

XI Congreso de Administración del Centro de la República. VII Congreso de Ciencias Económicas del. Instituto Académico Pedagógico de Ciencias Sociales de la UNVM, Villa María, 2022.

Análisis del impacto económico, en la industria automotriz canadiense por la imposición de normas sanitarias para cruzar la frontera americana.

MUNGUIA VAZQUEZ, GABRIELA y BECERRIL TORRES, OSVALDO U.

Cita:

MUNGUIA VAZQUEZ, GABRIELA y BECERRIL TORRES, OSVALDO U. (2022). *Análisis del impacto económico, en la industria automotriz canadiense por la imposición de normas sanitarias para cruzar la frontera americana. XI Congreso de Administración del Centro de la República. VII Congreso de Ciencias Económicas del. Instituto Académico Pedagógico de Ciencias Sociales de la UNVM, Villa María.*

Dirección estable:

<https://www.aacademica.org/xi.congreso.de.administracion.del.centro.de.la.republica.vii.congreso.de.ciencias.economicas.del/115>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/er0M/VP0>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite:
<https://www.aacademica.org>.

TITULO: Análisis del impacto económico, en la industria automotriz canadiense por la imposición de normas sanitarias para cruzar la frontera americana

LINEA 13. Marketing. Negocios internacionales. Desafíos y oportunidades ante los nuevos escenarios comerciales

Munguía Vázquez Gabriela

Palabras claves: intercambio comercial, Transporte terrestre, Covid-19, restricciones sanitarias

Introducción

Cuando pensamos en las palabras flujos comerciales y transportación, normalmente viene a nuestra mente tratados comerciales e intercambios, ocasionados o forzados por la proximidad geográfica de los países, o a la capacidad de estos para realizar cruces fronterizos. Sin embargo, hoy con la “nueva normalidad” ejercida después de la pandemia del COVID-19, se han puesto de manifiesto nuevas interrogantes sobre la forma de intercambiar los bienes y servicios, así como de realizar los traslados vía terrestre de los mismos. Hoy, la nueva normalidad ha exigido estándares diferentes tanto en la transportación, en el envase, embalaje y/o la documentación para el envío de los bienes producidos desde su lugar de origen hasta el de destino, transformando la cadena de suministro y el tipo de transporte utilizado, por lo que, estos se han convertido en en las piezas fundamentales de envío de mercancías a través de las fronteras.

El Gobierno de Canadá se ha enfocado en trabajar con las provincias y los territorios, así como cada una de las industrias para ayudar a prevenir la propagación del COVID-19 desde el inicio del 2020; ya que han evaluado las implicaciones que se pudieran tener sobre la fluidez en la Cadena de Suministro; Por lo que, han procurado mantener en movimiento sus Cadenas de aprovisionamiento, tanto de bienes como de servicios, a través de la protección de todo el personal involucrada en ella, lo cual ha implicado campañas de vacunación contra el COVID-19 exhaustivas, reportando que cerca del 80% de la población cuanta hoy en día con al menos una dosis, a su vez a reforzado el uso de Cubrebocas (mascarillas), e incentivado la obtención y manejo del pasaporte de vacunación para cruces fronterizos (Office of the chief Economist, 2020)

Si bien los cruces fronterizos que se realizan entre Canadá y Estados Unidos han presentado diferentes restricciones sanitarias, siendo a partir de diciembre del 2021, que se han colocado nuevas y más estrictas normas sanitarias las cuales exigen (principalmente) la vacunación obligatoria, lo que ha desatado una serie de protestas a nivel nacional e internacional (en apoyo a los transportistas). El caso específico de estudio de esta investigación es Canadá y el auto dominado “Convoy de la libertad” que ha paralizado la ciudad de Ottawa, y principalmente de Ontario en su punto de cruce con el puente Ambassador, que cruza de la ciudad de *Windsor* a Detroit hundiéndola en un desorden y caos de transporte de mercancías, con vehículos detenidos y parados por doquier como símbolo de protesta, así el objetivo principal de este artículo es el dar a conocer el impacto económico que las normas sanitarias han tenido en la industria automotriz Canadiense.

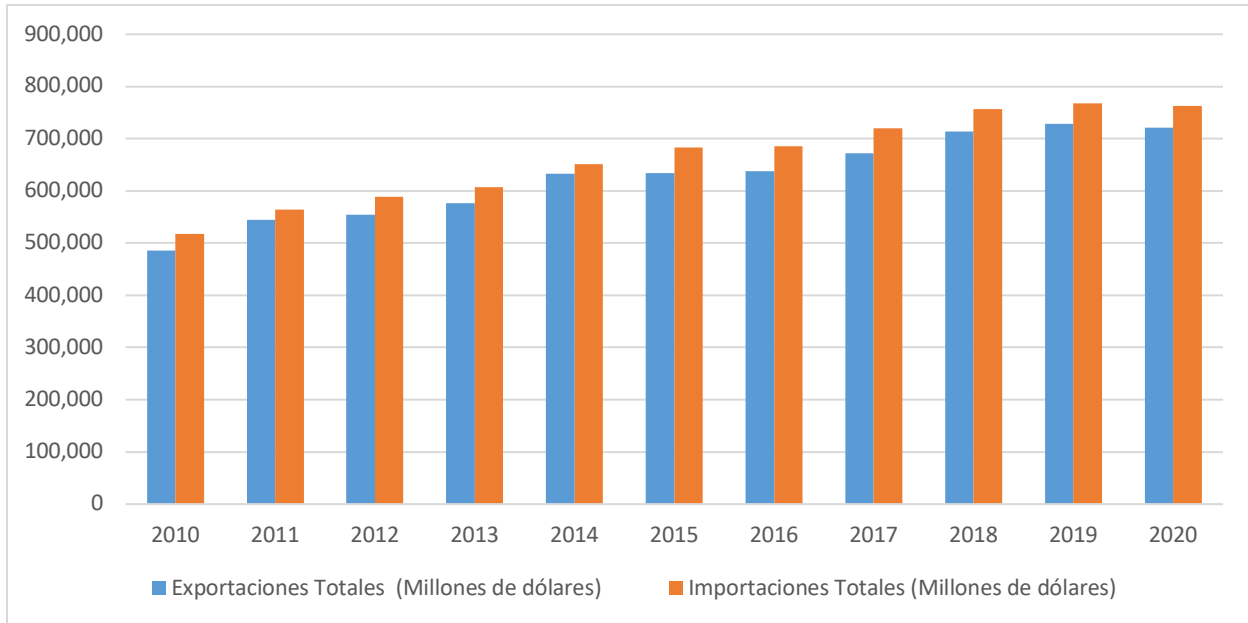
Las medidas que se han adoptado incluyen el uso obligatorio de cubre bocas, chequeos de salud, medición de temperatura y sobre todo restricciones a los viajeros internacionales, que no solo han impactado a los pasajeros aéreos sino también a los que utilizan otros medios de transporte como el carretero o marítimo para arribar a Canadá (CBC, 2022). A su vez se han presentado y afrontado desde el gobierno diferentes retos que tienen que ver con el desarrollo de corredores comerciales, que en breve serán dotados de infraestructura para soportar adecuadamente el flujo comercial, ya que los actuales presentan deficiencias (Martner-Peyrelongue, C. 2007). Si bien, se ha programado un plan estratégico por parte del gobierno de Canadá que se llama: Plan estratégico de transportación 2030, con la finalidad de innovar e integrar un sistema de transporte que soporte adecuadamente el crecimiento de la economía y el comercio (traducción propia Gobierno de Canadá, 2020), pero aún se deben de esperar varios años para ver los resultados tangiblemente.

I.-El intercambio de mercancías entre Estados Unidos y Canadá

Al hablar del transporte y su importancia en el intercambio de bienes y servicios resulta crucial, el realizar una medición de la aportación que tiene éste en el Producto Interno Bruto (PIB), de Canadá, donde las exportaciones de bienes y servicios alcanzaron en su conjunto 729 billones de dólares para el 2019 y para el 2020 de 721 billones de dólares, es decir hubo un decremento cercano a 8 billones de dólares en el monto de las exportaciones totales. Por su parte los servicios exportados reportan un 18% del total de las exportaciones realizadas, con un promedio anual de crecimiento de 5.7% desde el 2010 (Statistics Canada, 2021). Sin embargo, se debe mencionar que Canadá a tenido un déficit comercial en la última década con sus principales socios, observándose que las importaciones que ha requerido en términos

totales han sido mayores que las exportaciones realizadas, tal es el caso del año 2019, donde las exportaciones fueron de 767 billones de dólares y el año 2020 fue de 762 billones de dólares (traducción propia de Gobierno de Canada, 2021).

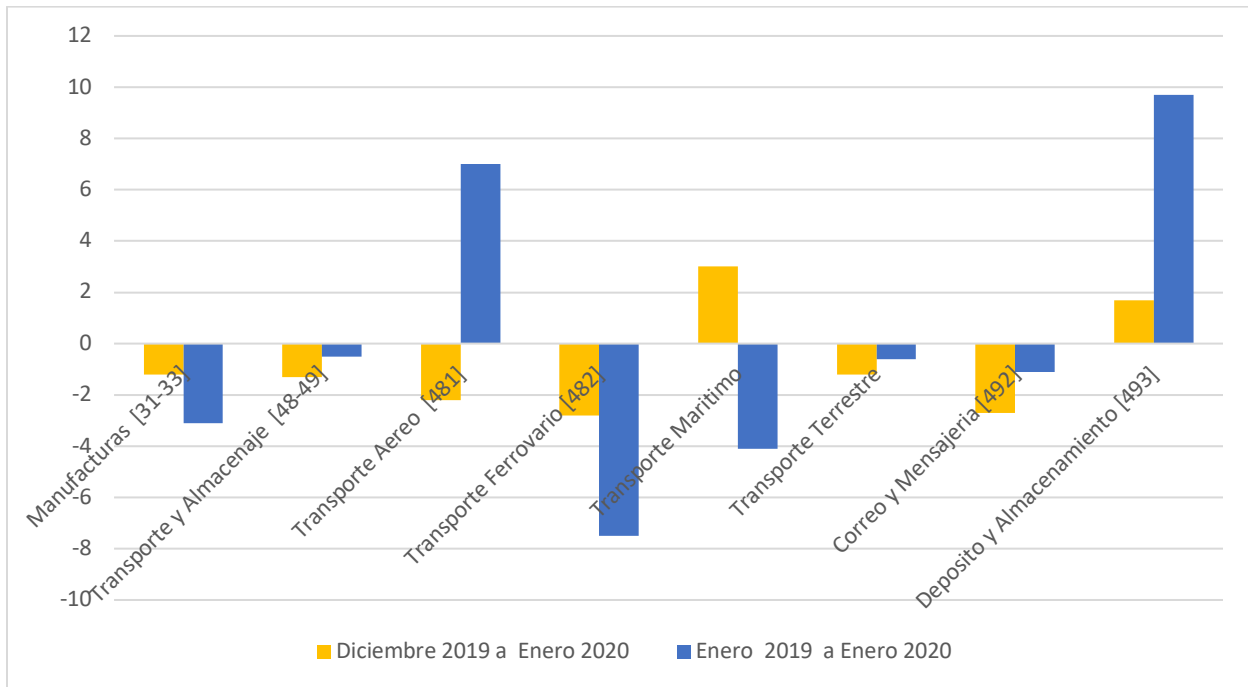
Grafica1.- Exportaciones e Importaciones totales de Canadá 2019-2020, en millones de dólares



Fuente: Elaboración propia con base en Estadísticas de Canadá, Tabla 36-10-0014-01. En línea <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=3610001401> Recopilado en 14 de febrero 2022.

Como se puede observar en la gráfica anterior el intercambio de bienes y servicios es de vital importancia para Canadá, sobre todo en ciertos productos sensibles como son los manufacturados y que requieren una cualificación de sus manos de obra a nivel medio u alto, y que se conjugan perfectamente para realizar el ensamblaje de productos automotores que surten ambos lados de la frontera (traducción propia Gobierno de Canada, 2021). Con base al porcentaje de representatividad de ciertos sectores se puede observar que las exportaciones canadienses se concentran en productos manufacturados, que son enviados a través de los diferentes cruces fronterizos, pero especialmente del puente puente *Ambassador*, que va de Windsor, Canadá a Detroit en Estados Unidos.

Gráfica 2.- Aportaciones al PIB por Sectores y subsectores productivos, tasas de crecimiento, 2019-2020

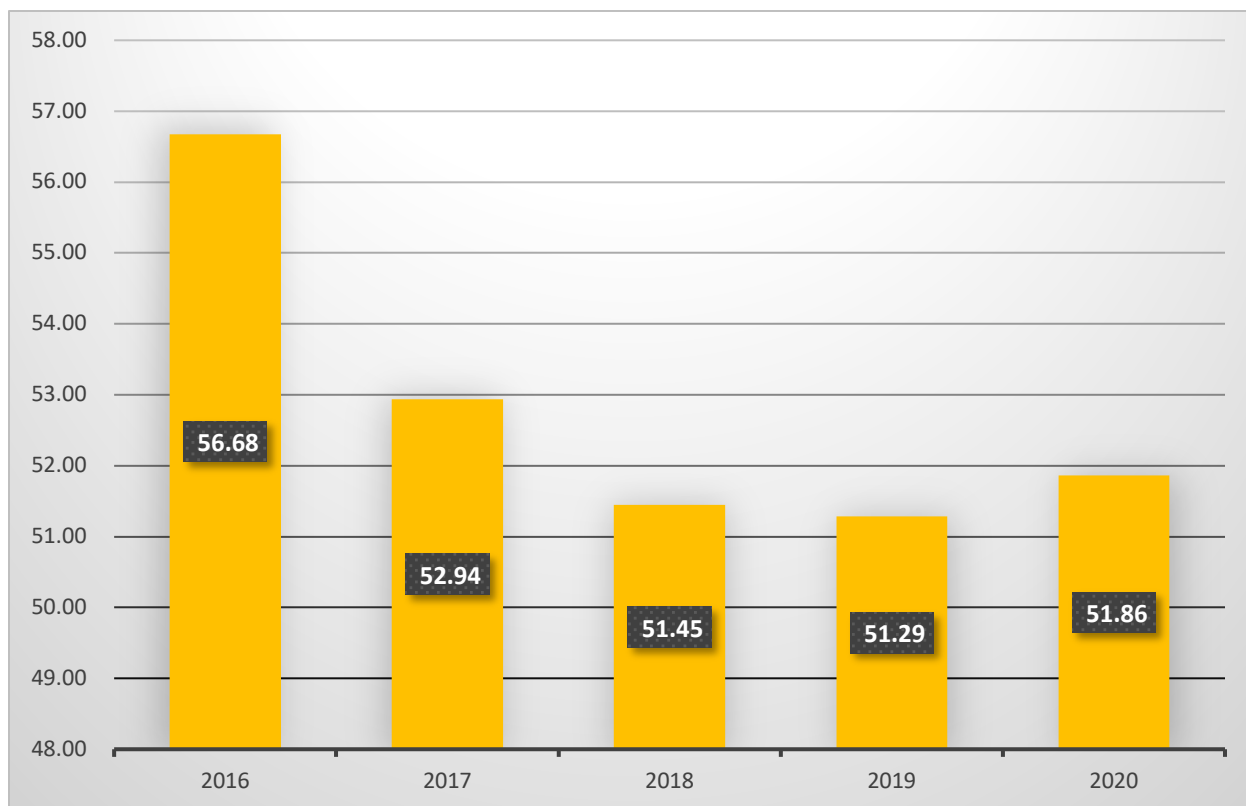


Fuente: elaboración propia con base en estadísticas en línea del Gobierno de Canadá: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>, recopilado el 14 de febrero 2022.

Como se puede observar en la gráfica 2, se denotan las tasas de crecimiento que han tenido ciertos sectores como el manufacturero a lo largo del 2019 y 2020. Donde se observan tasas decrecientes cercanas en diciembre 2019-y enero 2020 al -2 %, por su parte, el periodo completo enero 2019- enero 2020 denota tasas mucho mas negativas cercanas al -4 %.

A su vez, se vislumbra algunos sub-sectores como el de transporte y almacenaje con tasas de crecimiento negativas para ambos periodos de estudio. Sin embargo, en específico se denota que el transporte aéreo tuvo un repunte en su tasa de crecimiento en el periodo enero 2019-2020, cercano al 7 %, lo cual puede estar asociado a las restricciones carreteras y de cruces fronterizos que se tuvieron a partir del COVID-19 (Statistics Canada, 2021). Por su parte el sub-rubro de depósitos y almacenamiento denotó en el periodo enero 2019, enero 2020, una tasa de crecimiento cercana al 10% como aportación al PIB, la cual puede ser asociada, a la detención de la cadena de suministro que se vivió tan abruptamente y que obligo a las grandes empresas a tomar medidas precautorias de almacenamiento de materias primas (Statistics Canada, 2021).

Grafica 3.-Porcentaje de exportaciones de productos manufacturados en Canadá hacia Estados Unidos 2016-2020



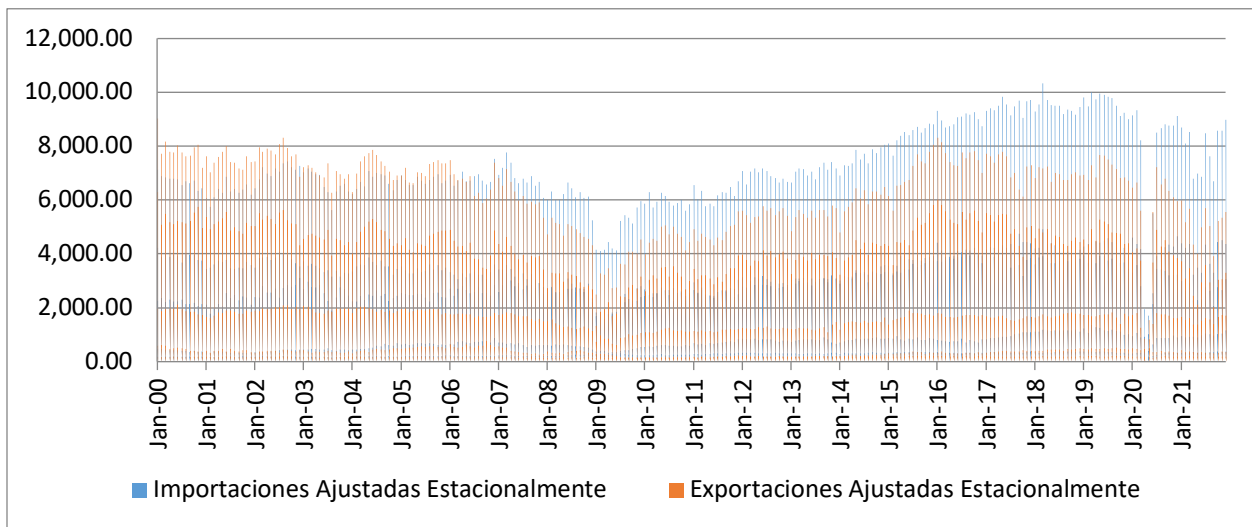
fuelle: Elaboración propia con base en estadísticas obtenida de la UNCTAD (2021), en línea: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=217476>, Recopilada el 15 de Febrero 2022.

En el caso muy específico de Canadá los años 2018 y 2019, el sector de manufacturero tuvo un decremento notable en sus exportaciones hacia Estados Unidos, en comparación de otras industrias. En la gráfica anterior se denota que el porcentaje que se obtuvo en 2018 fue de 51.45% en comparación con un 56.68% obtenido en el año 2016. Por su parte el año 2019, presenta una ligera contracción en comparación con el año 2020 que presenta un porcentaje de exportaciones manufactureras del 51.86%.

Si bien es sabido, en el año 2019, los tres principales bienes exportados por Canadá en términos de valor fueron productos electrónicos, vehículos de motor y partes automotrices, donde estos tres productos en su

conjunto acapararon el 47% del total de productos exportados (traducción propia Gobierno de Canada, 2021). Ahora bien, sí se estudia detenidamente los vehículos de motor y autopartes, se observa que son de las mercancías mas comerciadas por la vía del puente *Ambassador*, las cuales han sido fuertemente afectadas por los bloqueos presentados recientemente.

Gráfica 4.- Total de Mercancía Comerciada por Canadá en vehículos de motor y autopartes (x 1,000,000), 2000-2021 mensual



Fuente: Estadísticas de Canadá, Tabla 12-10-0121-02 Mercancía Comerciada en vehículos de motor y autopartes (x 1,000,000) en línea: <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tb11/en/tv.action?pid=1210012102>

Como se puede observar en la gráfica 4, a partir de enero del 2009 las importaciones totales realizadas por Canadá de vehículos de motor y autopartes denotó una mayor participación, cercana a los 4,000 millones de dólares; monto que a partir de ese año comenzó su incremento diferenciador con las exportaciones denotándose en un déficit comercial dentro de este rubro.

Para enero del 2019, diez años después, se puede observar que las importaciones rondaban los 10,000 millones de dólares, y decreciendo para el año 2021, ubicándose en 8,000 millones de dólares. Cabe hacer mención que para este rubro de vehículos de motor y las autopartes se registro un crecimiento sobresaliente entre el año 2010 y 2016, con tasas positivas, que se vieron empañadas en 2018 -2016 con tasas negativas de crecimiento (Statistics of Canada, 2021)

II.- La Utilización de los diferentes medios de transporte en el intercambio de mercancías entre Canadá y Estados Unidos

Sí, se resumiera la forma de como se transportan e intercambian las mercancías entre los países, se podría observar el cambio tan drástico que ocurrió a partir del Covid-19; existiendo varias razones para determinar el impacto que este dejó en el uso de ciertos modos de transportación debido a su costo, o incluso a las restricciones sanitarias que se impusieron, lo cual impedía tener algunos bienes demasiado tiempo en los centros de almacenaje (Estadísticas de Canadá, 2021). Se debe denotar, que muchos de los bienes de exportación (que eran perecederos) fueron transportados vía aérea, a pesar de su alto costo, buscando la rapidez que este medio de transporte les proporcionaba, y arriesgándose a largos periodos de sanitación en los aeropuertos o incluso de documentos y permisos fitosanitarios y zoonosanitarios que en esos momentos aun no eran claros. Y todavía mas se aunó a este problema la sobredemanda de contenedores de carga que se reporto debido al alza de contagios de COVID-19 que se vivieron.

En los primeros tres meses del año 2020, en comparación con el mismo periodo del 2019, los flujos comerciales tanto de importaciones como de exportaciones vía terrestre cayeron en 1.2% en las exportaciones y un 5.7% en las importaciones (Departamento de Comercio de EE.UU, 2021).

Tabla 1: Porcentaje de Cambio en el Comercio por tipo de transporte, 2019-2020

	2019 (Billones de dólares)	Primer trimestre 2020 (porcentaje de cambio)	Marzo 2020 (Billones de dólares)	Marzo 2020 (porcentaje de cambio)
Exportaciones				
Total	139	-1.2	48	-7.9
Aéreo	17	3.8	5.6	-1.0
Marítimo	24	-6.3	8.3	-12
Otro	21	5.6	6.7	-20

Tren	21	-3.8	7.4	-6.4
Terrestre: Autotransporte	56	-1.7	20	-3.3
Importaciones				
Total	139	-5.7	49	-8.4
Aéreo	20	-7.8	7.1	-6.4
Marítimo	30	-8.3	10	-9.3
Otro	4.0	-0.3	1.2	-17
Tren	12	0.8	4.6	-5.5
Terrestre: Autotransporte	74	-5.3	26	-8.7

Fuente: elaboración propia con base en Global Trade Atlas. Retrieved on May 7, 2020. Cálculos de la OCE. En línea: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>

Como se observar en la tabla anterior, las importaciones vía terrestre en concreto cayeron en un 5.3% en el primer trimestre del 2020, hoy a dos años de iniciado el confinamiento por COVID-19, no han permitido recuperar el numero de envíos vía terrestre. Hoy, las exportaciones e importaciones de productos automotores son los que han sufrido el embate de esta pandemia, ya que desde marzo del 2020, las empresas de este sector cerraron o tuvieron que hacer uso escalonado de los tiempos de producción, debido a enfermedad de sus operadores, falta de componentes electrónicos, fallas en la cadena de suministro o la mas reciente; las protestas contra las normativas sanitarias impuestas de uno y del otro lado de la Frontera entre Canadá y Estados Unidos (Departamento de Comercio de EE.UU, 2021).

Así, a pesar del largo viaje entre el envío del producto y su recepción final, la exportación de productos vía marítimo paso a ocupar un puesto preponderante para suplir de alguna manera la sobredemanda de bienes que se tenía; pero esto cambio rápidamente ya que para el primer trimestre del 2020 los embarques de importación marítimos cayeron en un 8.3% y mostro un porcentaje negativo de cambio respecto al 2019 fue de 9.3% (traducción propia Gobierno de Canadá, 2020)

Retomando el objetivo principal de esta investigación que versa sobre la importancia de dar a conocer el impacto económico que las normas sanitarias han tenido en la industria automotriz canadiense, se debe hacer una contextualización de la importancia del puente *Abassador* el cual va de Windsor, Canadá a Detroit, Estados Unidos el cual ha estado cerrado en gran parte desde el lunes 28 de enero del 2022 por la noche. Este cruce fronterizo transporta alrededor de una cuarta parte del intercambio comercial entre Estados Unidos y Canadá. Los fabricantes de automóviles, tales como: General Motors, Ford, *Stellantis* y Toyota Motors se ha visto obligados a frenar su producción (CBC news, 2022).

Figura 1.- Cruce fronterizo del puente *Ambassador*, que va desde Windsor, Canadá a Detroit, Estados Unidos



Fuente:https://imagenes.20minutos.es/files/image_656_370/uploads/imagenes/2022/02/11/frontera-entre-canada-y-ee-uu-bloqueada-por-las-protestas-antivacunas.jpeg

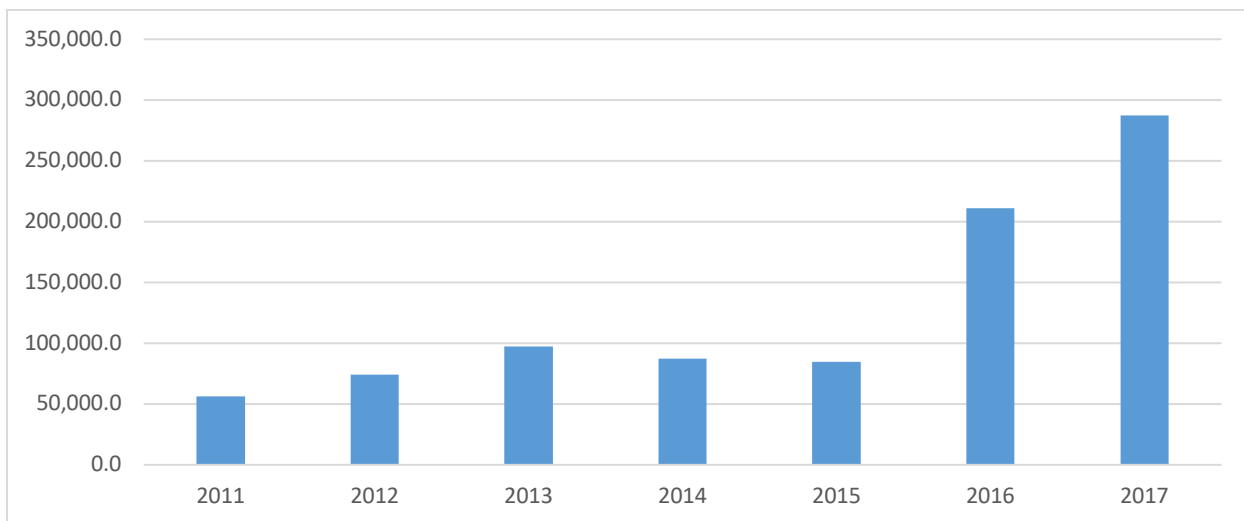
En la figura 1, se observa el cruce terrestre entre Canadá y Estados Unidos donde fluyen el mayor número de importaciones y exportaciones del sector automotriz, convirtiéndose en la carretera de 1,600

kilómetros de mayor importancia económica en el hemisferio occidental; donde se alcanzan a comerciar un total de 664,000 millones de dólares en bienes entre los dos países en el 2021 (CBC news, 2022).

Así con datos del Departamento de Comercio de EE.UU (2021). El Estado de Michigan estima que el 30% del total de su mercancía comerciada se realizó por el puente *Ambassador*, el cual es de propiedad privada, uniendo a Detroit del lado americano y Windsor, Ontario. Se estima además que 10,000 vehículos comerciales, tanto tracto camiones como contenedores de carga, cruzan el puente diariamente (US Census Bureau, 2015). Sin embargo, el principal logro de este puente se encuentra centrado en la gran industria de autopartes y ensamblaje que se encuentra en ambos lados del puente, ya que se tienen contabilizadas 12 plantas armadoras y tener 13% de la fuerza laboral de la industria del país, solo después de por Ohio e Indiana. (CBC news, 2022).

Con base en información del Departamento de Comercio de Estados Unidos (2017), se puede mencionar que Michigan se ubica como uno de los más atractivos al contar con 12 armadoras y 35 firmas de autopartes y suministros del sector, ubican las diferentes firmas, principalmente en la ciudad de Detroit; generar 943,619 empleos. Ahora bien, en cuanto al número de embarques realizados por este puente, se puede contabilizar lo siguiente:

Gráfica 5.- Número de embarques del sector automovilístico por la aduna de Windsor, 2011-2017



Fuente: Gobierno de Canadá (2021), Estadísticas sobre Transportación en Canadá, [base de datos] en línea: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>

Como se puede observar, el mejor año en cuanto a número de embarques realizados por esta aduana se encuentra el año 2017, rondando los 300,000 embarques manejados por esta aduana convirtiéndose en el principal punto de cruce entre Estados Unidos y Canadá sobre todo para el sector automotriz; el cual se encuentra fuertemente arraigado en Detroit, Estados Unidos. Ya para el año 2021, Estados Unidos importó más de un millón de vehículos completos de Canadá, por un valor aproximado de 25,000 millones de dólares, y por su parte Canadá, importa 750, 000 vehículos estadounidenses en el mismo período de estudio, con un valor aproximado de 14,000 millones de dólares (IHS Markit, 2021).

Sí, se busca analizar la importancia de importar y exportar por esta vía, se debe de valorar la problemática que ha presentado desde el 28 de enero del 2022, lo cual ha generado, que en otros países se den marchas y manifestaciones de apoyo a los camineros y el auto denominado “convoy de la libertad” ante las restricciones sanitarias impuestas para el cruce del autotransporte de carga por puente *Ambassador*, causando estragos tanto económicos como de administración en las Cadenas de abastecimiento del sector de autopartes y manufacturas (CBC news, 2021).

III.- Importancia del Puente *Ambassador* en las manifestaciones contra las normas sanitarias

El puente, sobre el río Detroit, era el puente colgante más largo del mundo cuando se construyó en 1929 gracias a su longitud de 564 metros, un título que ostentó hasta 1931. Hoy con una altura de 152 pies, el Ambassador Bridge (puente Ambassador) de 92 años tiene solo dos carriles de ancho en cualquier dirección. Así a pesar de sus limitantes en cuestión de infraestructura, es conocido como el cruce fronterizo número uno entre Estados Unidos y Canadá, todo ello debido a la dificultad geográfica que otorgan los Grandes Lagos que separan el este de Estados Unidos y Canadá, los cuales limitan fuertemente, la cantidad de lugares donde es posible cruzar la frontera por tierra (Seisdedos I., 2022).

Si bien existen otras alternativas de cruce terrestre entre estos dos países; el Puerto Huron, Michigan, y Sarnia, Ontario, pero la ruta implica un desvío de 241 kilómetros y ha tenido su propia cuota de protestas en febrero, lo que hace que sea riesgoso para los camiones intentar cruzar la frontera allí (Seisdedos I., 2022).

Finalmente se debe hacer mención que gran parte de su importancia y por la cual es sujeto de investigación el día de hoy se debe principalmente al número de mercancía que se comercia sobre él, y que son equivalentes a más de 25 por ciento de intercambios comerciales anuales entre Estados Unidos y Canadá; por lo que, las manifestaciones presentadas a partir del día 28 de Enero del 2022 y el bloqueo del puente han sido catalogadas como un mecanismo de presión para lograr derogar los mandatos de vacunas y otras restricciones por el COVID-19. El movimiento se ha convertido en una protesta pública general contra la intrusión del gobierno del primer ministro Justin Trudeau (primer ministro de Canadá) (Office of the chief Economist, 2020).

El sentir generalizado ante los bloqueos por las restricciones sanitaria, para muchos, ha sido exagerada, generado impactos económicos importantes, las empresas automáticas asentadas en Detroit mencionan que la ciudad ha sido tomada como “rehén”, impidiendo la libre movilidad de los embarques, ya que los bloqueos se han llevado acabo con semirremolques y otros vehículos pesados los cuales se colocaron en las las calles del centro que conducen a los edificios del parlamento federal en Ottawa, y que han hecho sonar sus claxon intermitentemente causando malestar general en la población de la capital (Office of the chief Economist, 2020).

Si bien desde el 21 de marzo de 2020, el paso por este punto fronterizo terrestre, entre Estados Unidos y Canadá fue restringido, como medida de contención sanitaria ante los embates del COVID-19, permitiéndose solo el tránsito a trabajadores esenciales de la cadena de abastecimiento y a personas que por fuerza mayor requieran entrar a Estados Unidos o a Canadá (Seisdedos I., 2022). Cabe hacer mención que con las estadísticas analizada se ha logrado detectar que Canadá mantiene una de las normativas más estrictas del mundo con relación a los viajeros internacionales; las personas que ingresen al país, nacionales o extranjeros, deben permanecer en aislamiento por 14 días, adicionalmente, quienes ingresen por alguna de las terminales aéreas deben pasar los primeros tres días de aislamiento en un hotel seleccionado por las autoridades, cuyo costo asciende a 1, 600 dólares por persona(Gobierno de Canadá, 2021)

A su vez se ha podido contrastar que el cierre de las fronteras y las medidas tan estrictas han ayudado a mitigar la propagación del COVID- 19, a su vez el avance que se ha tenido en el lado canadiense, sobre la vacunación son importantes, el índice de la población que ha recibido, al menos, una dosis contra COVID-19 es del 25%, mientras que solo el 2.4%, de los habitantes ha sido inmunizado totalmente, en contra parte en territorio estadounidense se observa que 42% ha recibido, al menos, una dosis, mientras que 29% ha sido inmunizado totalmente (traducción propia Gobierno de Canadá, 2022)

Siguiendo con el recuento de los daños se observa que para el 13 de febrero, los bloqueos del “convoy de la libertad”, ya habían generado importantes pérdidas económicas, obligando al Gobierno de Canadá a otorgar ayudas por valor de 200 millones de dólares canadienses (138 millones de euros), principalmente destinados estos apoyos para las empresas de Ottawa afectadas por las protestas, que se vertían sobre la no obligatoriedad de contar con el pasaporte de vacunación (Gobierno de Canadá, 2022); por lo que, desde el 6 de febrero, el primer ministro de Canadá invocó poderes de emergencia no empleados desde 1970 para hacer frente a las protestas, el cual permite al Gobierno federal anular el poder de las provincias y autorizar medidas temporales especiales para garantizar la seguridad en cualquier zona del país debido a ciertos acontecimientos (Seisdedos I., 2022).

Como se puede observar, una protesta que puede tomar tintes políticos y de resistencia, se convirtió en el caso de Canadá en una afectación Económica, que aun sigue teniendo repercusiones en el ensamblado de autos y el cruce de mercancías por vía terrestre, lo cual deja en claro que la pandemia del COVID-19, afecto no solo la salud de los individuos sino la economía de sectores como el automotriz y auto partes, que aun dependen de la mano de obra calificada y de una buena administración de la cadena de suministro para ser eficientes.

IV.- Conclusiones

Como es bien sabido la industria automotriz y de autopartes representa un cuatro por ciento de la producción económica mundial.; donde la mayor parte de la producción de autopartes es consumida en el bloque comercial de América del Norte (principalmente Estados Unidos y Canadá), al igual que ocurre con los vehículos terminados, los cuales cerca del 86% se quedan en esta zona; el resto de los destinos, están muy por debajo de lo que se comercializa en ese mismo bloque. Cabe hacer mención que el segmento de autopartes es el de mayor demanda de la industria automotriz (35.7%), en la cual siete de cada diez dólares americanos que se producen en esa misma actividad han sido generados a través de materiales importados (Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., 2020)

Así, desde 2018 se ha observado que los flujos tanto de importaciones como de exportaciones han presentado una desaceleración constante. El ritmo de las exportaciones se ha relacionado con la reducción de la demanda del mercado de Estados Unidos. Un ejemplo claro de ello es la empresa matriz de Chrysler, la cual planeaba eliminar un turno en Windsor, Ontario, debido a la escasez de semiconductores, los chips de computadora esenciales para los sistemas de control de navegación, la

gestión del motor y un montón de otras funciones. Por su parte, la emergencia sanitaria del COVID-19 aceleró el deterioro de las ventas a nivel mundial; evidenciando la dependencia de la industria automotriz hacia los suministros de origen asiático, denotando también la necesidad de una mayor diversificación y capacidad de respuesta ante las diferentes contingencias que se presenten, especialmente en el diseño de la cadena de suministro del futuro.

A su vez se lograron detectar los errores existentes en todos los segmentos de la industria automotriz, desde el aplazamiento de lanzamientos, hasta nuevos esquemas de comercialización de vehículos, donde la región de América del Norte depende en gran medida de la sincronización de los 3 países miembros del antiguo TLCAN (NAFTA por sus siglas en inglés) hoy T-MEC, y sus respectivas cadenas de suministro (Transport Canada, 2020). Por lo que, se acuerdo con las estimaciones y diferentes fechas de reanudación de las actividades, por parte de los gobiernos involucrados, se espera que para julio las empresas del ramo automotriz en Estados Unidos alcancen el 91% de su nivel de producción antes de la crisis, en México el 88%, y en Canadá el 95%. (Cohen, P.,2021).

Sin embargo, las buenas noticias han llegado para Detroit, a pesar de los bloqueos generados por la imposición de medidas sanitarias diversas, la construcción de una planta de fabricación de baterías para vehículos eléctricos en la ciudad de Windsor, Ontario, promete ser un importante generador económico y crear miles de nuevos puestos de trabajo (CBC news, 2022)

Así, el fabricante surcoreano de baterías *LG Energy Solution* y el fabricante europeo de automóviles *Stellantis*, junto con los tres niveles de gobierno, federal, provincial y municipal, anunciaron la “mayor inversión en la industria del automóvil” de la provincia y del país. Esa inversión significa la instalación de la primera planta de baterías de iones de litio para vehículos eléctricos (VE) a Canadá. Está previsto que entre en funcionamiento en 2024. Se estima que esa inversión de unos 4,900 millones de dólares ayudará a Windsor, ciudad de unos 422,000 habitantes fronteriza con Estados Unidos, a recuperar su posición como capital del automóvil en Canadá (Transport Canada (2020)

Conviene destacar que el COVID-19 y la emergencia sanitaria se ha declarado en un momento en que la industria automotriz ya experimentaba un fuerte deterioro y se estaban registrando desplazamientos debido al cambio climático, los avances tecnológicos, los cambios demográficos y la incertidumbre y turbulencias del mercado. Incluso antes de la pandemia, la producción de vehículos nuevos se había estancado debido al bajo volumen de ventas. Se anticipaba que, solo en Alemania, la llegada de los vehículos eléctricos iba a generar la pérdida de 400 000 puestos de trabajo. (OIT, 2021)

El impacto económico de la pandemia en la industria automotriz y en sus trabajadores es importante. Sin ingresos sustanciales, muchos fabricantes de piezas y de automóviles tendrán problemas de liquidez a corto y medio plazo. Los niveles de financiación disponibles en la industria son variables, pero algunas empresas podrían experimentar dificultades en cuestión de meses.

V.- Bibliografía

- CBC news (2022), Electric vehicle battery plant set for Windsor, Ont., signals Canada is a 'player' in auto industry's future, por la colaboradora Jennifer La Grassa, en línea, <https://www.cbc.ca/news/canada/windsor/electric-vehicle-battery-plant-windsor-1.6394444>, recuperado el Mar 24, 2022.
- Cohen, P. Ewing J., (2021), negocios desde Nueva York, centrándose en la industria del automóvil y la transición a los autos eléctricos. Publicación en línea <https://www.nytimes.com/2021/10/05/business/germany-economy.html>
- Departamento de Comercio de Estados Unidos, (2017), estadísticas de los cruces fronterizos, [Base de datos]. Recuperada en línea: <https://www.usa.gov/espanol/agencias-federales/departamento-de-comercio>
- Departamento de Comercio de Estados Unidos, (2021), estadísticas de los cruces fronterizos, [Base de datos]. Recuperada en línea: <https://www.usa.gov/espanol/agencias-federales/departamento-de-comercio>
- Estadísticas de Canadá, (2021), Tabla 12-10-0121-02 Mercancía Comercializada en vehículos de motor y autopartes (x 1,000,000), [Base de datos]. Recuperada en línea: <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=1210012102>
- Estadísticas de Transporte de América del Norte. (2013). Parque Vehicular [Base de datos]. Recuperado el 13 de noviembre de 2014, de <http://nats.sct.gob.mx/ir-a-las-tablas-2/tabla-12-parque-vehicular/tabla-12-1-numero-de-vehiculosequipode-transporte/>
- Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (2020) Industria automotriz: desabasto en el suministro de semiconductores, D.Econosignal | Perspectiva Industrial, pp 33

- Global Trade Atlas. (2020), Statistics, Retrieved on May 7, 2020, en línea : En línea: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>
- Gobierno de Canadá (2021), Estadísticas sobre Transportación en Canada, [base de datos] en línea <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>
- ----- (2021), Comunicado de prensa “expresaron su satisfacción ante la magnitud de la inversión en la planta de Windsor”, en línea: consultado el día 14 de febrero 2022
- ----- (2020), Transportation 2030: A Strategic Plan for the Future of Transportation in Canada, on line <https://tc.canada.ca/en/initiatives/transportation-2030-strategic-plan-future-transportation-canada>
- Government of Canada. (28 de abril de 2016). Fuel efficiency benchmarking in Canada's trucking industry. Recuperado el 31 de diciembre de 2016, de www.nrcan.gc.ca/energy/efficiency/transportation/commercial-vehicles/reports/7607
- IHS Markit,(2021). Global Trade Outlook 2022. High global trade volume growth in 2021 and significant moderation in 2022. Supply chains disruption is likely to continue in the first half of 2022, on line: <https://ihsmarkit.com/research-analysis/Global-Trade-Outlook-2022.html>, recuperado el 16 de marzo 2022.
- Martner-peyrelongue, C. (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. Economía Sociedad Y Territorio. <https://doi.org/10.22136/est002007230>
- OCDE (2021), Cálculos de la OCDDE. [Base de datos]. Recuperada en línea: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state-of-trade-commerce-international-2020.aspx?lang=eng#23>
- OIT (2020). El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas, Observatorio de la OIT, 1.ª edición, Ginebra, 18 de marzo.

- -----(2020). ¿Qué políticas serán las más eficaces para mitigar los efectos del COVID-19 en el mundo del trabajo? COVID-19: Respuestas, Ginebra, actualizado el 19 de marzo.
- ----- (2020). Las normas de la OIT y el COVID-19 (coronavirus). Preguntas frecuentes. Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19, Versión 1.2, Ginebra, 23 de marzo.
- Office of the chief Economist (2020) Canada's state of trade; the early impacts of COVID-19 on trade. [Base de datos]. Recuperada en línea: https://www.international.gc.ca/gac-amc/assets/pdfs/publications/State-of-Trade-2020_eng.pdf
- Seisdedos I., (2022), reporte de prensa sobre la protesta de los camioneros de Canadá bloquea un tercer paso con EE UU, mientras siguen las detenciones el país internacional, Washington - 10 FEB 2022 - 12:34 CST
- Statistics Canada (2021), [Base de datos]. Recuperada de <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=3610043405&pickMembers%5B0%5D=2.1&pickMembers%5B1%5D=3.1&cubeTimeFrame.startMonth=01&cubeTimeFrame.startYear=2020&referencePeriods=20200101%2C20200101>
- Transport Canada (2020), transportation in canada, overview Report, ISBN 1920-0846 online :https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-07/transportation_canada_2020_overview_report.pdf
- UNCTAD (2021), estadísticas sobre Producto Interno Bruto, [Base de datos]. Recuperada de obtenida en línea: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=217476>, Recopilada el 15 de febrero 2022.
- US Census Bureau. (2015). Trade in Goods with Mexico [Base de datos]. Recuperada de <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html#1994>