

Informe sectorial componentes de Automoción en Brasil

**Basque
Trade &
Investment**

ÁBRIL 2020

+ Unidad de Inteligencia Competitiva

+ Basque Trade en Brasil



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT



ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Resumen y conclusiones	3
1.1. Situación y marco actual	3
1.2. Perspectivas y oportunidades para la empresa vasca en el sector automotriz	5
2. Demanda	7
2.1. Demanda interior	7
2.1.1. Fichas de los principales OEMs en Brasil	8
2.1.2. Plantas productivas de OEM en Brasil	10
2.2. Ventas nacionales 2018 por OEM	11
2.3. Comercio exterior	12
2.3.1. Balanza comercial sector	12
2.3.2. Balanza comercial automóviles (OEMs)	13
2.3.3. Balanza comercial piezas de automoción	15
2.3.4. Principales partidas arancelarias	16
3. Oferta	22
4. Relaciones comerciales del País Vasco con Brasil	25
4.1. Exportaciones vascas y españolas	25
5. Acceso al mercado	27
5.1. Canales de distribución	27
5.2. Barreras de entrada	28
5.2.1. Régimen de los productos Ex-tarifarios	29
5.3. Precios	31
5.4. Precio medio de las importaciones	31
5.4.1. Precio medio importaciones españolas en €/Kg	31
5.4.2. Precio medio importaciones mundiales en €/Kg	32
5.5. Percepción del producto español y/o vasco	33
6. Perspectivas y oportunidades del sector	34
6.1. Impacto del COVID-19 en el sector	36
6.2. Rota 2030	37
6.2.1. Etiquetado	38
6.2.2. Eficiencia energética	38
6.2.3. Seguridad	38
6.2.4. Cumplimiento de las metas de eficiencia energética	39
6.2.5. Cumplimiento de las metas de seguridad	39
6.2.6. I+D+I	39
6.2.7. Nacionalización componentes	40
7. Información de interés	41
7.1. Definición del sector	41
7.2. Ferias y publicaciones	42
7.3. Asociaciones e instituciones, zonas industriales	42
7.4. Zonas francas	43



1. Resumen y conclusiones

1.1. Situación y marco actual

El mercado de automoción tiene una importante participación en la estructura industrial mundial. En Brasil, representa cerca del 22% de PIB industrial.

La producción mundial de vehículos en 2018 fue de 96,3 millones de unidades, de los cuales 2,8 millones fueron producidos en Brasil, lo que lo colocó como octavo mayor productor mundial de vehículos por detrás de China, Estados Unidos, Japón, India, Alemania, México y Corea del Sur. Con respecto al tamaño de mercado, en el mismo año Brasil comercializó 2,88 millones de vehículos (producidos en el país e importados), por detrás de China, Estados Unidos, Japón, India, Alemania Reino Unido y Francia, colocándose como octavo mayor mercado.

Gráfico 1: Volumen de vehículos producidos en Brasil, 2009-2018



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA

La industria automovilística brasileña, en grandes números, puede ser resumida de la siguiente manera:

- 26 fabricantes (vehículos utilitarios y maquinaria agrícola y de obra pública), 644 fabricantes de componentes (según Sindipeças).
- 66 unidades industriales en 10 estados y 42 municipios
- Capacidad productiva de 5,05 millones de unidades de vehículos
- Balanza comercial de Brasil para la industria automotriz (automóviles, componentes, maquinaria agrícola, maquinaria de carretera, otros): exportaciones por valor de 20,4 mil millones de dólares e importaciones por valor de 23,8 mil millones de dólares en 2018.
- Balanza comercial de Brasil para los componentes de automoción: exportaciones ascendieron a 7,6 mil millones de dólares y las importaciones a 16,3 mil millones de dólares.
- En el caso de los componentes, las exportaciones ascendieron a 7,6 mil millones de dólares y las importaciones a 16,3 mil millones de dólares.
- Empleos directos e indirectos por un total de 1,3 millones de personas
- Participación del 22% del PIB Industrial y del 4% del PIB Total (2015) (datos más recientes)
- 8° productor mundial y 8° por tamaño de mercado interno (2018)



En el sector de las autopartes, el segmento representado por los suministradores directos de las grandes marcas (Tier 1) está dominado por empresas de capital extranjero. En el caso de los fabricantes más pequeños (Tier 2 y 3), que fabrican forjados, fundiciones, estampados, plásticos, productos de caucho, productos no metálicos, la mayoría de las empresas son de capital nacional, a pesar del crecimiento significativo de las importaciones.

La presión en las negociaciones de precios de compra ejercida por los OEM y los Tier 1 sobre los Tier 2 y 3 unido a la baja capacidad de inversión de estos últimos debido a los altos costos de materiales y servicios, hace que aumente la fragilidad de este segmento de empresas.

Así pues, los fabricantes de autopartes de los Tier 2 y 3, en su calidad de proveedores de los sistémicos mundiales, tienen poca capacidad para competir e invertir en personal, tecnología e innovación, a pesar de que constituyen la base de la oferta de la cadena de producción de autopartes y son fundamentales para el rendimiento del sector, porque hacen viable la producción de los sistémicos y los fabricantes de automóviles.

En cuanto a la industria brasileña de componentes, las empresas asociadas con SINDIPEÇAS se concentran en diez estados, siendo el de São Paulo el de mayor peso económico con mucha diferencia, seguido de Minas Gerais y Santa Catarina. El sector está compuesto por 644 empresas, con ingresos del orden de 26.116,1 millones de dólares, generando 174.537 puestos de trabajo en 2018, resultado de un aumento del 4,5% de la producción física en comparación con 2017.

En cuanto a la producción de los OEMs, el estado en el que más actividad hay es Sao Paulo de nuevo. Es aquí donde se concentra el 46% de los vehículos producidos según los datos de ANFAVEA de 2018. A continuación, le sigue estado de Minas Gerais con el 13%, Paraná con el 12,4% y Bahía con el 8,3% debido a la mega factoría de Ford en este estado.

Entre los 4 mayores OEM del país, absorben el 61,5% de producción de automóviles y vehículos comerciales leves. Fiat sería actualmente la líder, con un 18,11% de vehículos en cuanto a producción del año 2018. Le seguirían General Motors con un 16,98%, Volkswagen con un 15,79% y Renault con un 10,60%. Cerca de estas cifras se encuentra Ford con un share del 9,76% en 2018.

Respecto a las importaciones de las diferentes partes y accesorios de los vehículos, en los últimos 5 años se ha producido recuperación. En los dos primeros años se produjo una bajada de las importaciones debido a la caída en la demanda interna de vehículos y en general del sector automotriz. Sin embargo, la recuperación económica y el programa Inovar Auto junto a las medidas tomadas para fomentar la industria, lograron un relance de las importaciones entre 2016 y 2018. En general, la mayoría de las autopartes que se importan a Brasil han seguido esta recuperación, estando directamente relacionado al comportamiento del sector.

En relación con el origen de las importaciones, se puede entrever cómo los países asiáticos (China, Japón y Corea del Sur) están ganando terreno al resto de países dada su alta competitividad tecnológica. Aun así, países como Alemania, EEUU y México siguen teniendo una alta participación en las importaciones en Brasil dada su vinculación directa a los principales fabricantes de automóviles en el país (Volkswagen, Ford, General Motor, etc.).



1.2. Perspectivas y oportunidades para la empresa vasca en el sector automotriz

Las partidas de componentes de automoción que tienen un mayor déficit de producción local y que tienen mayores volúmenes de importación, son las siguientes de acuerdo con el correspondiente NCM:

- 8708: Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705)
- 8542: circuitos electrónicos integrados
- 8409: Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408
- 8483: Árboles de transmisión, incluidos los de levas y los cigüeñales y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes; engranajes y ruedas de fricción; husillos fileteados de bolas o rodillos; reductores, multiplicadores y variadores de velocidad
- 8536: Aparatos para la protección y conexión de circuitos

Para disponer del análisis en profundidad de estos datos, consultar el Capítulo 3 del presente informe.

Por otro lado, tanto el régimen ex tarifario como el programa Rota 2030, abren nuevos escenarios en la industria de la automoción que pueden ser interesantes para la proyección de la empresa vasca en este sector.

Con el **régimen ex tarifario**, el impuesto de importación II puede pasar al 0% en bienes de capital y bienes de información de telecomunicaciones, lo cual no sólo es un incentivo a corto plazo, sino que permite un ahorro a largo plazo, ahorro que no sólo está ligado al desarrollo y fomento de nueva industria, sino que las propias empresas pueden aumentar la inversión en innovación con el objetivo de tener una industria más competitiva. Si bien este régimen se aplica a bienes de producción, existe una exención fiscal exclusivamente aplicable a auto piezas que no son producidas en el país. Por todo ello, los incentivos fiscales para el desarrollo de la industria de la automoción son variados, y ello demuestra la importancia de este sector en la economía brasileña.

En cuanto a la relevancia de este régimen para las empresas del País Vasco, debe subrayarse las siguientes ideas. En primer lugar, es una buena oportunidad para introducir tanto bienes productivos como componentes, por lo que amplía el mercado potencial para empresas vascas de diversos sectores que quieran introducir sus bienes en Brasil. No obstante, para ser beneficiario de la exención fiscal es necesario tener personalidad jurídica brasileña. Por ello, es una oportunidad para empresas vascas que busquen implantarse en Brasil, dado que tanto sus bienes productivos como los componentes pueden ser importados desde el País Vasco aplicando un impuesto del 0% y siempre que no tengan un equivalente en Brasil.

Para las empresas que carezcan de recursos o no busquen a corto plazo una implantación en Brasil, es una oportunidad para buscar socios en el país, ya que les permite introducir sus bienes productivos y componentes en el mercado, estando exentas del impuesto de importación con el fin de expandir su mercado a través de la calidad y la innovación de sus bienes.

De acuerdo con **el programa Rota 2030**, las previsiones para las empresas del sector pueden ser interesantes, pero hay que considerar como afecta a las empresas del País Vasco. Según las directrices del programa se darán incentivos a empresas para el gasto en I+D y búsqueda de nuevas tecnologías, por lo que las empresas se podrán beneficiar de incentivos a la vez que buscan nuevas soluciones e innovaciones. Esto por un lado puede aumentar la competencia local en términos de calidad, ventaja por la que suele destacarse la empresa vasca. Por otro lado, la empresa vasca suele tener sus centros de investigación y sus gastos de en I+D en las matrices en el País Vasco, por lo que podría ser difícil adherirse a este programa.



Por otra parte, el programa Rota 2030 busca tanto establecer unos requisitos de calidad en la comercialización de vehículos como la aplicación de procesos más automatizados y productivos. Las empresas vascas tienen más experiencia que las locales en este tipo de entornos por lo que podría considerarse una oportunidad para establecerse como proveedores de calidad y de alta tecnología y ser percibidas de esta manera por los fabricantes de automóviles (OEMs).

En cuanto a los requerimientos de seguridad que se busca implantar en los vehículos, cabe destacar que se quieren implantar a partir de 2022 las siguientes mejoras o soluciones:

- Protección contra impactos laterales
- Control electrónico de estabilidad (ESC)
- Indicador de dirección lateral
- Luz de circulación diurna (DLR)
- Aviso de cinturón del conductor no abrochado
- Aviso de frenado de emergencia (ESS)
- Alerta o visibilidad trasera (cámara o aviso audible)

Así como adicionalmente:

- Sistema de frenado automático de emergencia (AEB)
- Alerta o asistencia electrónica de despeje de carril (LDWS o LKAS)
- Control de velocidad de cruce adaptativo (ACC)
- Estructura de protección para peatones y de impacto lateral en poste
- Control de somnolencia y distracción del conductor
- Protección contra impactos delanteros para vehículos utilitarios

Para obtener más información acerca del programa Rota 2030 y del Régimen ex tarifario junto con los NCM que se adhieren a dicho régimen, ver los capítulos 5 y 6 de este informe.



➔ 2. Demanda

2.1. Demanda interior

Históricamente la producción total de Brasil ha estado ligada al octavo o noveno puesto junto con España. La posición en el ranking varía en función del ciclo económico de cada país.

Tabla 1: Producción TOP15 de vehículos por países, 2009-2018

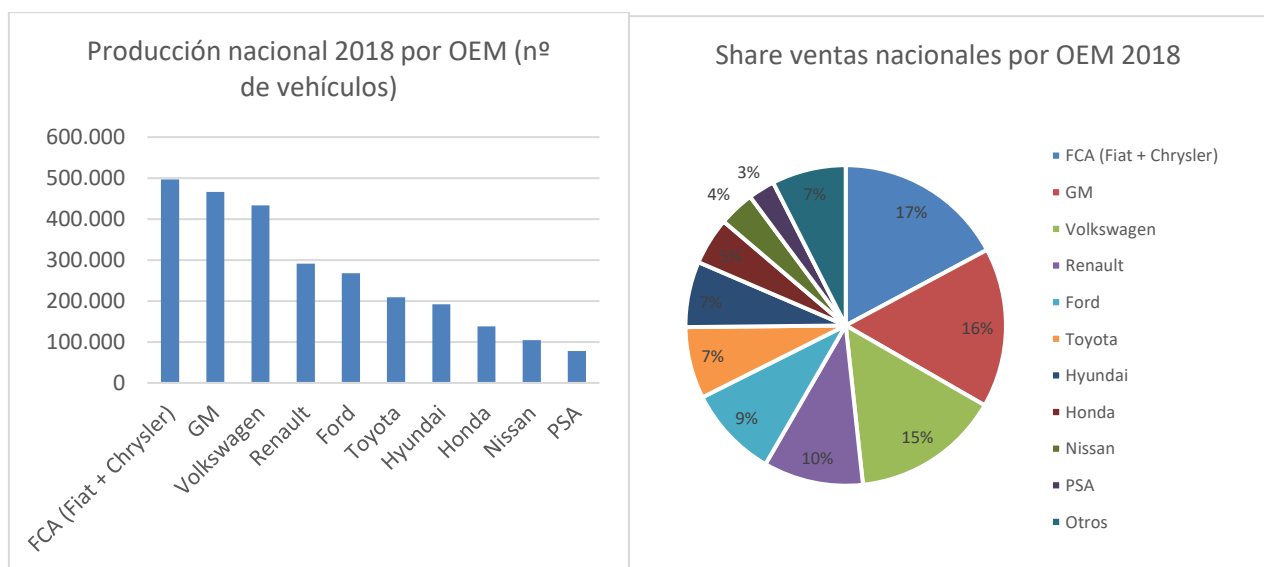
Mil unidades/Thousand units

Pais/Country	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
China/China	13.791	18.265	18.419	19.272	22.117	23.732	24.567	28.119	29.015	27.809
Estados Unidos/United States	5.731	7.763	8.662	10.333	11.066	11.661	12.106	12.180	11.190	11.315
Japón/Japan	7.934	9.629	8.399	9.943	9.630	9.775	9.278	9.205	9.691	9.729
India/India	2.642	3.557	3.927	4.175	3.898	3.845	4.161	4.519	4.792	5.175
Alemania/Germany	5.210	5.906	6.147	5.649	5.718	5.908	6.033	5.747	5.646	5.120
México/Mexico	1.561	2.342	2.681	3.002	3.055	3.368	3.565	3.616	4.095	4.101
Coreía del Sur/South Korea	3.513	4.272	4.657	4.562	4.521	4.525	4.556	4.229	4.115	4.029
BRASIL/BRAZIL	3.076	3.382	3.418	3.403	3.713	3.146	2.429	2.177	2.737	2.880
España/Spain	2.170	2.388	2.373	1.979	2.163	2.403	2.733	2.886	2.848	2.820
Francia/France	2.048	2.229	2.243	1.968	1.740	1.821	1.972	2.090	2.226	2.270
Tailandia/Thailand	999	1.645	1.458	2.429	2.457	1.880	1.909	1.944	1.989	2.168
Canadá/Canada	1.490	2.068	2.135	2.463	2.380	2.394	2.283	2.371	2.194	2.021
Rusia/Russia	725	1.403	1.990	2.232	2.184	1.887	1.378	1.304	1.552	1.768
Reino Unido/United Kingdom	1.090	1.393	1.464	1.577	1.598	1.599	1.682	1.817	1.749	1.604
Turquía/Turkey	870	1.095	1.189	1.072	1.126	1.170	1.359	1.486	1.696	1.550

Fuente: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA.

En 2018 la producción del 51% de automóviles y vehículos ligeros fue producida por los 3 principales OEM del país: Fiat, General Motors y Volkswagen. Si se juntan los dos siguientes OEM por share de producción (Renault y Ford), el 71% de los vehículos fue fabricado por los 5 principales productores del país.

Gráfico 2: Producción nacional y share de ventas nacional por OEM, 2018 (automóviles y vehículos leves)



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA



2.1.1. Fichas de los principales OEMs en Brasil

Ilustración 1: Ficha de General Motors do Brasil



Fuente: elaboración propia

Ilustración 2: Ficha Volkswagen do Brasil



Fuente: elaboración propia



Ilustración 3: Ficha FCA Fiat Chrysler Automóveis do Brasil Ltda



Fuente: elaboración propia

Ilustración 4: Ford do Brasil



Fuente: elaboración propia

Ilustración 5: Renault do Brasil



Fuente: elaboración propia

2.1.2. Plantas productivas de OEM en Brasil

Ilustración 6: Plantas productivas de OEMs en Brasil



Fuente: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA.



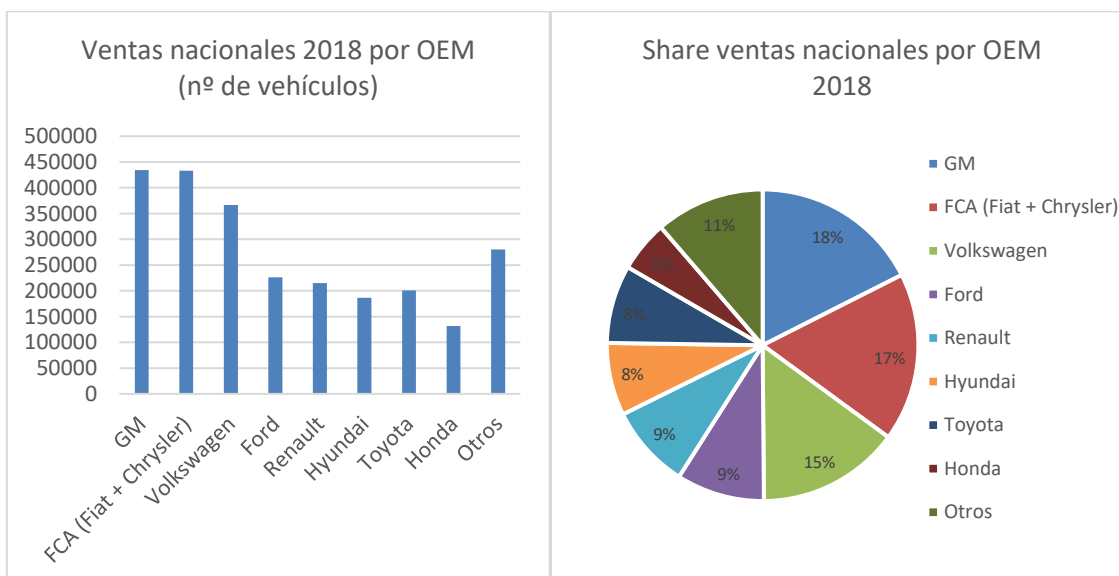
2.2. Ventas nacionales 2018 por OEM

Tabla 2: Registro de vehículos por fabricante y clase, 2018

2018	Empresa Company	Automóveis Cars	Comerciais leves Light commercials	Caminhões Trucks	Ônibus Buses	Total Total
	Agrale	-	-	57	1.848	1.905
	Audi	8.677	-	-	-	8.677
	BMW	13.101	-	-	-	13.101
	CAOA - Hyundai e Subaru	16.543	4.312	70	-	20.925
	CNH (Iveco)	-	2.799	2.784	1.018	6.601
	DAF	-	-	2.344	-	2.344
	FCA	290.711	142.399	677	-	433.787
	Ford	205.926	20.604	9.314	-	235.844
	General Motors	389.532	44.899	2	-	434.433
	Honda	131.601	-	-	-	131.601
	HPE - Mitsubishi e Suzuki	16.023	10.767	-	-	26.790
	Hyundai	186.655	-	-	-	186.655
	Jaguar Land Rover	8.573	2	-	-	8.575
	MAN (Volkswagen Caminhões)	-	1.312	20.242	3.417	24.971
	Mercedes-Benz	12.131	7.175	21.152	7.457	47.915
	Nissan	91.189	6.326	-	-	97.515
	Peugeot Citroën	40.337	3.678	-	-	44.015
	Renault	190.488	24.326	-	-	214.814
	Scania	-	-	8.643	760	9.403
	Toyota	161.596	39.324	-	-	200.920
	Volkswagen	302.204	64.708	-	-	366.912
	Volvo	-	-	10.642	430	11.072
	Outras empresas / Other companies	34.318	3.120	60	151	37.649
	Total	2.099.605	375.751	75.987	15.081	2.568.424

Fuente: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA.

Gráfico 3: Ventas y share de ventas nacional por OEM, 2018



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA (Pág. 81-102)

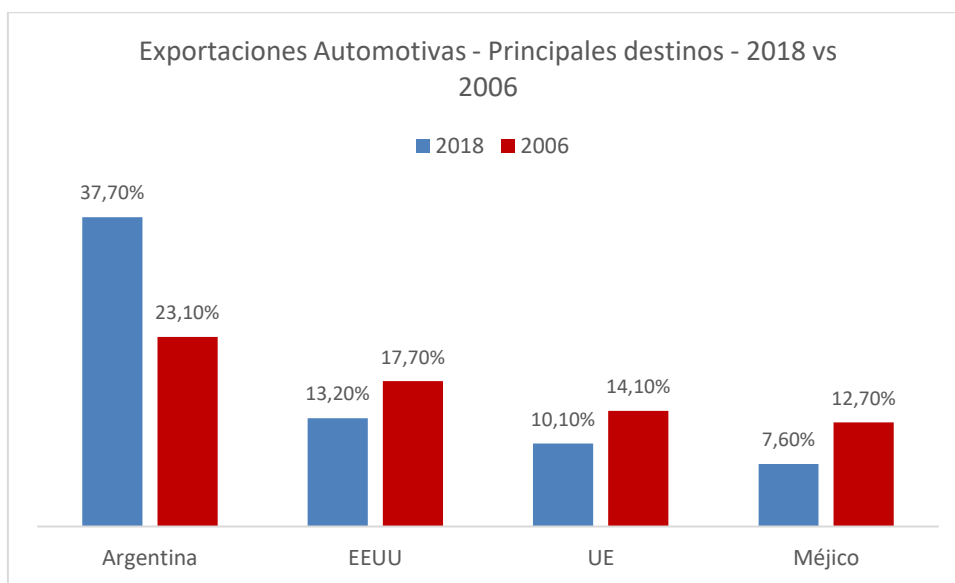


2.3. Comercio exterior

2.3.1. Balanza comercial sector

En el siguiente gráfico se presenta el porcentaje de exportación a los principales mercados a los que se envía mercancías del sector de automoción (automóviles, piezas de automoción, maquinaria agrícola etc.). Se comparan los datos de 2006 con los de 2018.

Gráfico 4: Principales destinos de las exportaciones automotivas de Brasil, 2006 vs 2018



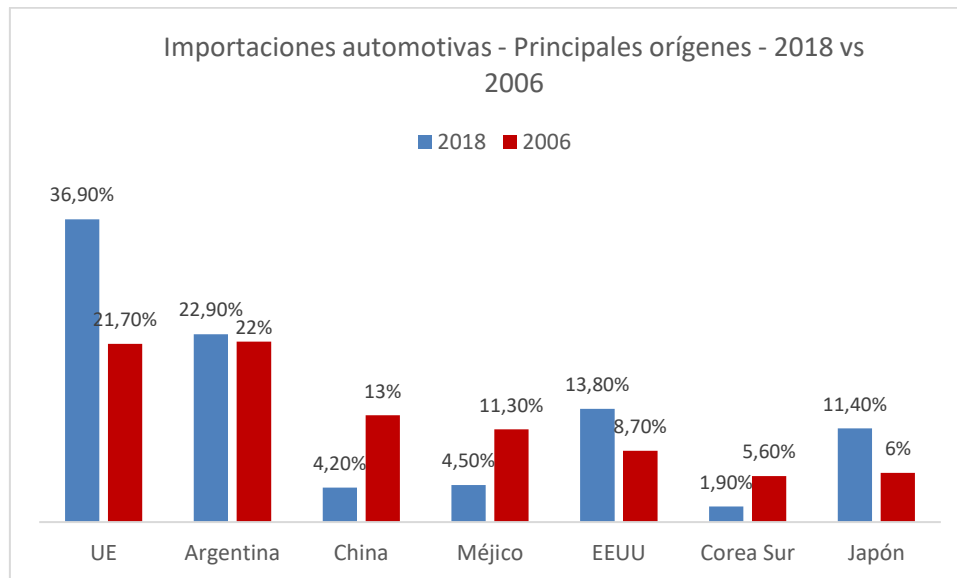
Fuente: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA

Es notable el aumento de las exportaciones a Argentina. Esto se debe en gran medida a la desindustrialización que ha sufrido aquel país en los últimos años, acentuada en el último lustro. Quien consecuentemente ha rellenado esa disminución de producción local ha sido su principal socio económico, Brasil.

En el siguiente gráfico se presenta el porcentaje de importación de los principales mercados en los que se compran mercancías del sector de automoción (automóviles, piezas de automoción, maquinaria agrícola etc.). También se comparan los datos de 2006 con los de 2018.



Gráfico 5: Principales destinos de las importaciones automotivas de Brasil, 2006 vs 2018



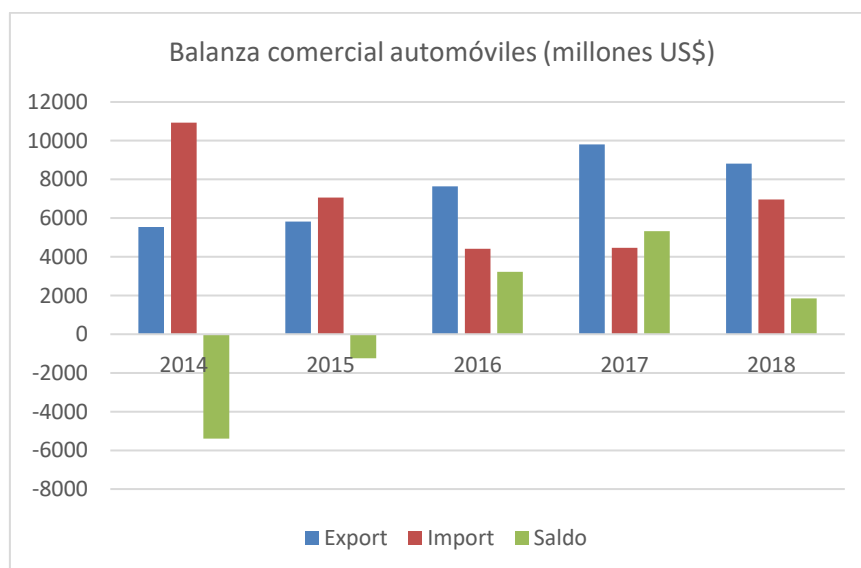
Fuente: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA

Los mercados tradicionales (USA, Japón y la UE) pierden peso frente a Méjico y China. Esto puede ser por un lado por el incremento de implantaciones del sector de automoción estadounidense en Méjico. Otro factor también es el aumento de exportaciones chinas de los últimos años y la irrupción de este país en el sector de automoción con sus propias marcas. Finalmente, el aumento de implantaciones europeas y estadounidenses en Brasil ha hecho que las importaciones bajen notablemente desde estos países.

2.3.2. Balanza comercial automóviles (OEMs)

A continuación, se presenta la balanza comercial de vehículos de automoción en Brasil desde el año 2014 hasta el 2018 incluido.

Gráfico 6: Evolución de la balanza comercial de vehículos de automoción en Brasil, 2014-2018



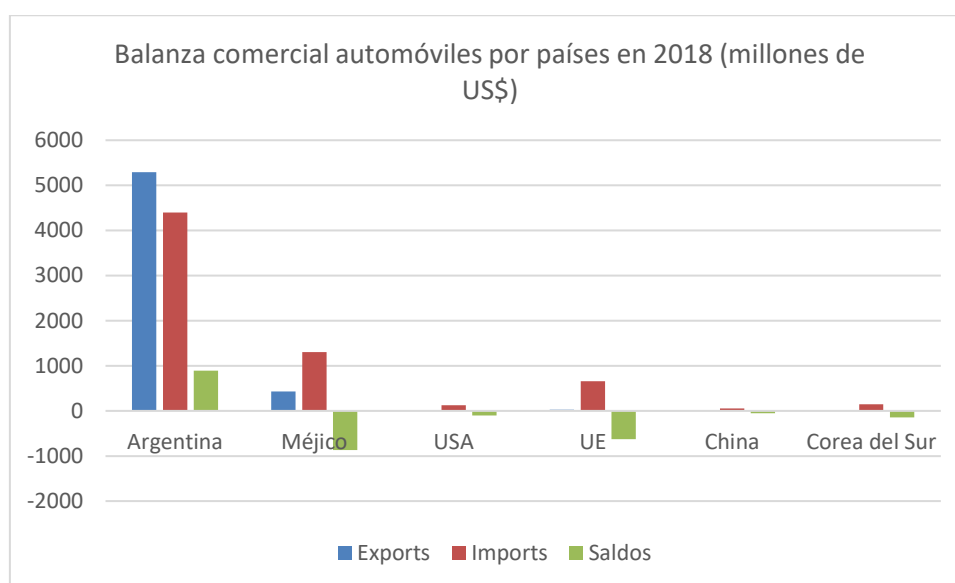


Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA (Pág. 47)

Como se puede ver debido al frenazo económico de 2015 y 2016 cayeron las importaciones. A su vez, el real brasileño se depreció llevando a la economía brasileña a ser más competitiva internacionalmente. Esto permitió que la balanza comercial prácticamente se equilibrase en 2015 y fuese positiva a partir de 2016. En 2018, cuando la economía empezó a tener una mayor solidez y confianza, las importaciones volvieron a comenzar a aumentar notablemente.

A continuación, se presenta la balanza comercial de vehículos de automoción de Brasil con sus principales socios comerciales del sector en 2018.

Gráfico 7: Balanza comercial de automóviles de los principales países con Brasil, 2018



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA (Pág. 47-48)

El principal socio actualmente es Argentina tanto para importación como exportación. Le sigue México, pero con un volumen de negocio mucho menor.

A continuación, se presenta la balanza comercial del año 2018 de cada principal OEM por unidades de automóviles y vehículos comerciales leves:

Tabla 3: Balanza comercial de los principales OEMs de Brasil, 2018

OEM	Producción local	Ventas de vehículos importados	Exportaciones	Ventas locales
Fiat Chrysler	497.168	33.190	84.464	433.787
Ford	267.758	35.121	65.296	235.844
GM	446.445	56.772	102.582	434.433
Renault	291.346	2.025	101.558	214.814
Toyota	209.384	60.505	66.506	200.920
Volkswagen	433.466	36.517	103.810	366.912

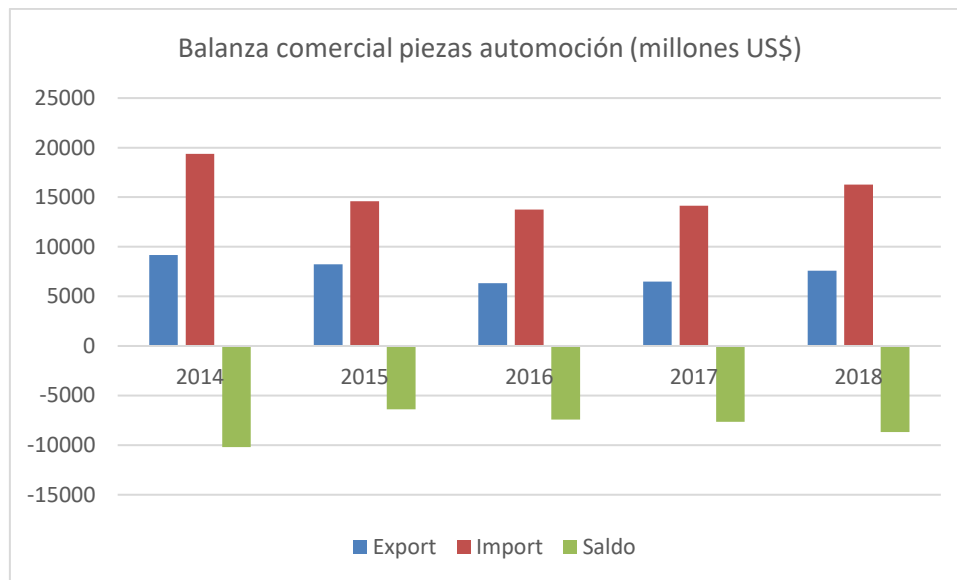
Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA (Pág. 81-83)



2.3.3. Balanza comercial piezas de automoción

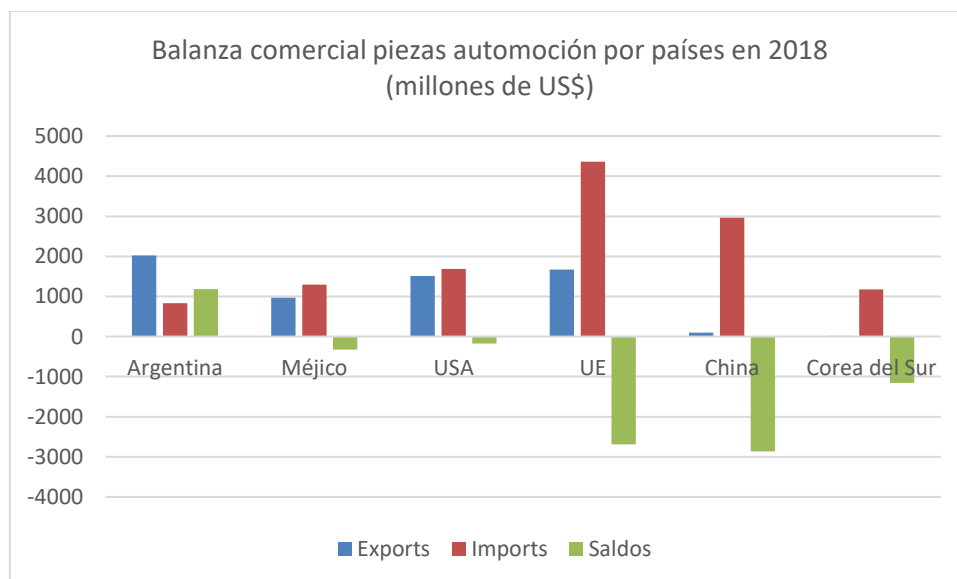
En cuanto a lo que se refiere en piezas de automoción después de la contracción económica de 2015 y 2016 el sector empieza a crecer a partir de 2018. El principal socio en el sector es la UE seguido de China.

Gráfico 8: Evolución de la balanza comercial de piezas de automoción en Brasil, 2014-2018



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA (Pág. 47)

Gráfico 9: Balanza comercial de piezas de automoción de los principales países con Brasil, 2018



Fuente: elaboración propia a partir del Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2019, ANFAVEA



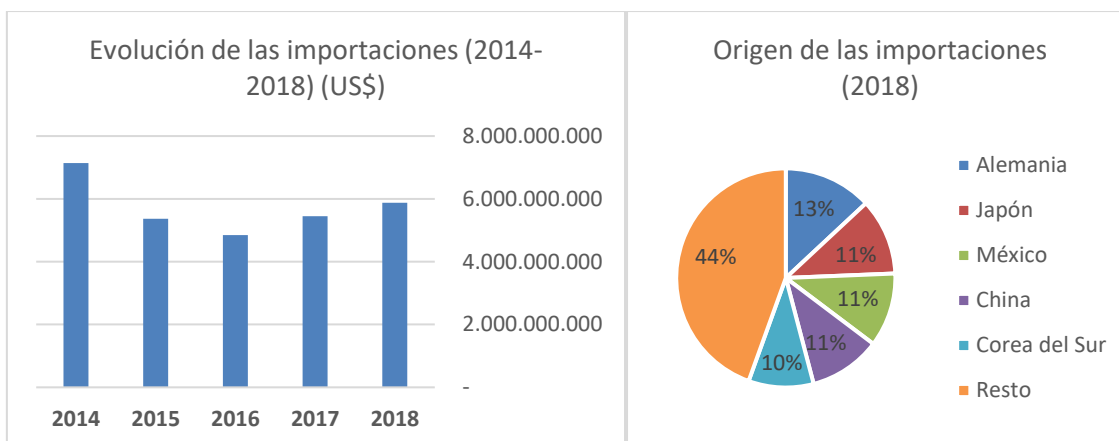
2.3.4. Principales partidas arancelarias

Las partidas analizadas que representan un mayor volumen de importaciones a Brasil en el 2018 son:

- **8708** (Partes y accesorios de vehículos automóviles de la partida 8701 a 8705)
- **8542** (circuitos electrónicos integrados)
- **8409** (Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408)
- **8483** (Árboles de transmisión, incluidos los de levas y los cigüeñales y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes; engranajes y ruedas de fricción; husillos fileteados de bolas o rodillos; reductores, multiplicadores y variadores de velocidad)
- **8536** (Aparatos para la protección y conexión de circuitos).

2.3.4.1. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 (Partida 8708)

Gráfico 10: Evolución y origen de las importaciones – Partida 8708

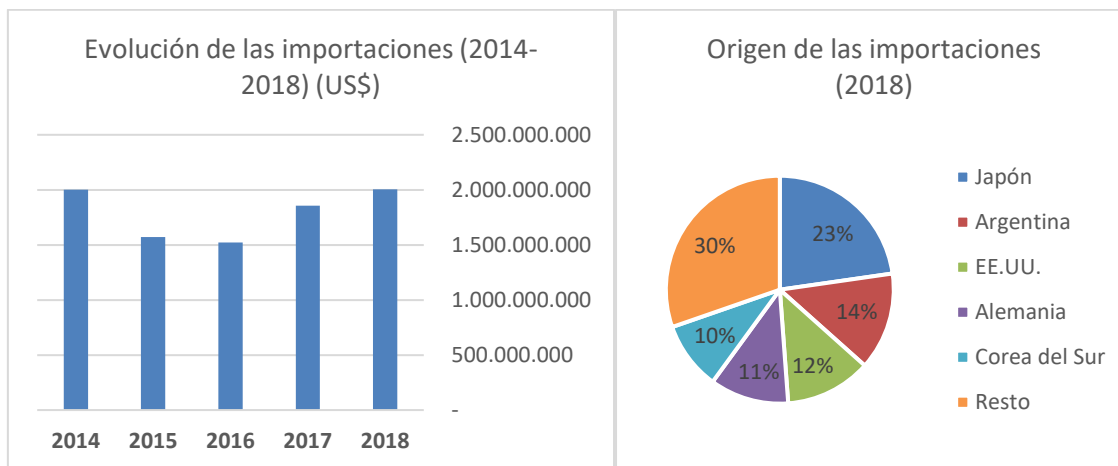


Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



2.3.4.1.1. Cajas de marchas y sus partes (Partida 870840)

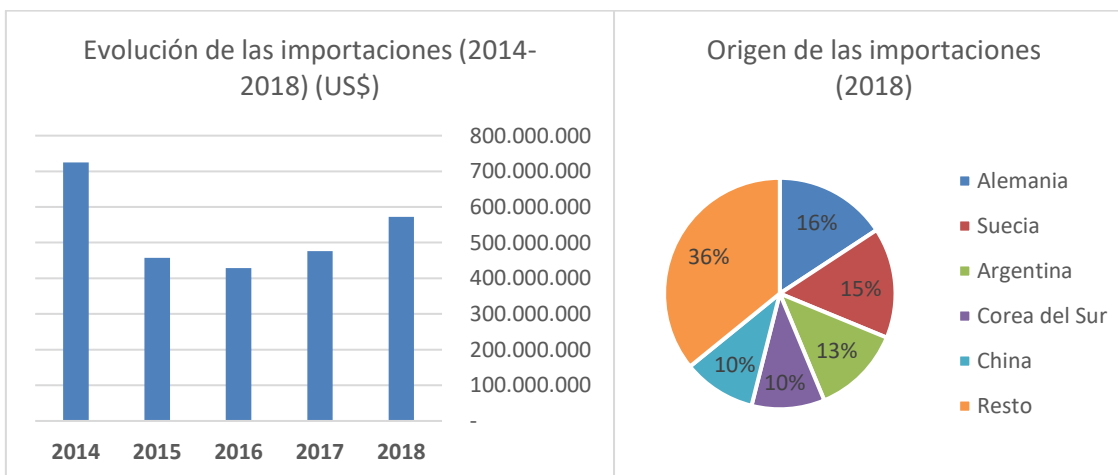
Gráfico 11: Evolución y origen de las importaciones – Partida 870840



Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

2.3.4.1.2. Ejes de transmisión con diferencial, incluso provistos de otros órganos de transmisión, y sus partes (Partida 870850)

Gráfico 12: Evolución y origen de las importaciones – Partida 870850

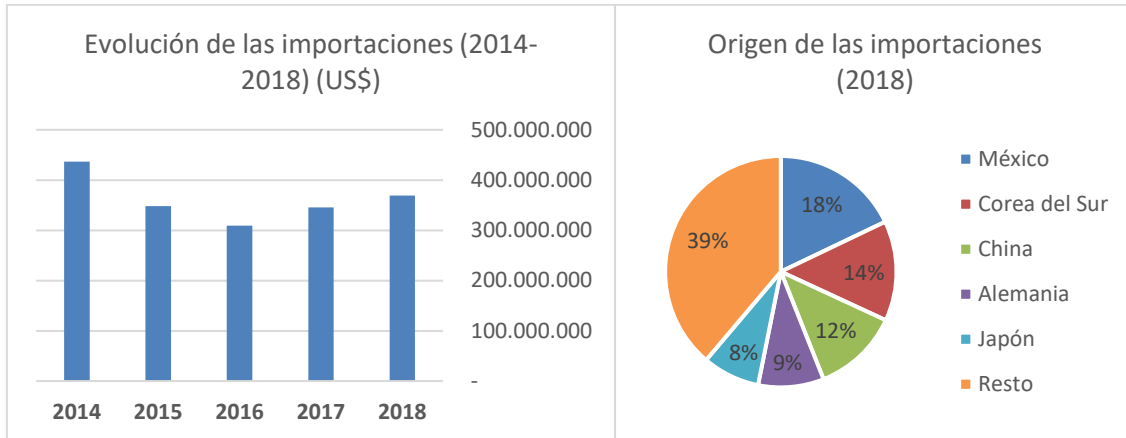


Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



2.3.4.1.3. Frenos y servo-frenos, y sus partes (Partida 870830)

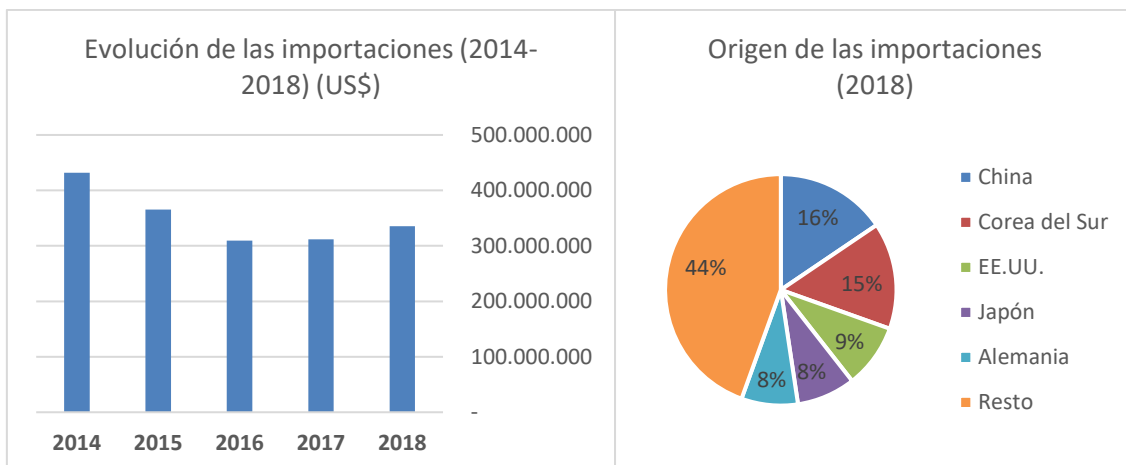
Gráfico 13: Evolución y origen de las importaciones – Partida 870830



Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

2.3.4.1.4. Volantes, columnas y cajas de dirección, y sus partes (Partida 870894)

Gráfico 14: Evolución y origen de las importaciones – Partida 870894

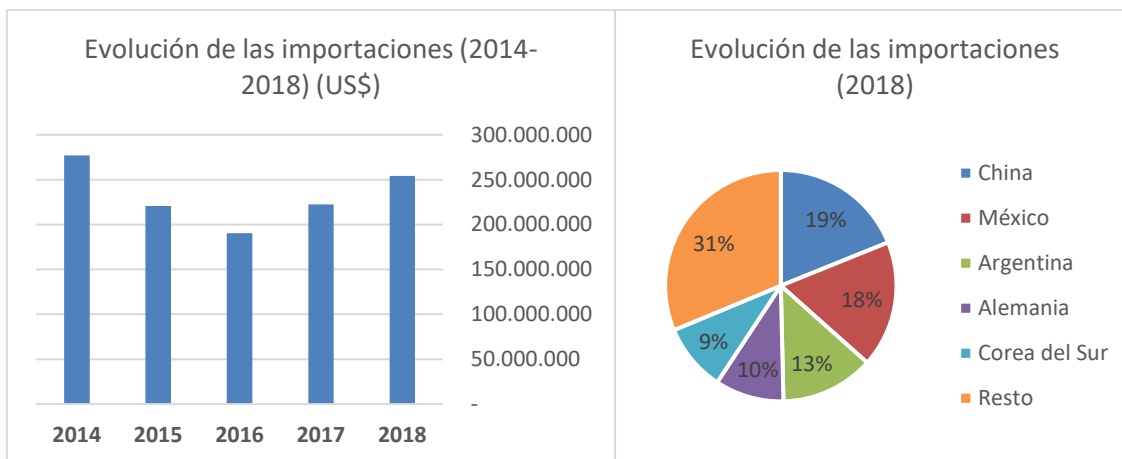


Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



2.3.4.1.5. Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los amortiguadores) (Partidas 870880)

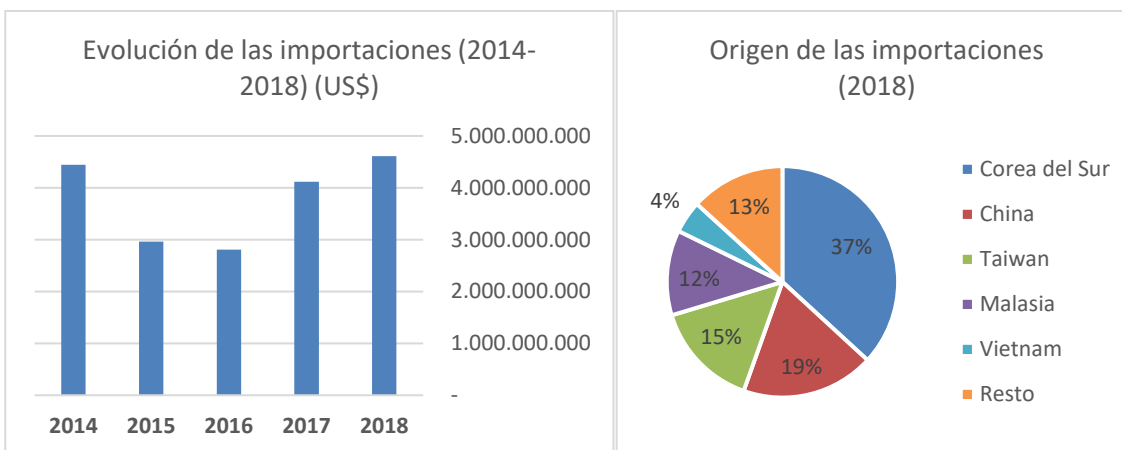
Gráfico 15: Evolución y origen de las importaciones – Partida 870880



Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

2.3.4.2. Circuitos electrónicos integrados (Partida 8542)

Gráfico 16: Evolución y origen de las importaciones – Partida 8542

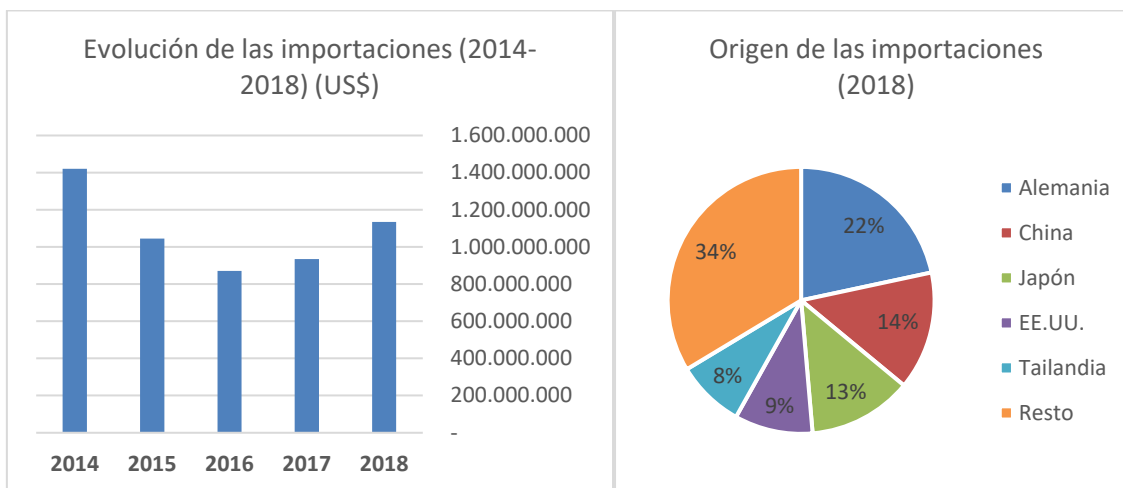


Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



2.3.4.3. Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 o 8408 (Partida 8409)

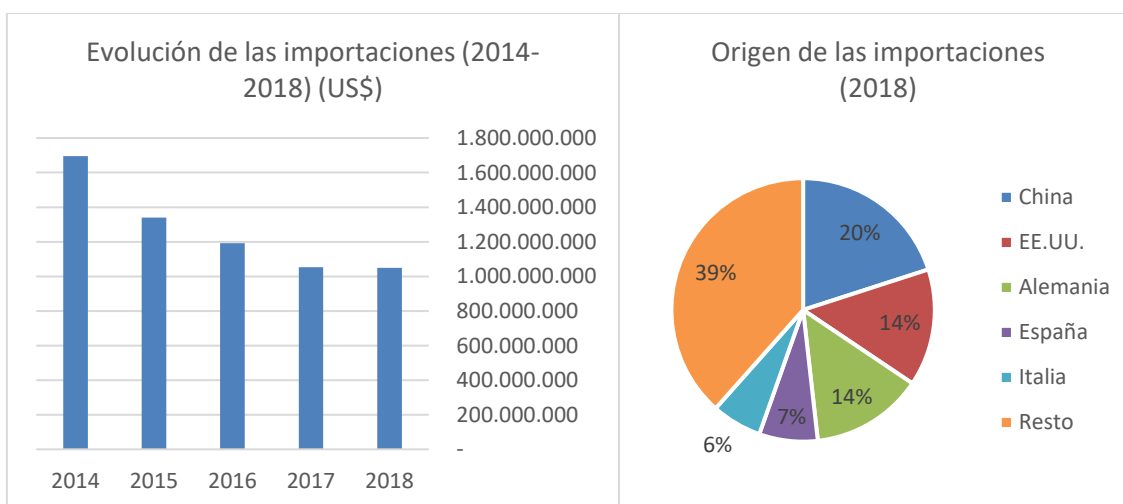
Gráfico 17: Evolución y origen de las importaciones – Partida 8409



Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

2.3.4.4. Árboles de transmisión, incluidos los de levas y los cigüeñales y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes; engranajes y ruedas de fricción; husillos fileteados de bolas o rodillos; reductores, multiplicadores y variadores de velocidad (Partida 8483)

Gráfico 18: Evolución y origen de las importaciones – Partida 8483

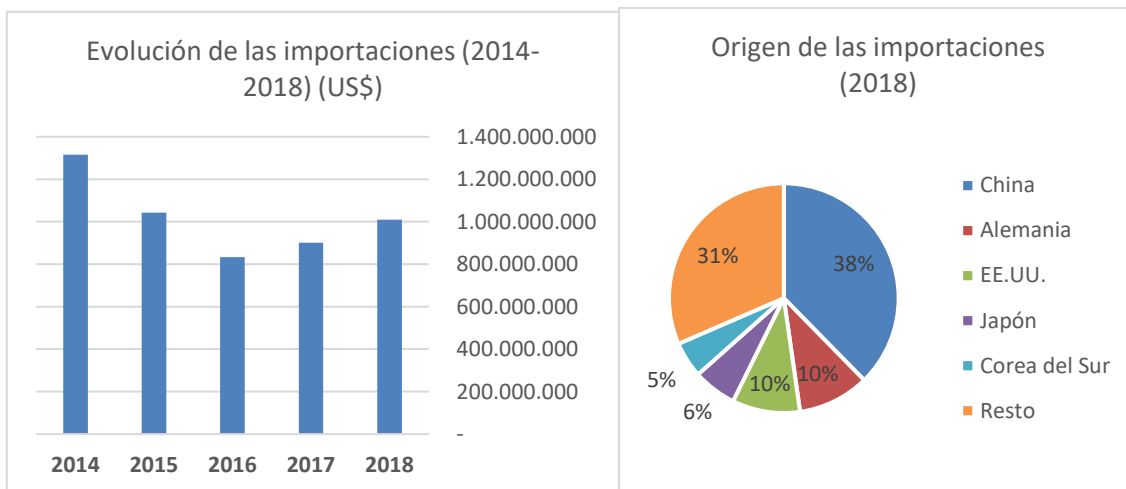


Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



2.3.4.5. Aparatos para la protección y conexión de circuitos (Partida 8536)

Gráfico 19: Evolución y origen de las importaciones – Partida 8536



Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019



3. Oferta

De las empresas que integran el ranking de las 100 principales empresas de componentes elaborado por Global OEM, 77 están implantadas en Brasil. La mayoría de ellas se encuentran en el estado de Sao Paulo, pero también podemos encontrar algunas de ellas en los estados de Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, Bahía y Rio Grande do Sul.

Tabla 4: Principales empresas de componentes implantadas en Brasil

Posición	Empresa	Localización
1	Robert Bosch	Campinas/SP
2	Denso Corp.	Vila Monte Alegre/SP
3	Magna International	Moema/SP
4	Continental	SP
5	ZF Friedrichshafen	Sorocaba, San Bernardo do Campo, Araraquara, Engenheiro Coelho/SP
6	Aisin Seiki Co.	Alphaville/SP
7	Hyundai Mobis	Piracicaba/SP
8	Lear Corporation	SP
9	Faurecia	Demarchi/SP
10	Valeo	SP: Campinas e Itatiba / Bahia: Camaçari / Rio Grande do Sul: Caxias do Sul, Gravataí
11	Yazaki	Vila Mariana/SP
13	Adient	San Bernardo do Campo/SP
14	SEI: Sumitomo Electric Hardmetal (nombre em Brasil)	Campinas/SP
16	Thyssenkrupp	Jabacuará/SP
17	Mahle/Mahle metal leve	SP
18	JTEKT	Curitiba, São João dos Pinhais/Paraná
19	BASF	SP
20	Aptiv	São Caetano do Sul, Jambuí/SP
21	SMP Automotive	Quiririm/SP
22	borgwarner inc. brasil	Itatiba/SP
23	Toyota boshoku brasil	Sorocaba/SP
24	Gestamp	SP/Paraná
25	Schaeffler	Sorocaba/SP
26	Tenneco automotive brasil	SP/Bahía
27	Plastic Omnium Co.	SP/MG/Paraná/RJ
28	Magneti Marelli	SP/MG
29	Autoliv Inc.	Tabaté/SP
30	Hitachi	SP
31	Flex-N-Gate brasil	Camaçari/Bahía
32	Calsonic kansei brasil	RJ
33	Dana	SP
34	Benteler Automotive	SP
35	Koito Manufacturing (em Brasil NAL do Brasil)	Sorocaba/SP
38	Hyundai transys (em Brasil: Hyundai HMB)	SP
39	Brose Brasil	SP/Paraná
40	American Axle & Mfg. Holdings Inc.	SP

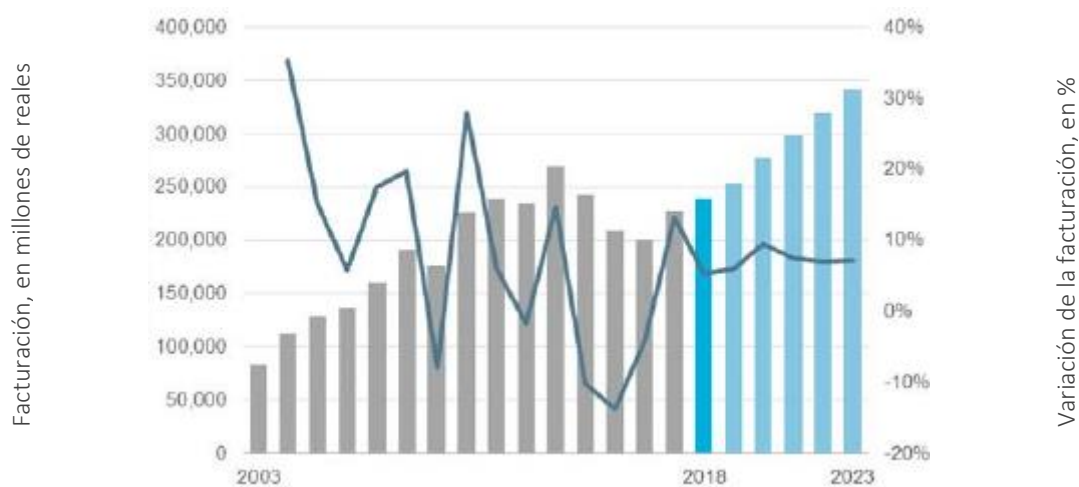


42	Hella	SP
43	GKN	Porto Alegre/Rio Grande do Sul
44	Grupo Antolin	Taubaté/SP
45	Eberspaecher	Sorocaba/SP
46	Hanon Systems Climatizacao do Brasil Industria e Comercio LTDA	Atibaia/SP
47	Mando corporation do brasil	SP
49	NSK	SP
50	Freudenberg-NOK Componentes Brasil Ltda.	SP
51	NTN Driveshaft	Guarulhos/SP
52	Nemak	SP/MG
53	TS Tech do Brasil	SP
54	Infineon Technologies South America Ltda.	SP
55	Tokai Rica	SP
56	IAC Group	Itatiaia/RJ
58	Webasto Termo & Conforto Brasil	SP
59	TI Automotive	SP/MG
60	Nexteer Automotive	SP
62	Delphi Powertrain System Indústria e Comércio Ltda.	SP
63	Federal-Mogul*	SP
64	Cooper-standard automotive brasil	SP/MG/Bahía
65	CITIC brasil	Belo Horizonte/MG
66	CIE Automotive	SP
68	Garrett Motion Indústria Automotiva Brasil Ltda.	Guarulhos/SP
69	Dupont do Brasil	SP
70	Mitsuba	SP
72	Visteon Sistemas Automotivos	Guarulhos/SP
73	Novelis do brasil	SP
74	Leopold Kostal (Kostal Brasil)	Manaus/SP
75	Asahi Glass (em Brasil AGC Vidros do Brasil)	SP
77	Inteva Products	Fabricante em Cordeiropolis/SP
78	Martinrea International (em Brasil Martinrea Honsel)	Monte Mor/SP
79	Sumitomo Riko Co.	MG
80	Johnson Electric Group (Johnson Electric Brazil)	Aruja/SP
81	Kautex Textron	Guararema/SP
82	Autoneum	SP/MG/RS
84	Arconic	Vila Nova Conceição/SP
87	SEG Automotive	Itupeva/SP
95	Tower International	Arujá/SP
97	Dura Automotive Systems	Rio Grande da Serra/SP
98	Omron Corp.	Vila Olimpia/SP
100	Henniges Automotive	Jundiaí/SP

Fuente: elaboración propia a partir Top 100 Global OEMs, de Tenneco (2019)



Gráfico 20: Evolución de la facturación del sector del automóvil en Brasil, 2003-2023



Fuente: Euromonitor International, a partir de estadísticas oficiales, asociaciones comerciales, prensa de comercio e investigación de empresas

Tabla 5: Distribución de empleados del sector en función del tamaño contratante, 2018

Porcentaje de empleados por tamaño de empresa en 2018	Sindipecas*	Organismos públicos
Total de empleados (personas)	174.537	253.843
Empresas de 1 a 19 trabajadores	0,03%	4,6%
Empresas de 20 a 99 trabajadores	3%	11,4%
Empresas de 100 a 499 trabajadores	19%	35,6%
Empresas de 500 a 999 trabajadores	12,6%	19,7%
Empresas de más de 1000	65,4%	28,7%

Fuente: Anuario Sindipecas 2019

*Sindipecas: Asociación Nacional de Fabricantes Brasileiros de Autopartes.

Como se puede ver en la variación de porcentajes según quién hace el recuento, en Sindipecas tienen una mayor tendencia a asociarse las empresas de mayor porte que las de porte medio o pequeño. Muchas empresas de tamaño medio y pequeño no contabilizadas por Sindipecas tienen un peso mucho mayor en la distribución hecha por los organismos públicos (RAIS / CAGED).

Tabla 6: Evolución facturación del sector de piezas de automoción por tamaño de empresa

	De 0 a 99 trabajadores	De 100 a 499 trabajadores	De más de 500 trabajadores
2013	1,3%	5,4%	93,3%
2014	1,1%	6,1%	92,8%
2015	1,3%	7,5%	91,2%
2016	1,4%	7,3%	91,4%
2017	1,2%	6,9%	91,9%
2018	1,3%	7,1%	91,6%

Fuente: Anuario Sindipecas 2019



4. Relaciones comerciales del País Vasco con Brasil

4.1. Exportaciones vascas y españolas

En el año 2016, el valor de las exportaciones españolas de componentes superó los 172 millones de euros, lo que supuso el 1,8% del valor total de las importaciones en Brasil. Este dato es positivo ya que refleja un aumento del 14,2% del valor de las exportaciones españolas respecto al 2015. España ocupó la posición 13 en el ranking de países que exportan a Brasil.

Tabla 7: Evolución España – País Vasco de exportaciones e importaciones con Brasil, 2015-2018

SECTOR AUTOMÓVIL (miles de €)	2015	2016	2017	2018	INCR.2018
Exportaciones españolas	157.215,67	164.449,05	173.250,39	196.301,70	13,31%
Exportaciones vascas	21.032,23	18.884,78	26.145,59	25.021,24	-4,30%
Importaciones españolas	28.481,82	24.161,19	27.595,58	25.233,94	-8,56%
Importaciones vascas	3.704,54	3.680,00	4.969,60	5.785,21	16,41%
Balanza comercial española	128.733,85	140.287,86	145.654,81	171.067,76	17,45%
Balanza comercial vasca	17.327,69	15.204,78	21.175,99	19.236,03	-9,16%

Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

Exportaciones españolas y vascas de las partidas arancelarias correspondientes al sector de automoción, y su cuota sobre las importaciones del país (cuota de España y cuota de Euskadi)

Tabla 8: Evolución España – País Vasco de cuota de exportaciones e importaciones en Brasil, 2015-2018

SECTOR AUTOMÓVIL (en %)	2015	2016	2017	2018	INCR.2018
Cuota Euskadi en export. españolas totales a Brasil	12,37%	9,73%	11,63%	13,55%	1,92%
Cuota Euskadi en export. españolas sector a Brasil	13,38%	11,48%	15,09%	12,75%	-2,34%
Cuota España en import. brasileñas sector	1,14%	1,54%	1,18%	1,18%	0%
Cuota Euskadi en import. brasileñas sector	0,1525%	0,1768%	0,1781%	0,1505%	-0,027%

Fuente: elaboración propia a partir de Comexstat, 2019

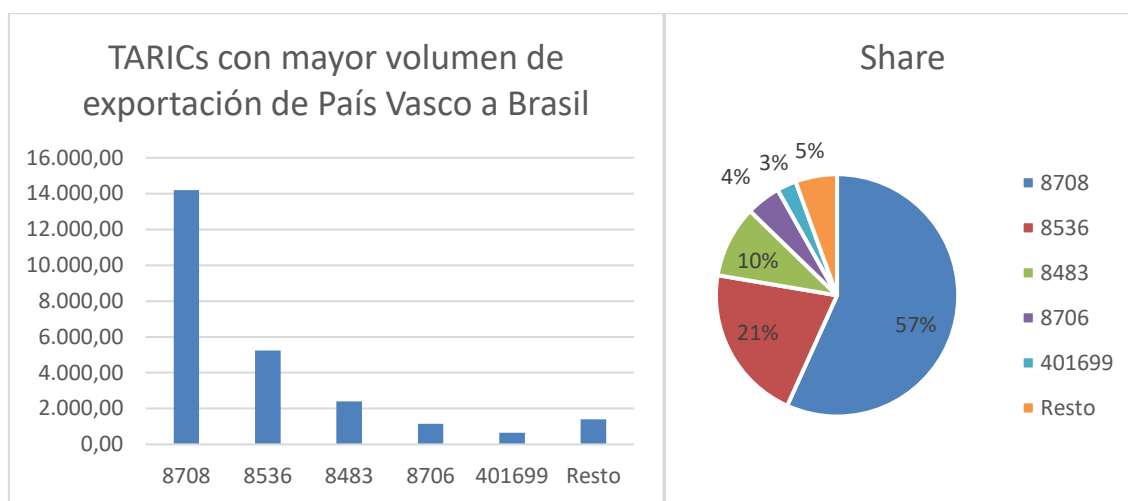
A continuación, se presentan los valores de las partidas arancelarias del sector automoción que tienen un mayor volumen de exportación del País Vasco a Brasil. También se muestra el share de dichas partidas con respecto al sector de automoción completo.



Tabla 9: Volumen de las partidas arancelarias del sector del automóvil (en €), 2018

TARIC	Volumen	Descripción
8708	14.200.480	Partes y accesorios de vehículos automóviles
8536	5.232.560	Aparatos para la protección y conexión de circuitos
8483	2.399.740	Árboles de transmisión
8706	1.146.490	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
401699	651.260	Piezas de caucho-metal para automóviles
Resto	1.390.700	Demás partidas arancelarias del sector automoción

Gráfico 21: Volumen y share de los principales TARIC que exporta el País Vasco a Brasil, 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de Datacomex

Se ha entendido como sector (sector automoción) las siguientes partidas arancelarias: 401110, 401120, 401699, 681381, 700711, 700721, 700910, 830120, 830230, 83026090, 840733, 840734, 840820, 840991, 841330, 841520, 84213190, 8483, 8484, 850760, 8512, 8511, 8518, 8526, 852721, 8536, 8542, 854430, 8706, 8707, 8708, 9026, 9029, 9104, 940120



5. Acceso al mercado

5.1. Canales de distribución

Brasil es país importador en el sector de componentes, históricamente las exportaciones han sido menores en valor y número de piezas totales, aunque resulta necesario resaltar que la diferencia con respecto al valor de las importaciones totales se ha reducido en los últimos años. Principalmente importa componentes para posteriormente ensamblarlos y distribuirlos tanto en el país como en el resto de Latinoamérica.

Esta primera fase de importación generalmente se realiza mediante transporte marítimo (es el medio más barato). Una vez terminado el producto, se utiliza el transporte terrestre para su distribución a nivel nacional. Cabe recordar que Brasil carece de una buena infraestructura ferroviaria, por lo que este medio de transporte queda totalmente descartado.

Uno de los aspectos determinantes que exigen las montadoras al fabricante de componentes es la importancia de poseer stock local, para de este modo atender a las necesidades de fabricantes de vehículos y posibles variaciones de la demanda de componentes. Asimismo, los distribuidores prefieren comercializar las piezas que ya estén nacionalizadas, puesto en almacén brasileño. Se esquivan de operaciones que involucren aduanas (importación/exportación) dado su grado de complejidad en el país.

Los puertos más importantes de Brasil se encuentran en la región Sudeste y Sur del país.

- PUERTO DE SANTOS (SP)

El puerto de Santos es el principal puerto de Brasil y uno de los mayores de América Latina. Está localizado en la ciudad de Santos, en el Estado de São Paulo. El sistema de accesos terrestres al puerto está conformado por las autopistas Anchieta e Imigrantes y por dos líneas de ferrocarril (Ferroban y MRS). Tiene un área de 7.770.000 metros cuadrados.

Es el principal puerto de transporte tanto de vehículos como de componentes de automoción para exportación a mercados como Argentina y para importación. Es el líder del mercado portuario brasileño. El área de influencia económica del puerto concentra más del 50% del PIB brasileño y es responsable del 28% del comercio exterior del país.

La ciudad de Santos se encuentra a 70 kilómetros de la ciudad más grande de América del Sur, São Paulo, y es la salida al exterior de los principales distritos industriales del Gran São Paulo y del complejo industrial de Cubatão, que suponen el 90% de la base industrial paulistana.

- PUERTO DE ITAJAÍ (SC)

Es el segundo puerto más grande de país en manipulación de contenedores, actúa como puerto de exportación, moviendo casi toda la producción del estado de Santa Catarina.

- PUERTO DE PARANGUÁ (PR)

Ubicado en el estado de Paraná, es el mayor puerto granelero de América Latina. Es también el tercer mayor puerto en volumen de contenedores y el primero en exportaciones de productos agrícolas brasileños.



- PUERTO DE RIO GRANDE (RS)

Este puerto tiene su área de influencia en las zonas del estado de Rio Grande do Sul y Santa Catarina, Uruguay, sur de Paraguay y norte de Argentina.

- PUERTO DE RIO DE JANEIRO (RJ)

Es uno de los más importantes de país en cuanto al valor de las mercancías y tonelaje. Las principales mercancías que pasan por este puerto son: mineral de hierro, magnesio, carbón, trigo, gas y petróleo.

- PUERTO DE ITAGUAÍ – SEPETIVA (RJ)

Es uno de los mayores y más modernos puertos de América Latina. Pretende ser el primer hub port del Atlántico Sur.

- PUERTO DE VITORIA (ES)

Ubicado en el estado de Espírito Santo, tiene buenas infraestructuras de transporte ferroviario, marítimo y autopistas, lo que le convierte en un puerto atractivo por el transporte intermodal.

El transporte aéreo apenas es utilizado por el sector debido a los altos costes que conlleva, destacar a modo informativo los principales aeropuertos de carga y descarga del país: los dos aeropuertos de São Paulo (Guarulhos e Congonhas), el de Campinas (Viracopos), el de Manaus (Eduardo Gomes), el de Rio de Janeiro (Galeão) y el de Salvador (Internacional).

5.2. Barreras de entrada

Los impuestos a la importación son bastante elevados, encarecen el precio final del producto y se aplican en cascada. A continuación, se muestra un breve esquema de estos, el último apartado sólo se aplica en caso de importación vía marítima.

Tabla 10: Impuestos a la Importación

II	Impuesto a la Importación (arancel)
IPI	Impuesto sobre Productos Industrializados
ICMS	Impuesto sobre la circulación de Mercancías y Servicios
COFINS	Programa de integración Social y Contribución a la Financiación de la Seguridad social
PIS	Programa de Participación de los empleados a los beneficios
AFRMM	Impuesto al Flete para la Renovación de la Marina Mercante

El ICMS es un impuesto que varía en función del estado en el que se realiza la nacionalización del producto importado y el estado en el que se vende dicho producto.

El AFRMM es un impuesto destinado al desarrollo de la marina mercante y de la industria marítima brasileñas. El valor en el caso de exportación con origen UE y destino Brasil es del 25% sobre el valor logístico del transporte marítimo de la mercancía a nacionalizar.



En la siguiente tabla se pueden ver los valores de los impuestos II; IPI; PIS y CONFINS para los NCM más relevantes dentro del capítulo que más volumen de exportación genera desde el País Vasco a Brasil, la 8708.

Tabla 11: Valor de los impuestos en función de las principales partidas de NCM que exporta País Vasco a Brasil

NCM	Descripción	II	IPI	PIS	COFINS
8708.40.80	Cajas de marchas de vehículos leves (importado por OEM)	14%	5%	2,10%	9,65%
8708.40.80	Cajas de marchas de vehículos leves (importado por otros)	14%	5%	3,12%	14,37%
8708.50.19	Ejes de transmisión con diferencial (importado por OEM)	14%	5%	2,10%	9,65%
8708.50.19	Ejes de transmisión con diferencial (importado por otros)	14%	5%	3,12%	14,37%
8708.94.81	Volantes de dirección y sus partes (importado por OEM)	18%	5%	2,10%	9,65%
8708.94.81	Volantes de dirección y sus partes (importado por otros)	18%	5%	3,12%	14,37%
8708.94.82	Columnas de dirección y sus partes (importado por OEM)	18%	5%	2,10%	9,65%
8708.94.82	Columnas de dirección y sus partes (importado por otros)	18%	5%	3,12%	14,37%
8708.94.83	Cajas de dirección y sus partes (importado por OEM)	18%	5%	2,10%	9,65%
8708.94.83	Cajas de dirección y sus partes (importado por otros)	18%	5%	3,12%	14,37%
87088000	Sistemas de suspensión y sus partes (importado por OEM)	18%	5%	2,10%	9,65%
87088000	Sistemas de suspensión y sus partes (importado por otros)	18%	5%	3,12%	14,37%

5.2.1. Régimen de los productos Ex-tarifarios

Existe una reducción del tipo de gravamen del Impuesto de Importación en la adquisición de bienes de capital y bienes de informática y telecomunicación, que prevé la reducción temporal del impuesto de importaciones. Esta reducción se aplica sobre la importación de bienes de capital (BK) y bienes de información y telecomunicaciones (BIT). Se aplica cuando no existe una producción nacional equivalente, siendo esta la condición esencial para ser beneficiario del régimen ex-tarifario. Dicho régimen supone una excepción a la Tarifa Externa Común del MERCOSUR.

Existen dos tipos de bienes Ex-tarifarios: los sistemas simples y los integrados. Los sistemas simples hacen referencia a una sola máquina o equipo, mientras que los integrados son un conjunto de máquinas o equipo. En este último grupo se integran los accesorios indispensables para el funcionamiento de una máquina (como por ejemplo un software), aunque puedan ser producidos en Brasil.

En la actualidad, el Ministerio de Economía ha promovido la reducción al 0% bajo el régimen ex-tarifario, mientras que, sin la aplicación de este, el tipo impositivo del Impuesto de Importación aplicable a los bienes BK es del 14% y a los BIT del 16%. Por ello, el objetivo de este régimen es promover la atracción de inversiones en el país, ya que exime las contribuciones dirigidas a las empresas productivas. Existen tres puntos fundamentales que destacar respecto a este régimen:



- Permite el aumento de las inversiones en bienes de capital y de información y telecomunicaciones que no tienen una producción equivalente en Brasil.
- Permite el aumento de la innovación por parte de empresas provenientes de diferentes segmentos de la economía, con la incorporación de nuevas tecnologías inexistentes en Brasil, lo que conlleva un impacto positivo en la productividad y en la competitividad del sector productivo.
- Produce un efecto multiplicador del empleo y los ingresos en segmentos diferenciados de la economía nacional.

Para acceder a la lista de códigos NCM ex tarifarios vigentes, se puede consultar la siguiente página del Ministerio de Economía, Industria, Comercio Exterior y Servicios:

<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/acoes-e-programas-13/o-que-e-o-ex-tarifario-5>

Además, el régimen aplicable a los productos que se clasifican dentro de BK y BIT se regula mediante las Resoluciones CAMEX, tal y como puede observarse en la página mencionada.

En la siguiente tabla se presentan datos referentes a los ex tarifarios vigentes atendiendo a la Nomenclatura Común del MERCOSUR que le corresponde a cada bien:

Tabla 12: Referencia de códigos NCM – Ex tarifarios

Capítulos de NCM	Número de códigos Ex-tarifarios por capítulo
73 (Fundición, hierro y acero)	7
82 (Herramientas y útiles, artículos de cuchillería y cubiertos de mesa, de metal común; partes de estos artículos, de metal común)	21
84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos)	7.045
85 (Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos)	687
86 (Vehículos y material para vías férreas o similares, y sus partes; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización para vías de comunicación)	69
87 (Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios)	59
89 (Barcos y demás artefactos flotantes)	17
90 (Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos medicoquirúrgicos; partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos)	1.777
94 (Muebles; mobiliario medicoquirúrgico; artículos de cama y similares; aparatos de alumbrado no expresados ni comprendidos en otra parte; anuncios, letreros y placas indicadoras luminosos y artículos similares; construcciones prefabricadas)	23
Total General	9705

Fuente: Ministerio de Economía, Industria, Comercio Exterior y Servicios, 2020.

Para consultar qué auto partes se consideran sin producción nacional, y por lo tanto se ajustan al criterio establecido para estar sujetas al régimen de exención fiscal, debe consultarse el ANEXO I de la Resolución n° 12 de 17 de diciembre de 2018.

Si requiere de más información acerca del régimen de productos ex tarifarios, el procedimiento para beneficiarse de este régimen o las condiciones para ello puede ponerse en contacto con la oficina de Basque Trade and Investment de Brasil.



5.3. Precios

La legislación fiscal y de aduana en Brasil es muy compleja. Contar con un buen asesoramiento fiscal y aduanero ayuda al exportador a reducir sus gastos, puesto que hay tributos que no es necesario pagar y regímenes especiales a los que acogerse. Al mismo tiempo, puesto en manos de una buena asesoría técnica, los posibles obstáculos y los plazos se acortan considerablemente.

Así mismo, la legislación brasileña cambia muy a menudo y cada operación debe de ser analizada por separado. El coste fiscal y de logística, en muchos casos, será lo que determinará si finalmente el producto es realmente competitivo y orientará las decisiones comerciales de la empresa.

En el siguiente enlace puede buscarse el tratamiento tributario de cada producto, introduciendo el código NCM de la mercancía, el valor aduanero y el ICMS que hay que aplicar según el estado:

<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/>

Según expertos del sector, a pesar de que los márgenes comerciales varían significativamente según la línea del producto, en promedio, los márgenes brutos ascienden a un 20% y las comisiones a un 5%.

5.4. Precio medio de las importaciones

5.4.1. Precio medio importaciones españolas en €/Kg

Tabla 13: Precio medio de importaciones españolas de las principales partidas arancelarias del sector del automóvil, 2018

Partida	Descripción	País	2018(US\$)	2018(KG)	Media
87078	Partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	7.262.814	396.144	18,33
8542	Circuitos integrados electrónicos y micro ensamblajes	España	37.668	247	152,50
8409	Partes aptas para ser utilizadas exclusiva o principalmente con los motores de las partidas 8407 u 8408	España	2.606.120	184.040	14,16
8483	Ejes de transmisión (incluidos los árboles de levas (excéntricos) y los cigüeñales (bielas)) y manivelas; cojinetes y bronce; engranajes y ruedas de fricción; ejes de bolas o rodillos; reductores, multiplicadores, cajas de transmisión	España	7.593.967	2.145.593	3,54
8536	Aparatos eléctricos para conmutar o proteger circuitos eléctricos, o para hacer conexiones a o desde ellos (por ejemplo: interruptores, relés, fusibles, supresores de sobretensión, enchufes, tomas de corriente, portalámparas, etc.)	España	855.725	24.388	35,09

Fuente: elaboración propia a partir de DATACOMEX, 2019



Tabla 14: Precio medio de importaciones españolas en el sector automóvil dentro de la Partida 8708, 2018

Partida	Descripción	País	2018(US\$)	2018(KG)	Media
870840	Cajas de cambio y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	365.006	8.104	45,04
870850	Ejes de transmisión con diferencial, incluso con otros elementos de transmisión, y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	48.385	16.197	2,99
870830	Frenos y servofrenos y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	162.104	31.485	5,15
870894	Volantes, barras de dirección, cajas de dirección y sus partes, para los vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	11.382	336	33,88
870880	Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los topes de suspensión), para vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	España	130	67	1,94

Fuente: elaboración propia a partir de DATACOMEX, 2019

5.4.2. Precio medio importaciones mundiales en €/Kg

Tabla 15: Precio medio de importaciones mundiales de las principales partidas arancelarias del sector del automóvil, 2018

Partida	Descripción	País	2018 (US\$)	2018(KG)	Media
8708	Partes y accesorios de los vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	5.873.253.730	658.934.713	8,91
8542	Circuitos integrados e micro conjuntos electrónicos	España	4.611.100.521	1.818.060	2536,28
8409	Partes aptas para ser utilizadas exclusiva o principalmente con los motores de las partidas 8407 u 8408	España	1.135.451.957	87.212.244	13,02
8483	Ejes de transmisión (incluidos los árboles de levas (excéntricos) y los cigüeñales (bielas)) y cigüeñales; cojinetes y bronce; engranajes y ruedas de fricción; ejes de bolas o rodillos; reductores, multiplicadores, cajas de cambios	España	1.048.604.945	108.531.162	9,66
8536	Aparatos eléctricos para conmutar o proteger circuitos eléctricos, o para hacer conexiones a o desde ellos (por ejemplo: interruptores, relés, fusibles, supresores de sobretensión, enchufes, tomas de corriente, portalámparas, etc.)	España	1.009.468.422	36.576.572	27,60

Fuente: elaboración propia a partir de Datacomex, 2019



Tabla 16: Precio medio de importaciones mundiales en el sector automóvil dentro de la Partida 8708, 2018

Partida	Descripción	País	2018(US\$)	2018(KG)	Media
870840	Cajas de cambio y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	2.005.820.834	124.860.729	16,06
870850	Ejes de transmisión con diferencial, incluso con otros elementos de transmisión, y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	572.039.379	87.826.426	6,51
870830	Frenos y servofrenos y sus partes, para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	369.200.974	57.176.587	6,46
870894	Volantes, barras de dirección, cajas de dirección y sus partes, para los vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705	España	335.205.214	28.997.939	11,57
870880	Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los topes de suspensión), para vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	España	254.256.750	49.000.589	5,19

Fuente: elaboración propia a partir de Datacomex, 2019

5.5. Percepción del producto español y/o vasco

La percepción por parte del mercado brasileño de los componentes y accesorios para automoción españoles es aún un tanto difusa en general, sin embargo, la línea de motor está asociada a alta calidad. La imagen del producto español adquiere valores positivos en este mercado ya que existe asociación directa con la marca Europa. Los atributos que se asocian al producto europeo son principalmente calidad e innovación.

EE.UU., Alemania y Japón, son referentes en cuanto a buena percepción de marca en productos de esta categoría, lo que se confirma con la posición destacada que ocupan estos países en el ranking de exportadores de componentes de automoción descrito anteriormente.

Pese a que el producto español no tiene la importancia esperada, lo cierto es que hay un gran número de empresas vascas y españolas del sector que ya están presentes, hecho que ayuda a reforzar la imagen del producto.



6. Perspectivas y oportunidades del sector

Brasil cuenta con una de las mayores flotas de vehículos del mundo, ocupa la octava posición en cuanto a número de vehículos en circulación, a pesar lo cual el ratio vehículo/persona sigue siendo muy bajo, por lo que existe un gran margen de mejora. El incremento del número de vehículos por habitante vendrá ayudado por las mejoras económicas previstas para los años siguientes, el aumento del poder adquisitivo del consumidor brasileño y los programas gubernamentales que persiguen aumentar las cifras de venta del sector automovilístico.

Todo esto, a expensas de los ajustes de producción que vendrán, sobre todo en 2020, derivados de la crisis del COVID, como ya se ve en la tabla 18, y en el siguiente apartado.

Las clases sociales clasificadas como C y D en las estadísticas socioeconómicas brasileñas han accedido recientemente al mercado de compra de vehículos, tanto de segunda mano como de fábrica. Este hecho se traduce en un aumento de clientes potenciales y de la demanda de piezas tanto de reposición como nuevas para las montadoras.

Tabla 17: Previsiones para el sector de componentes de vehículos en Brasil, 2017-2021

Años	Variación de la facturación nominal	Facturación nominal (miles de millones de R\$)
2017/2018	14,3%	272,3
2018/2019	15,0%	292,4
2019/2020		
2020/2021		

Fuente: Informe sectorial LAFIS

Tabla 18: Previsiones de variación de ventas de vehículos sobre el año anterior, 2017-2021

Años	Variación de la facturación nominal	Facturación nominal (miles de millones de R\$)
2017/2018	13,7%	-
2018/2019	7,7%	-
2019/2020	-25% / -30%	-
2020/2021	15% / 20%	-

Fuente: Informe sectorial LAFIS, IHS Markit

En línea con las proyecciones de crecimiento de los OEM, principal canal de distribución de los fabricantes de componentes, la producción de componentes deberá presentar un crecimiento del 15% en 2019. En conjunto con esa evolución, se estima un crecimiento de la cifra de negocio del sector con los OEM, relación que supone el 60% de la facturación del sector.

En cuanto a previsiones de inversiones en el sector, se han detectado las siguientes:

- Anunciado el 29 de agosto de 2019: **VW** confirma la inversión de 2400 millones de reales para las unidades de Sao Carlos y Sao Bernardo do Campo. Este valor forma parte del montante de 7000 millones de reales que fue anunciado en 2016 para el siguiente lustro. Estas inversiones junto con la creación de nuevos puestos de trabajo le permitirán al grupo alemán formar parte del programa IncentivAuto. Mediante este mecanismo conseguirán descuentos progresivos en el ICMS de sus productos de hasta un 25%.



- Anunciado el 27 de agosto de 2019: **Mercedes Benz** realizará una inversión de 1400 millones de reales apostando que el mercado de camiones crecerá notablemente en el año 2020. Este montante forma parte del paquete de 2400 millones que fue anunciado anteriormente para invertir hasta 2022.

Anunciado el 21 de mayo de 2019: **Scania** aplicará una inversión de 1400 millones de reales desde 2021 hasta 2024. El objetivo será la modernización de las instalaciones de Sao Bernardo do Campo. Esta inversión será el siguiente paso a una primera fase de 2600 millones de reales que se empezó a aplicar en 2016 y terminará en 2020. Esta ronda de inversiones de la empresa sueca forma parte de un plan general dirigido a América Latina para modernizar las líneas de montaje de sus plantas productivas. Mediante ello se introducirá una nueva generación de camiones en el continente. Este anuncio le permite ser candidato a formar parte del programa del gobierno del estado de Sao Paulo IncentivAuto.

- Anunciado el 19 de marzo de 2019: **GM** realizará una inversión valorada en 10.000 millones de reales hasta 2024 en las fábricas de Sao Jose dos Campos y Sao Caetano do Sul. El objetivo de esta inversión por un lado será el lanzamiento de nuevos productos y aplicación de nuevas tecnologías y por otro lado el poder adherirse al programa IncentivAuto.

Actualmente, como ya se ha comentado, la balanza comercial del sector es deficitaria, pero desde las propias asociaciones sectoriales y el gobierno se están llevando a cabo planes para corregir esa tendencia, tratando de aumentar las exportaciones y fomentando la competitividad del producto brasileño. Además, es necesario recalcar que el fuerte descenso del real frente al dólar y el euro favorece a la exportación, haciendo del producto brasileño un producto más competitivo.

Los programas que se espera tengan mayor repercusión en los próximos años son los siguientes:

- **Brasil Auto Parts – Trusted Partners** (Sindipeças y Apex-Brasil). Buscan estimular las exportaciones de componentes nacionales.
- **Brasil Auto Parts – Investments in Trusted Partners** (Sindipeças y Apex-Brasil). Pretende facilitar acuerdos entre empresas.
- **Rota 2030** (Gobierno de Brasil). En sustitución del concluido Innovar Auto. Se trata de un programa de incentivos para el sector automovilístico, el cual se espera que entre en funcionamiento en el año 2019. Marcará la política del sector de automoción durante 15 años. Según el presidente de Sindipeças, para el año 2030, la industria debe operar con tecnología similar a los mercados más avanzados, ofrecer integración activa en la cadena global de suministros y poseer mayores niveles de competitividad.

Cabe destacar la importancia de la figura del régimen de los Ex-tarifarios explicado anteriormente. Existe una oportunidad de negocio a la hora de producir, en el mercado exterior, aquellos componentes que no se fabrican en Brasil. Se facilita la comercialización de estos en el mercado brasileño, gracias a los bajos tipos impositivos que se aplican al producto.

Dentro del conjunto de componentes, los que poseen un alto valor añadido debido a elementos tecnológicos tienen a priori mayor facilidad a la hora de entrar en el mercado brasileño. Actualmente, los componentes fabricados por la industria brasileña están dotados de un nivel tecnológico considerado medio o medio-bajo, por este motivo, el sector de piezas en Brasil importa todos aquellos productos con componente tecnológico medio y alto.

El valor del real con respecto al euro también favorece a todos aquellos interesados en implantarse en territorio brasileño, no teniendo que estar únicamente enfocados hacia el mercado de Brasil sino también sabiendo que es una puerta de entrada para un mercado aún más grande. Al ser miembro de MERCOSUR, las empresas implantadas en el país pueden beneficiarse de los tratados firmados para vender sus productos en cualquiera de los países miembros.



6.1. Impacto del COVID-19 en el sector

A pesar de haber tardado en llegar más tiempo en Brasil que en Europa el Covid-19 ya era una realidad en el país a mitad de marzo. Para finales de este mes ya habían parado la producción todos los OEM en el país. Las primeras plantas en hacerlo fueron las 3 de Ford, las 3 de Volkswagen y la de PSA el día 23 de marzo. A continuación, fueron haciéndolo de forma escalonada las de Toyota (24 de marzo), Honda (24 de marzo), Renault (25 de marzo) y Volvo (27 de marzo). Las últimas en hacerlo fueron Fiat Chrysler, GM y Mercedes el 30 de marzo.

Las previsiones para retomar las actividades varían mucho en función de cada montadora. Toyota y GM ya han anunciado que no volverán a la actividad hasta finales de junio. Toyota concretamente calcula retomar la producción en sus cuatro fábricas en el estado de SP entre el 22 y el 24 de junio. Renault actualmente tiene previsto volver al trabajo el 5 de mayo mientras que Ford el 30 de abril. Estas previsiones están sujetas a cambios y habrá que ir realizando un seguimiento ya que lo más probable es que se posterguen. Hay que tener en cuenta que el impacto del Covid-19 está siendo muy asimétrico en el país. Mientras que en el estado de SP el virus ha llegado con fuerza, en otros estados como por ejemplo en Bahía, en el norte de Brasil donde el clima es mucho más caliente y donde Ford tiene su mega planta de producción, el impacto está siendo mucho menor. Por ello no se descarta que la retoma de actividades pueda también realizarse de manera no sincronizada en el país.

Hay que tener en cuenta que estas tendencias se dan en un contexto de fuerte ajuste de la producción total en Brasil. En efecto, las previsiones del Fondo Monetario Internacional, realizadas en Abril, hablan de un descenso del PIB de Brasil del -5,3% en 2020 y una recuperación del 2,9% en 2021.

En cuanto a niveles de producción en marzo de 2020 según ANFAVEA se fabricaron un 21% menos de vehículos que en el mes de marzo de 2019, llegando a 190.000 unidades. Este volumen para el tercer mes del año era el más bajo registrado desde 2006. En el acumulado del primer trimestre de 2020 se montaron un 16% menos de vehículos que en 2019. Desde ANFAVEA aún no se ha querido hacer públicas las previsiones que tienen para 2020 en el escenario actual. Desde la asociación Sindipeças se estima una caída de la producción a nivel nacional de vehículos leves del 14% para todo el año de 2020. Dado que todavía no se conoce el grado de impacto que va a tener la crisis en Brasil la variación en los pronósticos es muy amplia.

En cuanto a ventas, hasta la primera quincena del mes de marzo las ventas de vehículos durante 2020 acumulaban un aumento del 9% con respecto al mismo periodo de 2019 según ANFAVEA. Esto mostraba un crecimiento y optimismo mayores de lo que el sector preveía para el año actual. Finalmente, el mes de marzo se ha cerrado con una caída del acumulado del año del 8% debido al parón económico en el sector iniciado en la segunda quincena del mes. Ya durante la primera quincena de abril la caída con respecto al mismo mes del año pasado es del 81,1%, mostrando ya un impacto sin precedentes en el sector. Visualizando un escenario muy pesimista, el director de Fiat Chrysler para América Latina, Antonio Filosa, contempla una bajada del 40% para el ejercicio de 2020. Sin embargo, según la consultora londinense IHS Markit las ventas en 2020 caerían un 25% con respecto a 2019. Esta caída estaría centrada durante el segundo semestre del año, siendo de hasta un 70%. Se pronostica que haya una acumulación de stock durante 2020 ya que la producción de este año sería mayor que las ventas. Según el informe publicado las ventas rebotarían un 16% en 2021 con respecto a 2020 cuando, en un escenario ya normalizado con el nivel de confianza de los consumidores mejorado y la situación laboral de los brasileños estabilizado. Sin embargo, la producción no crecería tanto ya que deberá aligerar el exceso de fabricación de 2020.

Desde el punto de vista financiero, aún está por definir con qué receta se va a ayudar al sector. Mientras que el sector eléctrico, mediante la financiación de las cuentas de luz de los consumidores por el estado, y el sector aéreo, mediante la emisión de bonos de deuda convertibles por acciones, las fórmulas están claras, en el sector de automoción aún no está definido. Según Bright Consulting, el impacto generado en la industria de automoción brasileña durante 2020 debe llegar a los 42.000 millones de reales. Parte de este impacto se está aplacando con los “lay off” laborales, reducciones salariales, bancos de horas y adelantamiento de vacaciones de 370.000 empleados del sector, pero estas medidas van a



ser totalmente insuficientes. Se espera que para finales del mes de abril se expongan las conversaciones que se están llevando a cabo entre el BNDES (Banco Nacional de Desarrollo) y un sindicato formado por los 4 mayores bancos comerciales del país (Santander, ITAU, Banco do Brasil y Bradesco). El objetivo sería introducir dinero en las montadoras y que este fluya hacia toda la cadena productiva del sector sin que quede estancado en el primer eslabón.

Finalmente cabe destacar que la devaluación del real brasileño de entre el 25 y el 30% sufrida durante el primer trimestre de 2020 va a repercutir negativamente en los precios de los vehículos. Estos dependen en un porcentaje de recursos y componentes importados del exterior. Por ello según el informe del IHS Market el precio de los vehículos podría verse aumentado un 5%-6% durante el año.

6.2. Rota 2030

"Rota 2030" es el programa que definirá las reglas para la fabricación de automóviles producidos y comercializados en Brasil en los próximos 15 años. Es decir, es este conjunto de estándares el que comenzará a determinar cuánto necesitarán invertir los fabricantes instalados en Brasil. Entre los puntos de la "Rota 2030" se encuentran: nuevos objetivos de eficiencia energética de los modelos vendidos en el país; qué componentes de seguridad serán obligatorios en los próximos años y qué nuevas tecnologías deberán ser desarrolladas obligatoriamente en Brasil.

Esto hará que las empresas obtengan una mayor seguridad comercial y que se vea al sector de automoción brasileño como un sector más fiable y de calidad. Por otra parte, las empresas fabricantes de automóviles todavía no están convencidas de que los beneficios potenciales del programa superen el esfuerzo y la inversión necesarios. Esto se debe a la experiencia previa de estas empresas con Innovar Auto, dando a entender que estas empresas conocen las responsabilidades y riesgos del programa.

Además, las empresas fabricantes de componentes al ser tenidas en cuenta por primera vez en el programa, se les considera que están menos preparadas para Rota 2030. Son empresas que quieren disfrutar de los beneficios que reporta, pero aún no están estructuradas para el programa.

Las directrices del programa son:

1. Establecer requisitos obligatorios para la comercialización de vehículos en Brasil
2. Aumentar la eficiencia energética, el rendimiento estructural y la disponibilidad de tecnologías de asistencia.
3. Aumentar las inversiones en I+D en el país.
4. Estimular la producción de nuevas tecnologías e innovaciones.
5. Automatizar el proceso de fabricación y aumentar la productividad.
6. Promover el uso de biocombustibles y formas alternativas de propulsión y valorizar la matriz energética brasileña.
7. Garantizar la formación técnica y la cualificación profesional en el sector de la movilidad y la logística.
8. Garantizar la expansión o el mantenimiento del empleo en el sector de la movilidad y la logística.

Es el sustituto natural del conjunto anterior de reglas, llamado Innovar Auto, creado por el gobierno de Dilma Rousseff en 2012 y que terminó en diciembre de 2017, dentro del plazo establecido. Según los expertos, Innovar Auto hizo que el automóvil brasileño se volviese más eficiente y económico, aunque fuese criticado por la OMC (Organización Mundial del Comercio) por tener sesgo proteccionista y dañar a los fabricantes no instalados en el país con recargos.



La diferencia con respecto al programa anterior es el enfoque en fomentar los proyectos de I+D en toda la cadena de la industria. Así como, la extensión del programa a los sectores de componentes y sistemas de producción de vehículos estratégicos, no limitado sólo a los fabricantes de automóviles.

El nuevo programa se ha dividido en tres ciclos de inversión a lo largo de 15 años, con renovación regulatoria en cada uno de ellos. Los fabricantes de vehículos y sus proveedores han obtenido incentivos para investigar, desarrollar y nacionalizar piezas de automóviles, pero ahora tienen más metas y más estrictas para cumplir con la eficiencia energética y la adopción de equipos y sistemas de seguridad del vehículo.

Cabe destacar que el programa contempla flexibilidad para las empresas en las decisiones sobre I+D; además de la reducción temporal del impuesto a la importación de productos que no tienen producción local (régimen ex-tarifario).

A continuación, se muestra el detalle de las diferentes iniciativas llevadas a cabo en el programa.

6.2.1. Etiquetado

- Todos los vehículos ligeros (desde 1/12/2018) y los vehículos pesados (a partir del 1/8/2023) deben proporcionar información sobre su eficiencia energética medida anualmente por Inmetro, con el consumo en km/l y emisiones de CO₂.
- A partir del 1/1/2020, los vehículos también deben incorporar información sobre el nivel de equipamiento y los sistemas de seguridad.

6.2.2. Eficiencia energética

- Los objetivos de eficiencia energética estipulados en Inovar-Auto en 2012 para ser alcanzados en 2017 siguen siendo válidos hasta 2022 (una reducción mínima obligatoria del consumo del 12,08% en comparación con los niveles de 2011, en megajulios por kilómetro, MJ/km).
- A partir de 2023, se requerirá una reducción mínima adicional del consumo en comparación con los niveles de 2017, que varía según tres categorías de vehículos:
 - 11% para coches y vehículos comerciales ligeros
 - 4,9% para vehículos 4x4 y SUV grandes con una superficie superior a 8m²
 - 8,6% para vehículos comerciales ligeros no derivados de automóviles para el transporte de carga o hasta 12 pasajeros.
- Como ya ocurre, los vehículos que no alcanzan el objetivo mínimo pagan una multa de R\$ 50 a R\$ 360 por unidad vendida, dependiendo de cuánto caiga por debajo de la meta.
- Los vehículos pesados sólo tendrán objetivos de eficiencia energética a partir de 2023, cuando también entre en vigor la nueva legislación Proconve P8 sobre emisiones contaminantes.

6.2.3. Seguridad

- A partir del 1/10/2022, todos los vehículos ligeros vendidos en el país deben adoptar un mínimo del 65% de una lista básica de siete dispositivos estructurales y tecnologías de seguridad de asistencia, que incluye:
 - Protección contra impactos laterales
 - Control electrónico de estabilidad (ESC)
 - Indicador de dirección lateral
 - Luz de circulación diurna (DLR)
 - Aviso de cinturón del conductor no abrochado
 - Aviso de frenado de emergencia (ESS)
 - Alerta o visibilidad trasera (cámara o aviso audible)



- El porcentaje mínimo de incorporación de estos equipos se eleva al 75% en 2023 y sigue aumentando 5 puntos porcentuales al año hasta alcanzar el 90% en 2026.
- Los vehículos vendidos sin los porcentajes mínimos indicados para cada año tendrán que pagar multas de R\$ 50 a R\$ 360 por unidad, dependiendo de la distancia porcentual (5% más allá del 20%) por debajo de la meta.
- En el caso de los vehículos pesados, los objetivos de adopción de las tecnologías de seguridad comienzan el 1/1/2027 y el equipo obligatorio seguirá siendo fijado.

6.2.4. Cumplimiento de las metas de eficiencia energética

- Los fabricantes de vehículos ligeros que superen el objetivo mínimo de aumento de la eficiencia energética (11%) obtienen un descuento adicional de 1 o 2 puntos porcentuales en el IPI a partir de 2023 – es el mismo beneficio adoptado por Inovar-Auto y que entra en vigor de 2018 a 2022.
- En el caso de los vehículos ligeros, obtiene 1% de descuento en el IPI quien mejore el objetivo en un 16,7% y 2% si el avance es del 21,5% sobre el consumo medio mínimo requerido en 2017 (objetivos Inovar-Auto).
- Para los vehículos 4x4 y SUV grandes (área superior a 8m²) el beneficio de un 1% del IPI es para mejoras del 5,6% y un 2% para mejoras del 9,8%.
- En el caso de los vehículos comerciales ligeros no derivados de automóviles para el transporte de carga o de hasta 12 pasajeros, el descuento es de 1% del IPI para una reducción del 14,2% y del 2% para una de 19,1%.

6.2.5. Cumplimiento de las metas de seguridad

- Los fabricantes e importadores que entre 2022 y 2026 ofrezcan de serie en sus vehículos ligeros el 100% de los siete artículos de seguridad de la lista básica (incluidos anteriormente) y al menos seis de una lista adicional de equipos, pueden obtener 1% del IPI, pero el beneficio sólo se aplicará si también se ha alcanzado el objetivo premiado de 1% de eficiencia energética.
- La lista adicional de equipos de seguridad incluye:
 - Sistema de frenado automático de emergencia (AEB)
 - Alerta o asistencia electrónica de despeje de carril (LDWS o LKAS)
 - Control de velocidad de crucero adaptativo (ACC)
 - Estructura de protección para peatones y de impacto lateral en poste
 - Control de somnolencia y distracción del conductor
 - Protección contra impactos delanteros para vehículos utilitarios

6.2.6. I+D+I

En la primera fase, de 2018 a 2023, los fabricantes de vehículos o piezas de automóviles habilitados para Rota 2030 se comprometen a realizar inversiones anuales en investigación, desarrollo e ingeniería, con contribuciones mínimas obligatorias determinadas por porcentaje de ingresos según la siguiente tabla:

Tabla 19: Inversión mínima en I+D+I prevista (% sobre facturación)

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fabricantes de vehículos ligeros y componentes	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	1,20%
Fabricantes de camiones y autobuses	0,25%	0,40%	0,50%	0,60%	0,75%	0,75%

Fuente: Rota 2030

Las inversiones en tecnologías de propulsión alternativas se considerarán:



- Dirección autónoma
- Soluciones de movilidad y logística
- Dispositivos de seguridad
- Eficiencia energética
- Modernización de procesos de producción
- Apertura de nuevas fábricas
- Desarrollo de proveedores y componentes

Los fabricantes pueden deducir hasta el 30% de las inversiones en I+D+I en el Impuesto sobre la Renta (IR) y Contribución Social sobre la Renta Neta (CSLL), limitadas al 30% de los impuestos adeudados. Si no registran ganancias, las empresas pueden acumular estos créditos fiscales para futuras devoluciones.

La deducción aumenta al 45% de IR y CSLL si la inversión se realiza en áreas consideradas estratégicas, que son:

- Fabricación avanzada
- Conectividad vehicular e industrial
- Movilidad y logística
- Propulsión alternativa a combustibles fósiles
- Dirección autónoma
- Inteligencia artificial
- Herramientas
- Nanotecnología
- Big data

Las inversiones pueden ser directas, dentro de las propias empresas, o aplicarse a proveedores, instituciones educativas, instituciones de investigación, centros tecnológicos y fondos de apoyo. En caso de no cumplir con las inversiones mínimas, la empresa puede ser inhabilitada del programa y pagar una multa del 2% en la facturación por el mes anterior a la infracción.

6.2.7. Nacionalización componentes

Los importadores de partes de automóviles no producidas en el Brasil, que hoy pagan un tipo de importación del 2% en régimen especial (ex-tarifario), estarán exentos del impuesto si aplican la misma cantidad en la nacionalización de estos componentes. La inversión en nacionalización debe realizarse junto con instituciones educativas, institutos de investigación, tecnología y centros estatales, siendo el período máximo de industrialización local del componente de tres años. De lo contrario, la empresa debe devolver todo lo que ha dejado de pagar más una multa del 100% sobre el importe.

El gobierno publicó en el Decreto 9.557 dos listas de interés en la nacionalización. El primero, de poco más de 100 elementos, incluye sistemas estratégicos y autopartes electrónicas como transmisión automática de doble embrague, plantas multimedia, cámara inversa, tracción híbrida y módulo de telemetría. La segunda lista cuenta con más de 2.000 piezas de automóviles básicas, como mangueras, guarniciones y bielas, todavía sin producción nacional, que podrán recibir inversiones en el lugar, tanto con recursos de la exención del 2% de los ex-tarifarios como de contribuciones en I+D+I que pueden tener descuentos de IR y CSLL.



7. Información de interés

7.1. Definición del sector

La industria auxiliar de la automoción abarca una amplia gama de productos. Este estudio de mercado abarca las siguientes partidas según el código TARIC:

Tabla 20: Códigos TARIC foco del estudio de mercado

Partida	Denominación	Partida	Denominación
4011	Neumáticos nuevos de caucho	8511	Aparatos eléctricos (bujías, magnetos, distribuidores)
401110	Piezas de caucho-metal para automóviles	8512	Aparatos eléctricos (alumbrado, señalización, limpiaparabrisas)
401120	Guarniciones de fricción	8518	Cajas acústicas, altavoces
401699	Piezas de caucho-metal para automóviles	8526	Aparatos de navegación asistida
6813	Guarniciones de fricción	8527	Aparatos receptores de radioemisiones
681381	Guarniciones para frenos	852721	Aparatos receptores de radioemisiones
7007	Vidrio de seguridad	8536	Aparatos para la protección y conexión de circuitos
700711	Vidrio contrachapado, de empleo en automóviles	8542	Circuitos electrónicos integrados
700721	Vidrio templado, de empleo en automóviles	854430	Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables...
700910	Espejos retrovisores	8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
830120	Cerraduras para puertas de automóviles	8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
830230	Guarnecidos para automóviles	8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles
83026090	Aparatos eléctricos (alumbrado, señalización, limpiaparabrisas)	870810	Parachoques
8407	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa	870821	Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina)
840733	De cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 1000m ³	870830	Frenos
840734	De cilindrada superior a 1000m ³	870840	Cajas de cambios
8408	Motores diesel o semi-diesel	870850	Ejes y transmisión
840820	Motores de los tipos utilizados para propulsión de vehículos del capítulo 87	870870	Ruedas
8409	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408	870880	Sistemas de suspensión
840991	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408 (No aviación)	870891	Radiadores
8413	Bombas de combustión	870892	Silenciadores y tubos de escape
841330	Bombas de combustión	870893	Embragues
841520	Acondicionadores de aire	870894	Volantes y cajas de dirección



842131	Filtros para entrada de aire en motores de encendido	870895	Airbag
84213190	Filtros para entrada de aire en motores de encendido (No aviación)	9026	Aparatos electrónicos para la medición de presión de líquidos y gases
8483	Árboles de transmisión	9029	Velocímetros
8484	Juntas metaloplásticas	9104	Relojes de tablero de instrumentos
8507	Baterías	940120	Asientos de automóviles
850760	Baterías de ion de litio		
Fuente: elaboración propia			

7.2. Ferias y publicaciones

Automec – Feira Internacional de Autopeças, Equipamentos e Serviços

www.automecfeira.com.br

Salón Nacional e Internacional de Piezas para Motos

<http://www.salaodasmotopecas.com.br/>

7.3. Asociaciones e instituciones, zonas industriales

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.

www.anfavea.com.br

ABEIVA - Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores.

www.abeiva.com.br

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

www.abnt.org.br

AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva.

www.aea.org.br

SINDIPEÇAS - Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores.

ABIPEÇAS - Associação Brasileira da Indústria de Autopeças.

www.sindipecas.org.br



ANRAP – Associação Nacional dos Remanufaturadores de Autopeças.

www.anrap.org.br

ANDAP – Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças.

www.andap.org.br

ANFAPE – Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças.

<http://www.anfape.org.br/>

7.4. Zonas francas

Zona Franca de Manaus (ZFM): La Zona Franca de Manaus está integrada por tres polos económicos: comercial, industrial y agropecuario, y se enmarca en el área comprendida por los estados brasileños de Acre, Amazonas, Rondônia, Roraima y las ciudades de Macapá y Santana, en el Estado de Amapá. Se trata de un territorio que goza de una serie de incentivos fiscales y que fue ideado como un modelo de desarrollo regional sostenible, para la creación de una base económica en la Amazonia Occidental y para promover la integración socioeconómica de la región. La contribución al desarrollo regional se realiza a través del fomento de las inversiones, el apoyo a las actividades productivas, la dotación de infraestructuras adecuadas, asistencia técnica, formación de la mano de obra y generación de empleo y renta.

En la ZFM hay unas 600 industrias que generan más de medio millón de empleos directos e indirectos. El perfil de la mayoría de estas industrias es de los sectores electrónica, motocicletas y químico. Entre otros productos se fabrican aparatos móviles, de audio y de video; motocicletas o concentrados para refrescos entre otros.

En materia tributaria las empresas ubicadas en la ZFM cuentan con un tratamiento diferenciado del resto del país, pudiendo acogerse a una serie de beneficios fiscales que compensan otros gastos como los relativos al transporte. Así, además de los incentivos ofrecidos por el Gobierno Federal también existen políticas tributarias estatales y municipales específicas.

La gestión de la ZFM es realizada por la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus, o SUFRAMA (www.suframa.gov.br), entidad gubernamental dependiente del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC) encargada de administrar la concesión de incentivos fiscales del gobierno brasileño dirigidos a los proyectos instalados en la demarcación de la ZFM, así como al desarrollo de acciones para la identificación y difusión de oportunidades de negocio con la finalidad de atraer nuevas inversiones a la región.



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
BASQUE GOVERNMENT**