodas Interiores, Appenzell Rodas Exteriores, Lucerna, Schaffhausen, Schwyz), mientras que en todos los demás cantones son posibles las reducciones (basadas en diversos factores como las emisiones de CO₂) o una exención completa.

¹⁸ Juan García Artime, Ainhoa Aspiazu Iturbe y Jesús Torres del Río. Oficina Económica y Comercial de España en Berna. El mercado del vehículo eléctrico en Suiza. 2022. <https://www.icex.es/es/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior-de-comercio/CH/documentos-y-estadisticas/estudios-e-informes/visor-de-documentos.vehiculo-electrico-suiza-2022.doc018202211>

- **IVA a la importación¹⁹:** la importación de vehículos se grava al tipo de IVA normal, que en enero de 2024 subió al **8,1 %**. En aduanas, los impuestos son gestionados por la [Administración Federal de Aduanas](#) y los impuestos indirectos por la [Administración Federal Tributaria](#).
- **Acuerdo de Libre Circulación²⁰:** En el caso de que una empresa tenga que mandar trabajadores a Suiza para prestar un servicio, el ALC prevé el derecho de prestar servicios de corta duración en Suiza hasta un máximo de 90 días laborables por año natural, independientemente del número de trabajadores que se desplacen a Suiza para prestar el servicio. Es obligatorio comunicar a las autoridades suizas la entrada de los trabajadores en el país con una antelación mínima de 8 días a partir de la fecha de comienzo de la prestación del servicio. Dentro de este acuerdo, también se debe tener en cuenta las medidas de protección salarial y de las condiciones de trabajo en Suiza (*flanking measures*) que fijan y limitan las condiciones para prestar servicios para las empresas que no cuenten con un establecimiento permanente. Las empresas extranjeras deben equiparar las condiciones de trabajo y los salarios de los trabajadores que vayan a trasladarse a Suiza con a las condiciones y salarios suizos.

Impuesto al automóvil: La Oficina Federal de Aduanas y Seguridad Fronteriza aplica un impuesto del 4 % sobre el valor del vehículo a los vehículos comerciales ligeros con un peso unitario de no más de 1.600 kg, así como a los vehículos de pasajeros. El impuesto es exigible en la importación de automóviles al territorio nacional y en la entrega y uso propio de automóviles producidos en el país. "Nacional" también incluye las áreas de la unión y los enclaves aduaneros.

5.4. Asociaciones

[Asociación de importadores de automóviles suizos](#)

[Club del automóvil suizo](#)

[AGVS](#)

[ASTAG](#)

[Oficina federal FEDRO](#)



¹⁹ Santamaría, Ricardo; Fernández del Caño, José Ignacio; Núñez Bastante, Pablo. Oficina Económica y Comercial de España en Berna. El IVA en Suiza 2020. ICEX España Exportación e Inversiones. https://www.icex.es/es/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior-de-comercio/CH/documentos-y-estadisticas/estudios-e-informes/visor-de-documentos.el_iva_en_suiza_2020.doc018202005

²⁰ Jose Ignacio Fernández del Caño. Oficina Económica y Comercial de España en Berna. 2023. ICEX España Exportación e Inversiones. <https://www.icex.es/es/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior-de-comercio/CH/documentos-y-estadisticas/estudios-e-informes/visor-de-documentos.desplazamiento-de-trabajadores-para-prestaci%C3%B3n-de-servicios-a-suiza.doc018202308>

6. Oferta española

6.1. Visión general de la oferta española

España es el segundo mayor fabricante de automóviles y de vehículos comerciales de Europa y el octavo a nivel mundial. La facturación de la industria de la automoción en su conjunto (incluyendo fabricantes y componentes) representa el 10 % del PIB español. Además, es responsable del 18 % del total de exportaciones españolas, generando en 2023 un superávit comercial de 18.800 millones de euros, lo que supone la mayor contribución positiva al saldo comercial español.

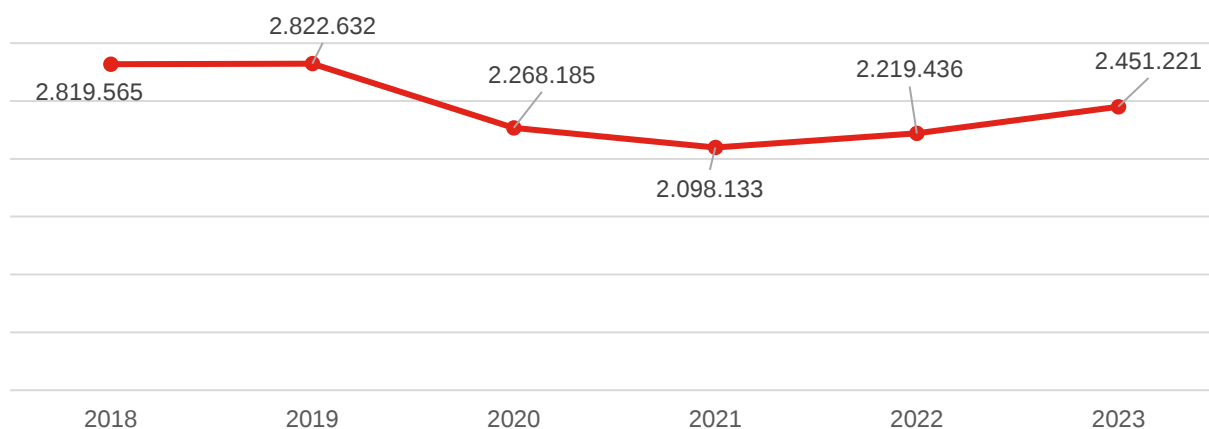
En España, hay establecidos 9 grupos multinacionales y más de 20 marcas con un total de 18 fábricas. En 2023, se ensamblaron 2,45 millones de vehículos de 44 modelos diferentes, de los cuales 25 disponen de modelos electrificados. Asimismo, las plantas de producción españolas se encuentran entre las más eficientes y automatizadas de Europa con más de 1.000 robots industriales por cada 10.000 empleados. Este sector presenta uno de los mayores índices de inversión en modernización, automatización e I+D+i entre los sectores industriales. Los proveedores españoles aportan el 75 % del valor del vehículo final.²¹

Por sus vínculos con Suiza, entre las marcas españolas actualmente existentes, cabe destacar la de [Hispanosuiiza](#), fundada en Barcelona en 1904 y que ahora se dedica al segmento de los coches de lujo.



GRÁFICO 6. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

En unidades

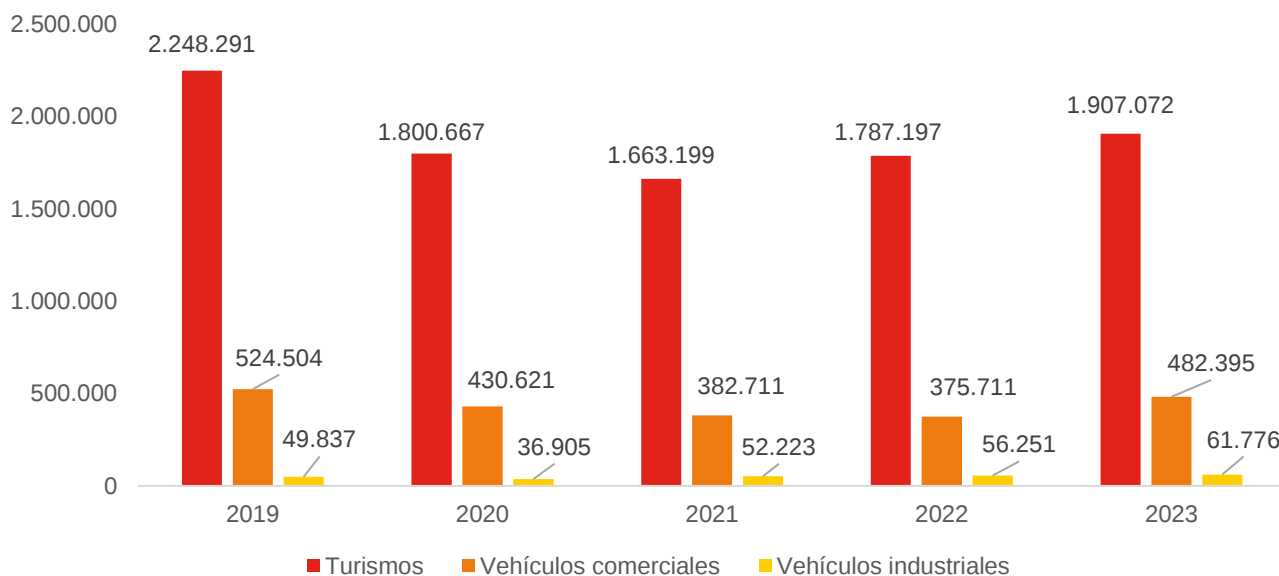


Fuente: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

²¹ ANFAC. Informe Anual 2023. 2024. <https://anfac.com/publicaciones/informe-anual-2023/>

GRÁFICO 7. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO DE VEHÍCULO EN ESPAÑA 2023

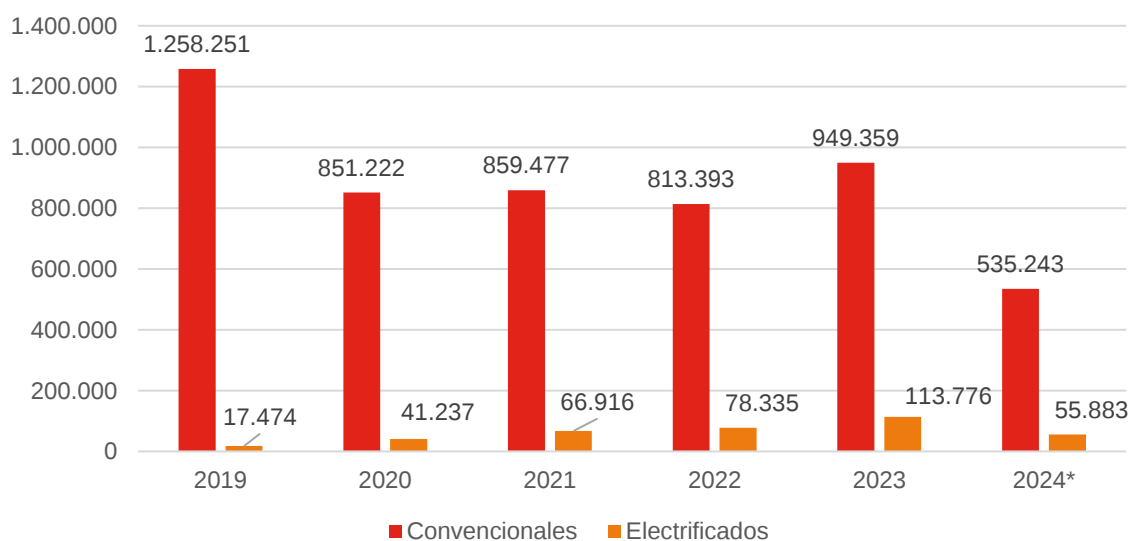
En unidades



Fuente: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

GRÁFICO 8. MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS POR TIPO DE COMBUSTIBLE EN ESPAÑA 2023

En unidades



Fuente: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

En lo que a inversión se refiere, la industria de la automoción centra sus esfuerzos en la ampliación de capacidad productiva y modernización de sus plantas. **Las cifras de inversión alcanzan los 4.000 millones de euros al año, lo que hace a la industria automotriz una de las mayores inversoras en I+D+i de la economía y una de las más atractivas para el inversor extranjero.**²²

6.2. Comercio internacional

España presenta una gran vocación exportadora en este sector, con un 89 % de los vehículos y un 60 % de los componentes siendo exportados a todo el mundo. De los 2,45 millones de vehículos ensamblados, 2,2 fueron destinados a mercados internacionales.

TABLA 13. EXPORTACIONES ESPAÑOLA DEL CAPITULO 87

En millones EUR

	2019	2020	2021	2022	2023	Var. %
España	48.247	43.517	44.850	49.809	61.488	27.4

Fuente: Aduana Española.

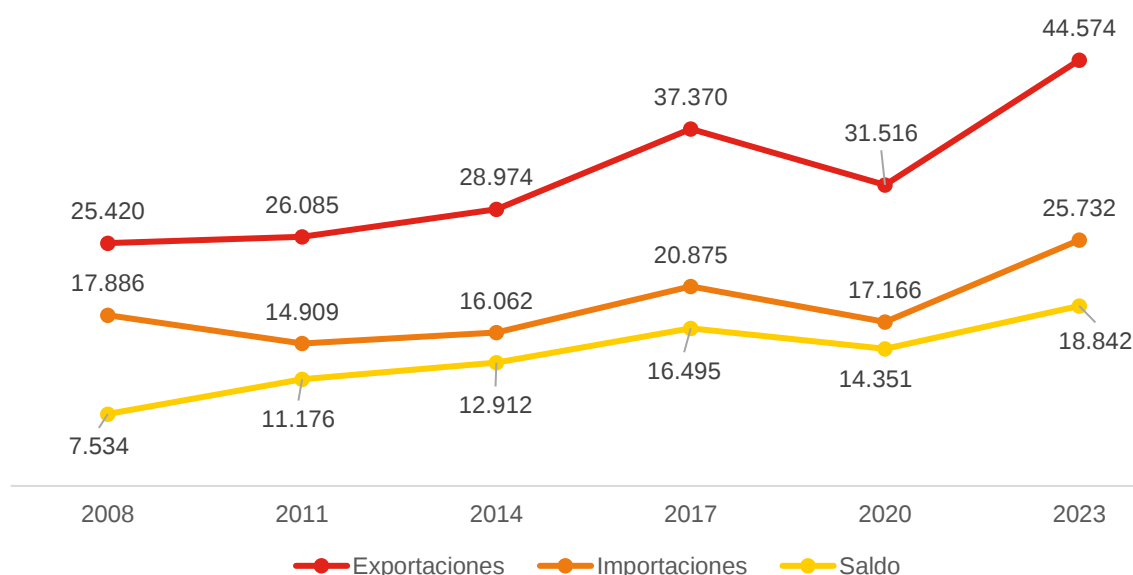
TABLA 14. EXPORTACIÓN ESPAÑOLA DE TURISMOS (8703)

En millones de euros

	2019	2020	2021	2022	2023	Var. %
España	30.662	28.700	27.674	31.266	38.318	25.0

Fuente: Aduana Española.

²² Invest In Spain. 2024. Automotive Industry Overview 2024. ICEX. <https://www.investinspain.org/en/industries/automotive-mobility#:~:text=%22Spain%20is%20the%202nd%20largest,2021%2C%20including%2016%20electrified%20models.>

GRÁFICO 9. SALDO COMERCIAL DE TURISMOS (8703)*En millones de euros*

Fuente: Elaboración propia a partir de Aduana Española.

En definitiva, España destaca como un enclave estratégico para nuevos proyectos de la industria automotriz. Entre sus ventajas competitivas, destacan la amplia implantación de la industria en el país, la posición de liderazgo internacional, la capacidad de acceso a mercados vecinos, la disponibilidad de profesionales con alta cualificación, sus costes competitivos, una cadena de suministro completa y una alta inversión en innovación.

Por último, se debe tener en cuenta también la importancia del sector del automóvil en España desde el punto de vista recaudatorio. Solo en 2023, el sector proporcionó a las arcas públicas por vía de impuestos más de 39.500 millones de euros, de los cuales 22.804 millones fueron por impuestos al carburante, 5.630 por la adquisición de nuevos vehículos y casi 3.000 millones por impuesto de circulación.

TABLA 15. EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE LA PARTIDA 87 A SUIZA*En millones de euros*

	2019	2020	2021	2022	2023
Valor de las exportaciones	612,5	531,1	555,1	648,8	783,4
Peso sobre total de exportaciones	12,2 %	10,4 %	9,6 %	9,5 %	11,8 %

Fuente: Aduana Española.



6.3. Clusters de automoción españoles

[Castilla y León- Facyl](#)

[Cataluña- CIAC](#)

[Comunidad Valenciana- Avia](#)

[Aragón- Caaragon](#)

[Navarra- ACAN](#)

[País Vasco- Acicae](#)

[Cantabria- Gira Cantabria](#)

[Galicia- Ceaga](#)

[Madrid- Mcautomocion](#)

Asociación de automóviles europea, [ACEA](#)



7. Tendencias y oportunidades

Los fabricantes suizos de piezas para el sector de la automoción valoran la situación actual del negocio como positiva, anticipando un crecimiento continuo hasta 2030 para su sector. Esta predicción surge por dos razones principales: primero, las empresas automotrices suizas se benefician de la tendencia general de un cambio en el valor añadido, con más trabajo cubierto por los clientes superiores en lugar de ser delegado a sus propios proveedores en los sectores de producción, logística y desarrollo; segundo, las empresas suizas siguen una estrategia de nicho basada en procesos de fabricación altamente especializados. Debido a la fuerte especialización, las empresas están menos expuestas a la competencia y pueden expandirse.

Desde el punto de vista de las empresas, la sostenibilidad del éxito de esta estrategia descansa sobre cuatro pilares: **clima de confianza, alta flexibilidad, alta calidad y alto grado de innovación**. Se esperan especialmente oportunidades de crecimiento para los productos automotrices en relación con la creciente importancia de la seguridad y el medio ambiente. Suiza podría beneficiarse de la imagen de ser un sitio de tecnología "limpia".

El mercado europeo está especialmente saturado y sujeto a una competencia muy elevada, mientras que el mercado de mayor crecimiento sigue siendo China, aunque con una creciente competencia por los propios fabricantes de componentes chinos.

Un examen de las huellas globales de los fabricantes suizos de piezas y productos de producción muestra que las empresas suizas aún están poco presentes directamente. Tanto del lado de los clientes como de los proveedores, el enfoque está en los mercados tradicionales. Los fabricantes suizos de piezas y productos de producción esperan participar en los crecientes mercados globales a través de la orientación internacional de sus clientes. En asociaciones estratégicas (particularmente en producción, I+D y adquisiciones), las pymes ven especiales posibilidades para reducir estas dependencias.

Como otro pilar para la posición competitiva futura de la rama automotriz suiza, se ha identificado la colaboración con instituciones científicas. Tal colaboración está ocurriendo actualmente, sin embargo, de manera bastante infrecuente. La colaboración intensificada conlleva un gran potencial, especialmente ya que las empresas se encuentran con competencia en innovación. Aquí es donde las instituciones científicas con un conocimiento destacado en áreas relevantes para la automoción podrían hacer contribuciones valiosas para fortalecer las capacidades competitivas de las empresas.

La alta tasa de propiedad de vehículos indica una fuerte demanda continua de automóviles y servicios relacionados, tales como mantenimiento, repuestos y seguros. Además, la eficiencia y la

innovación en el sector automovilístico pueden mejorar gracias a la disponibilidad de una fuerza laboral altamente competitiva. Esto es especialmente beneficioso para empresas que buscan establecer centros de investigación y desarrollo (I+D) y operaciones de manufactura de alta precisión.

Suiza ofrece un entorno legal y regulatorio estable combinado con un sector tecnológico en crecimiento y altamente desarrollado que proporciona seguridad y previsibilidad para los inversores y *stakeholders* de la industria automotriz, facilitando operaciones a largo plazo y fomentando la inversión extranjera directa.

Suiza tiene el potencial de convertirse en un centro de I+D para vehículos de energía limpia. Las iniciativas estratégicas y el apoyo gubernamental pueden atraer inversiones en investigación y desarrollo de tecnologías automotrices, especialmente en el campo de la movilidad verde. Esto crea un entorno favorable para el crecimiento del segmento de vehículos eléctricos, ofreciendo oportunidades para fabricantes de VE, proveedores de infraestructura de carga y empresas de tecnología relacionada con VE en la que destaca España.

Existe potencial para expandir el mercado de vehículos usados en Suiza. A medida que los consumidores buscan opciones de movilidad más rentables, el mercado de vehículos usados puede crecer. Las empresas pueden capitalizar esto mediante la oferta de vehículos usados certificados y servicios relacionados.

La conciencia ambiental entre los consumidores suizos está en aumento. Esto probablemente acelerará la transición hacia vehículos de bajas emisiones. Las empresas que ofrezcan soluciones ecológicas y sostenibles tendrán una ventaja competitiva en el mercado.

El aumento de los incentivos empresariales para la producción de coches eléctricos en España presenta una gran oportunidad para alinear el país con los objetivos de sostenibilidad establecidos para 2055 y posicionarse competitivamente en mercados de alto valor añadido como el suizo.

España, al estar por debajo de lo esperado en cuanto a la producción de vehículos eléctricos, tiene margen de crecimiento en este sector. Potenciar este mercado no solo contribuiría a reducir las emisiones de carbono y a mejorar la calidad del aire, sino que también permitiría a las empresas españolas acceder a una demanda creciente en mercados extranjeros que valoran los vehículos sostenibles.

En particular, Suiza, conocida por su preferencia por los coches de lujo, está experimentando un auge en la popularidad de los vehículos electrificados de alta gama. Aprovechar esta tendencia permitiría a los fabricantes españoles diversificar su oferta y captar una porción significativa de un mercado dispuesto a pagar más por tecnologías avanzadas y ecológicas, consolidando así una imagen de innovación y sostenibilidad. Suiza alberga a un gran número de individuos y empresas con altos ingresos. Por lo tanto, existe un mercado robusto para automóviles de lujo y ejecutivos.



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

Ventana Global

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

informacion@icex.es

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

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones