

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

24 de noviembre de 2025

Elaborado por:  
Janneth Quiroz  
Rosa M. Rubio Kantún

- En octubre, la industria automotriz presentó un debilitamiento generalizado, con una caída en la producción de 3.7% anual (367.9 mil vehículos ligeros). Esta inercia se extendió en su acumulado, con una fabricación de 3.4 millones de unidades (-0.7%).
- Las exportaciones se redujeron 5.5% respecto a las registradas en octubre de 2024, con 314.2 mil envíos, mientras que en su acumulado sumaron 2.9 millones (-1.5%).
- En contraste, las ventas internas crecieron 6.0% anual (129.7 mil unidades). Sin embargo, en lo que va del año registran un aumento marginal del 0.1% anual.

En la edición de este reporte sectorial se concentran algunos de los indicadores claves de la industria automotriz de México: 1) producción; 2) exportaciones; y, 3) ventas de vehículos ligeros, pesados, eléctricos y de autopartes. Finalmente, se incorpora una visión global del sector dada la coyuntura actual y se destacan las noticias y tendencias más relevantes del entorno, considerando los retos actuales y oportunidades para la industria automotriz nacional.

Sector automotriz nacional: desempeño, retos y riesgos

Al inicio del 4T-25, el sector automotriz nacional enfrenta un entorno más retador, caracterizado por una desaceleración en la producción y las exportaciones, así como en la demanda interna. Los datos más recientes de octubre confirman un menor ritmo de avance en las cadenas de manufacturas, derivado de una menor fabricación de equipos de transporte y la pronunciada caída en los volúmenes de vehículos pesados. Esta dinámica también se observa en la industria de vehículos ligeros, donde el 69.0% de las ensambladoras afiliadas al INEGI reportó contracciones en su producción, lo que confirma presiones persistentes sobre la capacidad de utilización de planta y debilidad en la demanda externa.

Este desempeño ocurre en un contexto de nuevas medidas arancelarias de EUA, incluyendo el nuevo paquete de noviembre con incrementos de 25.0% para camiones medianos y pesados y 10.0% para autobuses, profundizando las fricciones para los fabricantes, encareciendo costos de insumos, y reduciendo la competitividad de la región. A ello, se suma que se mantiene vigente la tarifa efectiva promedio de 11.0% (a agosto de 2025) para los vehículos ligeros, partes y accesorios, que no cumplen con los requerimientos del T-MEC, lo que añade un componente adicional de vulnerabilidad para el sector.

En este entorno, las exportaciones automotrices mexicanas muestran una trayectoria descendente, afectadas por la moderación del mercado estadounidense y la pérdida de impulso en la producción por segmentos de vehículos ligeros, con retrocesos en 5 de los 6 segmentos. Lo anterior aunado a la contracción de los envíos hacia EUA, que evidencia fragilidad y una posible reconfiguración en la demanda de la región. A su vez, la industria de vehículos pesados mantiene una caída histórica tanto en producción como en exportaciones, englobando uno de los retrocesos más profundos de los últimos años, incluso por encima del registrado durante el periodo de pandemia. Por su parte, el mercado interno ofrece un punto moderado, con ligera resiliencia en las ventas internas, pero por con un crecimiento inferior a su promedio histórico.

Indicadores de vehículos ligeros		
Octubre de 2025		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	367.9	-3.7%
Exportaciones	314.2	-5.5%
Ventas	129.7	6.0%
Enero – Octubre de 2025		
	Miles de unidades	Var. anual

	Miles de unidades	Var. anual
Producción	3,389.4	-0.7%
Exportaciones	2,881.4	-1.5%
Ventas	1,204.9	0.1%

Indicadores de vehículos pesados		
Octubre de 2025		
	Unidades	Var. anual
Producción	7,131.0	-58.8%
Exportaciones	5,221.0	-55.3%
Ventas mayoreo	2,603.0	-61.0%
Ventas menudeo	3,009.0	-45.5%
Enero – Octubre de 2025		
	Unidades	Var. anual

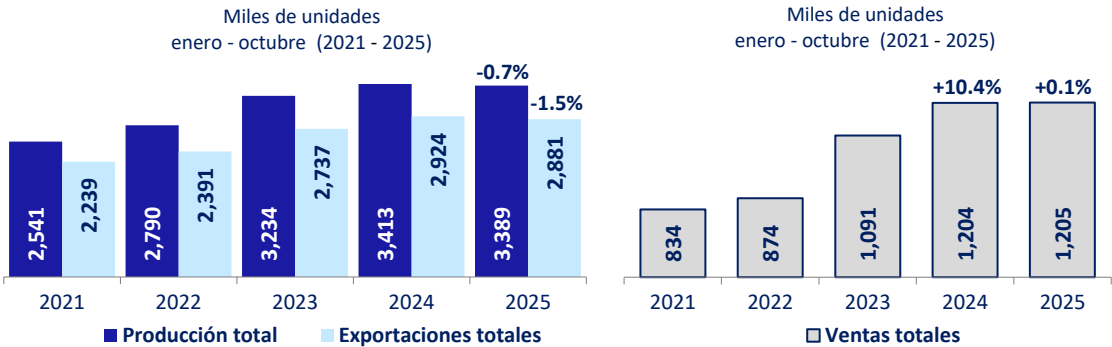
	Unidades	Var. anual
Producción	113,299.0	-36.8%
Exportaciones	93,037.0	-31.4%
Ventas mayoreo	24,366.0	-53.0%
Ventas menudeo	33,653.0	-29.6%

Fuente: INEGI

Historial de reportes de 2025	
<a href="#">Enero – 2025</a>	
<a href="#">Febrero – 2025</a>	
<a href="#">Marzo – 2025</a>	
<a href="#">Abril – 2025</a>	
<a href="#">Mayo – 2025</a>	
<a href="#">Julio – 2025</a>	
<a href="#">Agosto – 2025</a>	
<a href="#">Septiembre – 2025</a>	

Producción y exportaciones totales de VL

Ventas totales en mercado interno de VL



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Vehículos Ligeros (VL)

Al inicio del 4T-25, el 69% de las ensambladoras afiliadas reportó una contracción en la producción

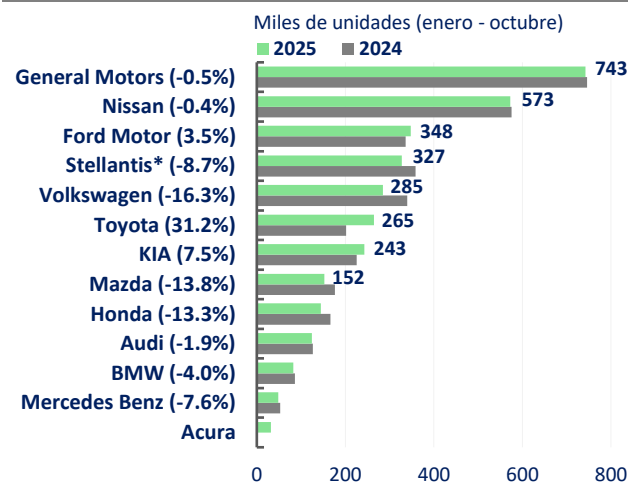
En octubre, se observó que la industria de VL mantuvo un bajo dinamismo, con una producción de 367.9 mil unidades, lo que representó una caída de 3.7% anual (a/a). Ante este desempeño, el volumen registrado se posicionó por debajo del nivel de los últimos dos años, para un mismo mes de octubre. Estas cifras confirman: 1) un debilitamiento generalizado en las cadenas de manufacturas del sector, principalmente del volumen físico de fabricación de equipo de transporte de automóviles y camiones, que acumula una disminución de 8.2% a/a de enero a agosto; así como 2) presiones y desafíos para las armadoras instaladas en territorio nacional, pues de acuerdo con lo reportado por el INEGI, de enero a octubre, 9 de las 13 marcas afiliadas al Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) registró un decremento en la producción de VL, equivalente al 69% del total.

En el acumulado enero-octubre, se ensamblaron 3.4 millones de unidades, lo que representó un segundo máximo histórico en el volumen de producción; sin embargo, se situó 0.7% por debajo del nivel observado en el mismo periodo de 2024. Adicionalmente, se extiende un debilitamiento de la actividad de las armadoras con mayores volúmenes de fabricación, entre estas: General Motors (-0.5% a/a), Nissan (-0.4%), Stellantis (-8.7%) y Volkswagen (-16.3%). En contraste, las marcas de Ford, KIA y Toyota sostuvieron una robusta expansión, con avances del 3.5%, 7.5% y 31.2% a/a, respectivamente.

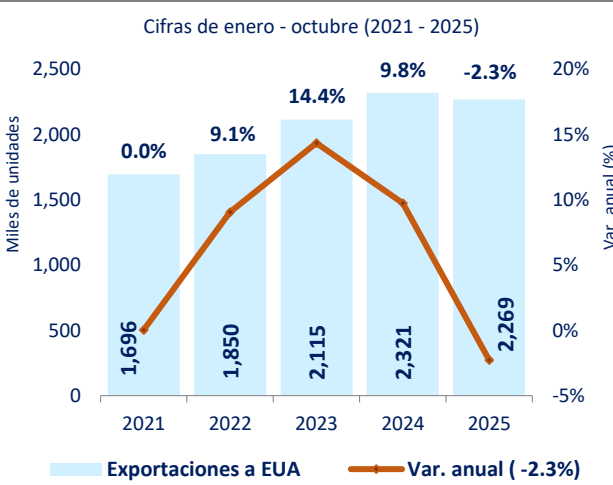
Las ensambladoras estadounidenses, en territorio nacional, representan el 41.8% de la producción total de VL.

En el acumulado, por segmentos, la producción de vehículos compactos cayó 6.0% anual, mientras que las de SUV's subieron 1.9% anual.

Producción de las armadoras afiliadas al RAI AVL



Exportaciones de VL a EUA (miles de unidades)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.  
\* La producción de Stellantis integra a las marcas de Chrysler y Fiat.

Exportaciones automotrices a la baja ante presiones del sector externo

En octubre, la industria automotriz canalizó 314.2 mil unidades al mercado exterior, lo que conllevó una caída 5.5% a/a. Este resultado representó el tercer mayor volumen de exportaciones para un mismo mes. A su interior, se presentó una desaceleración generalizada, con disminuciones en los envíos de camiones ligeros (-0.8%) y de automóviles (-25.4% a/a), en particular, del segmento de vehículos compactos (-35.7%). En el acumulado de enero a septiembre, las exportaciones extienden una trayectoria descendente, con una caída de 1.5% respecto al mismo periodo de 2024, sumando un total de 2.9 millones de exportaciones.

En este lapso, la canalización de envíos hacia EUA se ha reducido 2.3% a/a, como reflejo de las afectaciones de las políticas arancelarias de EUA para el sector automotriz mexicano. A pesar de este desempeño, EUA se mantuvo como nuestro mayor comprador de VL, consolidando una participación de 78.7% del total de exportaciones. Por su parte, los envíos a Canadá (+27% a/a) y Colombia (+18.6%) presentaron un incremento, mientras que las dirigidas a Alemania se contrajeron 19.1% a/a.

La comercialización nacional de VL repuntó con fuerza

En octubre, las ventas de VL fueron de 129.7 mil unidades, lo que representó un crecimiento del 6.0% a/a, su mayor avance desde enero. El mayor impulso provino del segmento de SUV's (+13.3% a/a) y Pick ups (+5.0%). No obstante, las cifras acumuladas a octubre reflejan un enfriamiento en la demanda interna de VL, con un marginal incremento de 0.1% a/a (1,204.9 mil unidades), lo que refleja menor optimismo en la confianza de los consumidores para la compra de vehículos nuevos.

En lo que va del año, la producción de vehículos eléctricos registró un crecimiento de 34.0% en comparación con el mismo lapso de 2024.

Respecto a las ventas totales, de enero a octubre de 2025, la importación de vehículos representó el 64.3% de las ventas realizadas en el mercado interno,

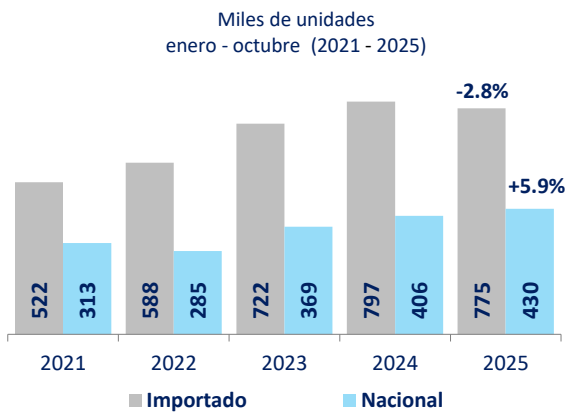
En lo que va del año, las marcas de origen chino consolidaron una participación de 8.1% en las ventas totales.

Dentro del top cinco de marcas con mayor presencia en el mercado interno, se observaron ganancias en las ventas acumuladas de Nissan (+7.4%), KIA (+6.7%), Toyota (+2.9%) y Volkswagen (0.3%), mientras que las de General Motors cayeron 5.0% a/a. En cuanto a los modelos con mayor volumen de ventas, se mantiene como líderes del mercado: Versa de Nissan, Aveo de General Motors, NP300 de Nissan, K3 Sedán de KIA y March de Nissan. En conjunto, la distribución de estas unidades representó una cuota de mercado de 19.2% del total.

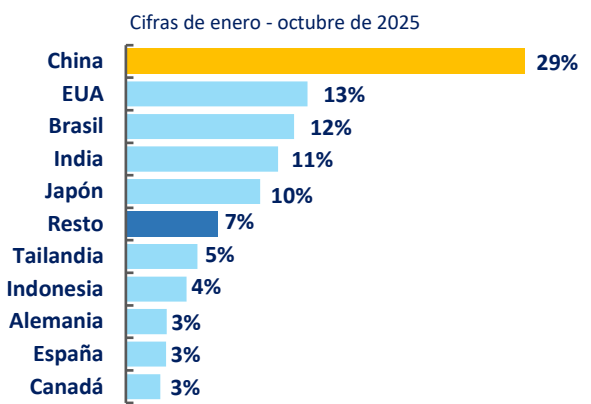
Importaciones de VL

Respecto a las ventas totales del periodo (129.7 mil unidades), el 65.8% correspondió a vehículos de origen importado, lo que equivale a 85.3 mil unidades. Este resultado significó un incremento de 6.4% a/a en la adquisición de vehículos provenientes del exterior. No obstante, en lo que va del año se aprecia una dinámica distinta, ya que la compra de unidades importadas muestra una disminución de 2.8% a/a, reflejando un menor ritmo en la de manda de vehículos del mercado externo. Los retrocesos más significativos en las compras externas de vehículos se concentran en los países de: China (-7.7% a/a), Tailandia (-16.0%) y España (14.8%), reflejando una menor disponibilidad de unidades y una moderación en la demanda doméstica.

Ventas de VL según el origen (miles de unidades)



Participación (%) por país en las ventas de VL



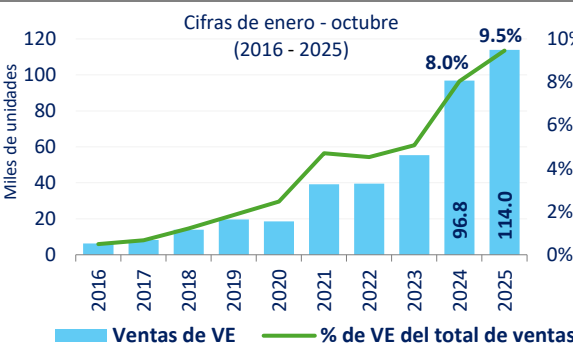
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Vehículos Eléctricos (VE)

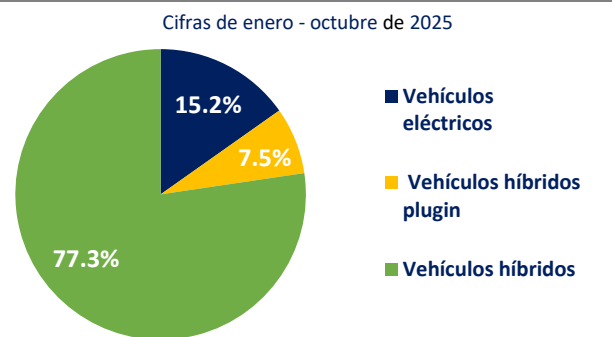
La demanda doméstica de vehículos eléctricos se mantuvo con sólido desempeño

En octubre, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos (VE) fue de 13.6 mil unidades, lo que significó un incremento anual de 23.3% y una participación de 10.5% del total de ventas de VL. Con cifras acumuladas, la comercialización de vehículos con este tipo de tecnología ascendió a 114.0 mil unidades (+17.7% a/a). Durante este periodo, las unidades con mayor presencia en el mercado doméstico fueron las híbridas, con una participación del 7.3% de las ventas totales, seguidas de las eléctricas (1.4%) y los híbridos conectables (0.7%). En el desglose por estados, las ventas de VE con mayor demanda se concentraron en la Ciudad de México (12.1% a/a), Estado de México (14.1%), Nuevo León (25.4%) y Jalisco (9.78%); en conjunto, estas entidades aportaron el 59.0% del total de ventas de VE. De manera paralela, de enero-octubre la producción de VE se mantuvo con un sólido progreso, marcando un crecimiento de 17.2% a/a. En este periodo, los modelos con mayor crecimiento en su producción fueron: Tacoma HEV (+184.6% a/a), Equinox EV (+41.9%) y Mustang Mach-E (+27.0%).

Ventas de VE y participación (%) del total



Participación (%) de VE por tipo de tecnologías



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual. La participación es sobre el total de ventas de VL del periodo.

Los modelos de VE que se producen en México son 5, entre estos: Equinox EV, Mustang Mach-E, Tacoma HEV, Blazer EV y Waggoner.

Vehículos Pesados (VP)

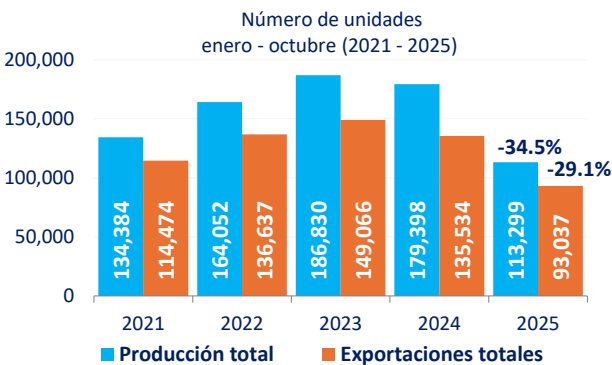
La industria de pesados mantiene tendencia descendente

Los datos de octubre confirman una pérdida de dinamismo en la producción automotriz de VP, así como en los volúmenes de exportación. En el mes de referencia, se produjeron 7.1 mil unidades, lo que representó disminución de 10.1 mil vehículos respecto al mismo mes de 2024 (-58.8% a/a). Este deterioro se observó en todos los segmentos, principalmente en la elaboración de otros autobuses de pasajeros (-70.6% a/a). En el acumulado enero-octubre, se extiende un menor ritmo productivo con apenas 113.3 mil unidades (-36.8% a/a), su menor desempeño durante los últimos cinco años. La debilidad de la industria también evidencia con la caída en la producción de las trece ensambladoras afiliadas al INEGI, que entre enero y octubre hilaron retrocesos entre el 15.0% a 59.0% respecto al mismo lapso de 2024.

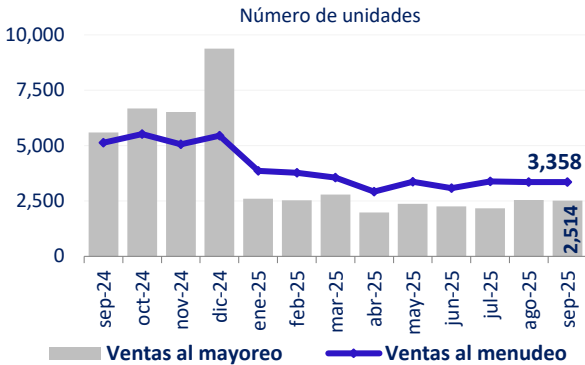
Con una misma inercia, las exportaciones de VP de octubre disminuyeron 55.3% a/a, hilando cinco meses con variaciones anuales negativas, lo que evidencia desafíos relevantes para la industria. Además, esta tendencia se mantiene en el desempeño acumulado de enero a octubre, con un volumen de envíos al exterior de apenas 93.0 mil unidades (-31.4% a/a), estableciendo un mínimo histórico para un mismo periodo. Con relación a los flujos de destino en la Región de América del Norte, EUA se posicionó como el mayor comprador de este tipo de vehículos con una participación de 94.3% y exportaciones acumuladas de 87.7 mil unidades, mientras que las exportaciones a Canadá se han reducido 34.2% a/a.

Para 2025, la AMDA estima una fuerte contracción en las ventas al menudeo de vehículos pesados de 30.0% anual, con un total de 39.6 mil unidades.

Producción y exportación total de VP



Ventas al mayoreo y menudeo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Estancamiento en la demanda interna de vehículos pesados

En octubre, las ventas al mayoreo y menudeo ascendieron a 2.6 y 3.0 mil unidades, lo que implicó una disminución anual de 61.0% y 45.5% respecto al volumen comercializado en octubre de 2024. Ante una debilidad en la demanda, entre enero y octubre de 2025, las ventas totales disminuyeron 53.0% y 29.6% a/a, respectivamente. De manera paralela, este deterioro se intensifica al compararlo con los volúmenes de prepandemia, pues las ventas al por mayor se han reducido hasta un 30.0% a/a.

Autopartes

Desempeño de las autopartes de enero a agosto de 2025

De acuerdo con lo reportado por la Industria Nacional de Autopartes (INA), en agosto, la producción de autopartes de México alcanzó un monto de \$10.18 mil millones de dólares (mdd), situándose por encima del promedio mensual de \$9.85 mdd. En el acumulado, se alcanzó un total de \$78.83 mil mdd, lo que implicó un decremento del 5.47% anual. En general, las cifras del periodo reflejan una ligera recuperación, pero se mantiene un bajo dinamismo del sector. En cuanto a la producción por segmentos, los grupos que generaron mayores ganancias fueron los de partes eléctricas con \$15.14 mil mdd (19.2% de participación); seguido de las transmisiones y embragues (9.8%); telas, alfombras y asientos (9.1%); partes para motor (8.1%); y suspensiones y dirección (6.8%).

En cuanto al ranking por entidades, la producción de autoparte fue impulsada por Coahuila con un monto de \$11.8 mil mdd y una participación de 15.0% del total, seguido de Guanajuato (13.9%), Nuevo León (12.4%), Chihuahua (8.7%) y Querétaro (8.0%). En conjunto, estas entidades contribuyeron con el 58.5% de la producción nacional de autopartes de enero – agosto de 2025. En este lapso, el comercio con la región de América del Norte se mantuvo resiliente, destacando que el 86.9% de la producción de autopartes mexicanas fue canalizada a EUA y el 3.6% a Canadá, reforzando la relación trilateral de la región. Finalmente, con relación a las importaciones, EUA continuó como nuestro principal proveedor de autopartes con una participación del 52.0% del total, seguido de China (18.5%), Japón (7.2%) y Corea del Sur (6.4%), lo que reafirma el papel clave del continente asiático en el mercado interno de la industria.

En el ranking de producción de autopartes a nivel regional, la zona norte del país aportó el 43.9% del total, equivalente a \$34.7 mil mdd.



Balanza comercial e indicadores manufactureros

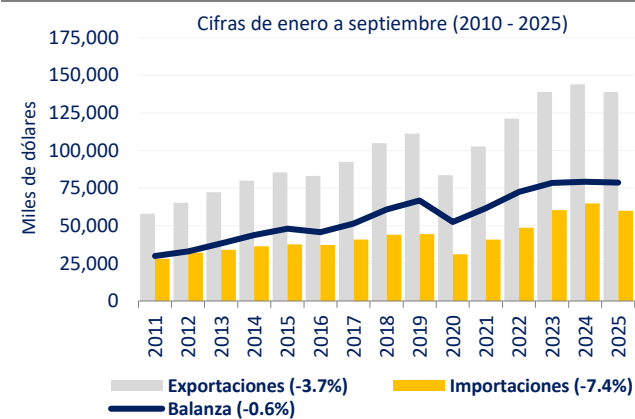
De enero a septiembre, el saldo de la balanza comercial automotriz disminuyó 0.6% anual

De acuerdo con la balanza comercial del INEGI, en septiembre y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones automotrices cayeron 5.8% mensual (m/m), de registrar un incremento de 3.4% en agosto. En cuanto a su canalización, los envíos automotrices dirigidos a EUA descendieron 6.7% m/m, luego de registrar un modesto impulso en el mes previo (+2.0%). Pese a esta evolución, EUA se mantiene como nuestro principal comprador de vehículos con una cuota de mercado de 81.8% de nuestras exportaciones. Adicionalmente, las exportaciones automotrices al resto del mundo cayeron 1.3% a/a, lo que abona señales del deterioro sectorial.

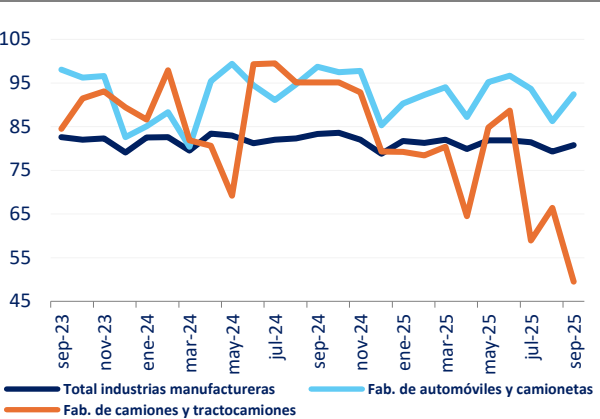
En el acumulado de enero a septiembre (cifras originales), las exportaciones automotrices presentan un retroceso de 3.7% a/a y las canalizadas a EUA de 4.9% a/a. Con estos datos, se mantiene un desafiante entorno para las exportaciones mexicanas, considerando que se mantiene vigente el arancel del 25.0% para los envíos que no cumplen con el T-MEC (tarifa efectiva de 12.43% para vehículos ligeros y autopartes), aunado a la reciente implementación de aranceles del 25.0% para camiones pesados y medianos y de 10.0% para autobuses, lo que podría ejercer fricciones sobre los costos de insumos y la competitividad de los fabricantes nacionales.

De acuerdo con las cifras del PIB, en el 3T-25, la fabricación de equipos de transporte de automóviles y camiones disminuyó 17.0% anual.

Balanza comercial automotriz (miles de dólares)



Capacidad de planta utilizada (%)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras originales en miles de dólares.

Indicadores manufactureros del sector automotriz

Los indicadores manufactureros de septiembre enfatizan un dinamismo limitado del sector automotriz nacional. En términos de producción, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte presentó una caída de 9.9% a/a, acumulando seis meses con variaciones anuales negativas. En su acumulado de enero a septiembre, las cifras de la producción manufacturera conservan una trayectoria débil, influida por la moderación de la demanda externa y menor utilización de capacidad. A nivel particular, los subsectores con mayores caídas fueron, la fabricación de equipos de transporte (-4.9% a/a), en específico la elaboración de automóviles y camiones (-8.2% a/a) y la de partes para vehículos automotores (-1.0%).

De manera paralela, la capacidad de planta utilizada de equipos de transporte se ubicó en 80.8%, lo que representó una reducción de 2.5 puntos porcentuales (pp) respecto al mismo mes de 2024. A su interior, el mayor deterioro provino de la capacidad de planta utilizada para la fabricación de camiones y tractocamiones, situándose en un nivel de 49.5% (-45.6 pp), y de la elaboración para automóviles y camionetas (92.4%), lo que implicó una reducción de 6.3 pp respecto al mismo mes de 2024. Además, se registró un deterioro en la capacidad de planta utilizada para la producción de motores y partes para vehículos automotores y en la de carrocerías y remolques.

Bajo este panorama, la industria automotriz se mantiene con una evolución apagada, derivado de las presiones en la capacidad de producción, moderación en los niveles de demanda externa e interna (producción y exportaciones), debilidad en la confianza empresarial del sector manufacturero y un menor optimismo en la confianza de los consumidores, lo que se refleja en una pronunciada moderación de las ventas de vehículos ligeros, en su acumulado al periodo. Esto, en un contexto de presiones de arancelarias sectoriales para las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros y pesados, y de autopartes hacia el mercado estadounidense, lo que podrían mermar la dinámica productiva del sector y de las industrias relacionadas para su producción hacia el cierre de año.

Durante los primeros 3 trimestres del año, la fabricación de equipos de transporte de automóviles y camiones presenta retrocesos consecutivos, acumulando una caída del 8.2% anual.

## Directorio

### DIRECCIÓN DE ANALISIS ECONÓMICO CAMBIARIO Y BURSÁTIL

Janneth Quiroz Zamora	Directora de Análisis Económico, Cambiario y Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 0669	<a href="mailto:jquirozz@monex.com.mx">jquirozz@monex.com.mx</a>
J. Roberto Solano Pérez	Gerente de Análisis Económico, Cambiario y Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 0760	<a href="mailto:irsolano@monex.com.mx">irsolano@monex.com.mx</a>
Brian Rodríguez Ontiveros	Analista Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 4195	<a href="mailto:brodriguez01@monex.com.mx">brodriguez01@monex.com.mx</a>
André Maurin Parra	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 2307	<a href="mailto:amauring@monex.com.mx">amauring@monex.com.mx</a>
Rosa M. Rubio Kantún	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 4465	<a href="mailto:rmrubiok@monex.com.mx">rmrubiok@monex.com.mx</a>
Kevin Louis Castro	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 0686	<a href="mailto:klouisc@monex.com.mx">klouisc@monex.com.mx</a>
César Adrián Salinas Garduño	Analista de Sistemas de Información	T. 5230-0200 Ext. 4790	<a href="mailto:casalinasg@monex.com.mx">casalinasg@monex.com.mx</a>

## Disclaimer

Nosotros, el Área de Análisis y Estrategia Bursátil, certificamos que las opiniones contenidas en este documento reflejan exclusivamente el punto de vista del analista responsable de su elaboración. Asimismo, certificamos que no hemos recibido, ni recibiremos, compensación alguna directa o indirecta a cambio de expresar una opinión específica de este reporte.

Es importante mencionar que los analistas no mantienen inversiones directas o a través de interpósita persona, en los valores o instrumentos derivados objeto del reporte de análisis, así como que ninguno de los miembros del Consejo, directores generales y directivos del nivel inmediato inferior a éste, funge con algún cargo en las emisoras que pueden ser objeto de análisis en el presente documento.

En los últimos doce meses, es posible que Monex Grupo Financiero, S.A. de C.V. y/o las Entidades Financieras que lo conforman (en lo sucesivo "Monex"), a través de sus áreas de negocio, haya recibido compensaciones por prestar algún servicio de representación común, financiamiento corporativo, banca de inversión, asesoría corporativa u otorgamiento de créditos bancarios, a emisoras que pueden ser objeto de análisis en el presente informe. Monex no mantiene inversiones, al cierre del último trimestre, directa o indirectamente, en valores o instrumentos financieros derivados, cuyo subyacente sean valores, objeto del presente reporte, que representen el uno por ciento o más de su cartera de inversión, de los valores en circulación o del subyacente de los valores emitidos.

Este reporte está dirigido a la Dirección de Promoción de Banca Privada, Asesoría Patrimonial y Banca de Empresas de Monex. Las recomendaciones reflejan una expectativa de comportamiento de un valor contra su mercado de referencia y en un plazo determinado. Este comportamiento puede estar explicado por el valor fundamental de la compañía, pero también por otros factores. El cálculo del valor fundamental realizado se basa en una combinación de una o más metodologías generalmente aceptadas en los análisis financieros, y que pueden incluir, entre otras, análisis de múltiplos, flujos de efectivo descontados, análisis por partes o alguna otra que aplique al caso particular que se esté analizando. Sin perjuicio de lo que antecede, podrían tener más peso otros factores, entre los que se encuentran el flujo de noticias, momento de beneficios, fusiones y adquisiciones, el apetito del mercado por un determinado sector, entre otros; estos factores pueden llevar a una recomendación opuesta a la indicada solamente por el valor fundamental y su comparación directa con la cotización.

Nuestra política de recomendación contempla los siguientes escenarios: Compra. - Cuando el rendimiento esperado de la acción supere en más del 5% el rendimiento esperado del IPyC; Mantener.- Cuando el rendimiento esperado de la acción se ubique entre el  $\pm 5\%$  el rendimiento esperado del IPyC; Venta.- Cuando el rendimiento esperado de la acción sea inferior en más del 5% el rendimiento esperado del IPyC.

El presente documento fue elaborado por Monex con información pública obtenida de fuentes consideradas como fidedignas, sin embargo, no existe garantía, explícita o implícita, de su confiabilidad, por lo que Monex no ofrece ninguna garantía en cuanto a su precisión o integridad. El inversionista que tenga acceso al presente documento debe ser consciente de que los valores, instrumentos o inversiones a que el mismo se refiere pueden no ser adecuados para sus objetivos específicos de inversión, su posición financiera o su perfil de riesgo. El contenido de este mensaje no constituye una oferta, invitación o solicitud de Monex para comprar, vender o suscribir ninguna clase de valores o bien para la realización de operaciones específicas. Monex no asume, ni asumirá obligación alguna derivada del contenido del presente documento, por lo que ningún tercero podrá alegar un daño, perjuicio, pérdida o menoscabo en su patrimonio derivado de decisiones de inversión que hubiese basado en este documento. Las opiniones aquí expresadas sólo representan la opinión del analista y no representan la opinión de Monex ni de sus funcionarios. Los empleados de las áreas de promoción, operación, directivos o cualquier otro profesional de Monex, podrían proporcionar comentarios de mercado, verbalmente o por escrito a los clientes que reflejen opiniones contrarias a las expresadas en el presente documento. Inclusive, Monex o cualquiera de sus promotores, operadores, afiliadas o personas relacionadas podrían realizar decisiones de inversión inconsistentes con las opiniones expresadas en el presente documento.