

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

22 de diciembre de 2025

Elaborado por:
Janneth Quiroz
Rosa M. Rubio Kantún

- En noviembre, la industria automotriz exhibió un bajo dinamismo, con una caída en la producción de 8.4% anual (322.2 mil vehículos ligeros). Esta inercia se extendió en su acumulado, con una fabricación de 3.71 millones de unidades (-1.5% anual).
- Las exportaciones se redujeron 3.4% respecto a las registradas en noviembre de 2024, con 279.3 mil envíos, mientras que en su acumulado sumaron 3.16 millones (-1.6%).
- Bajo una misma tendencia, las ventas internas disminuyeron 0.3% anual con 148.4 mil unidades. Sin embargo, en lo que va del año registraron un aumento del 1.0%.

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.

Industria automotriz de México: cierre 2025 y desafíos para 2026

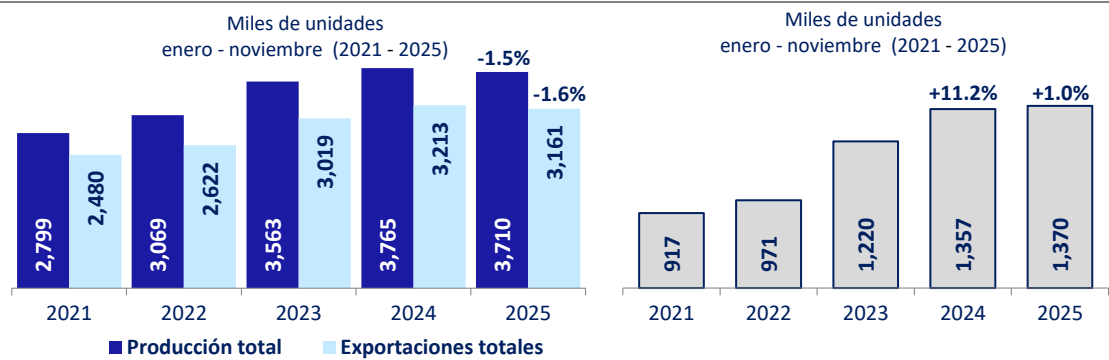
Hacia el cierre de 2025, el sector automotriz mexicano se encuentra en un entorno desafiante, marcado por la desaceleración en la producción y las exportaciones, así como por una pérdida de impulso en la demanda externa. Los resultados más recientes confirman un menor ritmo de avance en la manufactura, asociado a la caída en la producción de vehículos pesados y a un desempeño heterogéneo en los vehículos ligeros, donde una proporción relevante de armadoras registró contracciones, presionando los niveles de utilización de capacidad instalada.

Este desempeño se da en un contexto de mayores fricciones comerciales, derivadas del endurecimiento de las políticas arancelarias de EUA. Durante el 2025, se mantuvieron vigentes aranceles efectivos elevados para los vehículos ligeros, autopartes y accesorios que no cumplen con las especificaciones del T-MEC, mientras que los incrementos aplicados a camiones y autobuses desde noviembre profundizarán las presiones sobre los costos de producción, añadiendo un componente adicional de vulnerabilidad para la industria. Asimismo, será clave evaluar el impacto de la reforma arancelaria recientemente aprobada por el Senado, que contempla cuotas de entre 5.0% y 50.0% a cerca de 1,460 productos provenientes de países sin Tratado de Libre Comercio con México (incluyendo autopartes y autos ligeros). Lo anterior, considerando que China, Brasil, India, Tailandia e Indonesia (países afectados por esta medida) se encuentran en el top 10 de principales proveedores de vehículos ligeros, y cuentan con una participación total de 40.9%, lo que podría generar fricciones adicionales.

De cara a 2026, las exportaciones automotrices mexicanas enfrentarán un panorama de crecimiento limitado, condicionado por el dinamismo del sector en el mercado estadounidense, la moderación de la demanda por segmentos y la persistencia de barreras comerciales. Si bien el mercado interno podría aportar un soporte temporal, se prevé un crecimiento por debajo de su promedio histórico, mientras que el desempeño de la industria de vehículos pesados continuará siendo un factor de riesgo, en un contexto donde la reconfiguración de cadenas productivas, la revisión del T-MEC y el consumo serán determinantes para la evolución general del sector.

Vehículos ligeros: producción y exportaciones

Ventas totales en mercado interno



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

Indicadores de vehículos ligeros		
Noviembre de 2025		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	322.2	-8.4%
Exportaciones	279.3	-3.4%
Ventas	148.4	-0.3%
Enero – Noviembre de 2025		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	3,709.5	-1.5%
Exportaciones	3,160.7	-1.6%
Ventas	1,370.2	1.0%

Indicadores de vehículos pesados		
Noviembre de 2025		
	Unidades	Var. anual
Producción	13,108.0	-28.0%
Exportaciones	10,367.0	-21.9%
Ventas mayoreo	2,809.0	-56.9%
Ventas menudeo	2,874.0	-43.2%
Enero – Noviembre de 2025		
	Unidades	Var. anual
Producción	126,407.0	-36.0%
Exportaciones	103,404.0	-30.5%
Ventas mayoreo	27,175.0	-53.4%
Ventas menudeo	36,527.0	-30.9%

Fuente: INEGI

Historial de reportes de 2025	
Enero – 2025	
Febrero – 2025	
Marzo – 2025	
Abril – 2025	
Mayo – 2025	
Julio – 2025	
Agosto – 2025	
Septiembre – 2025	
Octubre – 2025	

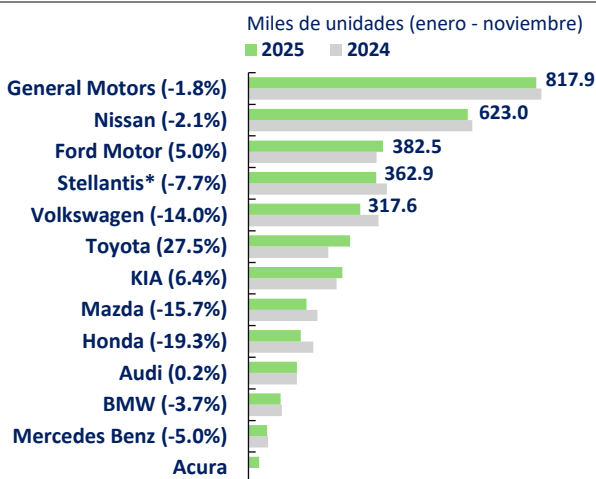
Vehículos Ligeros (VL)

En el acumulado al periodo, 8 de las 13 marcas afiliadas presentan una caída en la producción

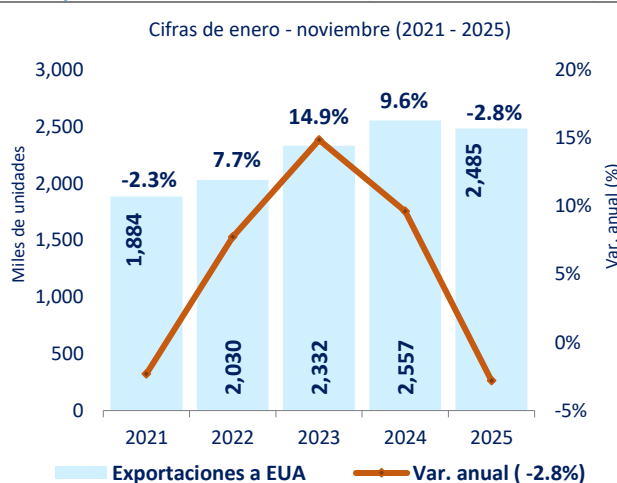
En noviembre, la industria de VL extendió una trayectoria de debilitamiento, con una producción de 322.2 mil unidades, lo que representó una contracción de 8.4% anual (a/a). Ante este desempeño, el volumen registrado se posicionó por debajo del nivel de los últimos dos años, para un mismo mes de noviembre. 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 (disminución acumulada de 9.1% a/a entre enero y octubre), 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, 8 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 62% del total.

En el acumulado enero – noviembre, se ensamblaron 3.71 millones de unidades de VL, lo que representó una caída anual de 1.5% respecto al máximo histórico registrado en el mismo periodo de 2024. Adicionalmente, se mantiene un bajo dinamismo de la actividad de las armadoras con mayores volúmenes de fabricación, entre estas: General Motors (-1.8% a/a), Nissan (-2.1%), Stellantis (-7.7%) y Volkswagen (-14.0%). En contraste, Ford Motors (+5.0% a/a), Toyota (+27.5%) y KIA (+6.4%) sostuvieron una robusta expansión. En cuanto al desglose por segmentos, los SUV's se mantuvieron prácticamente estables (+0.1% a/a), mientras que los compactos (-7.1%) y los minivanos (-46.6%) continuaron mostrando los retrocesos de mayor relevancia.

Producción de las armadoras afiliadas al RAIAVL



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 se mantienen en territorio negativo

En noviembre, la industria automotriz canalizó 279.3 mil unidades al mercado exterior, lo que conllevó una caída 3.4% a/a. A su interior, se presentó un pronunciado decremento en los envíos de automóviles (-26.1% a/a), mientras que los de camiones ligeros incrementaron 1.8% a/a, en particular las del segmento de vehículos *pick-ups* (+16.3% a/a). En el acumulado de enero a noviembre, las exportaciones extienden una trayectoria descendente, con una caída anual de 1.6%, sumando un total de 3.16 millones de exportaciones, posicionándose como el tercer mayor volumen para un mismo periodo.

En este lapso, la canalización de envíos hacia EUA se redujo 2.8% 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 78.6% del total de exportaciones. Por su parte, los envíos a Canadá (+26.4% a/a) y Colombia (+18.8%) presentaron un modesto incremento, mientras que los dirigidas a Alemania se contrajeron 19.6% a/a.

La comercialización nacional de VL repuntó con fuerza

En noviembre, las ventas de VL en territorio nacional fueron de 148.4 mil unidades, lo que implicó una disminución de 0.3% a/a. El mayor impulso provino del segmento de SUV's (+5.4% a/a), subcompactos (+1.1%) y *pick-ups* (+1.9%). Sin embargo, se presentó una caída en la comercialización de vehículos de lujo (-21.1% a/a) y compactos (-16.5%). Por su parte, las cifras acumuladas a noviembre muestran un crecimiento limitado de la demanda interna, con un aumento de 1.0% a/a (1.37 millones de unidades), evidenciando un moderado optimismo de los consumidores en la compra de vehículos nuevos.

En el acumulado al periodo reportado las ensambladoras estadounidenses, en territorio nacional, representan el 42.1% de la producción total de VL.

En lo que va del año, la producción de vehículos del segmento de uso múltiple (minivanos y SUV's) se situó en terreno de estancamiento.

De enero – noviembre de 2025, el 94.6% de los envíos automotrices de VL se concentró en cinco países: EUA, Canadá, Alemania, Colombia y Brasil.

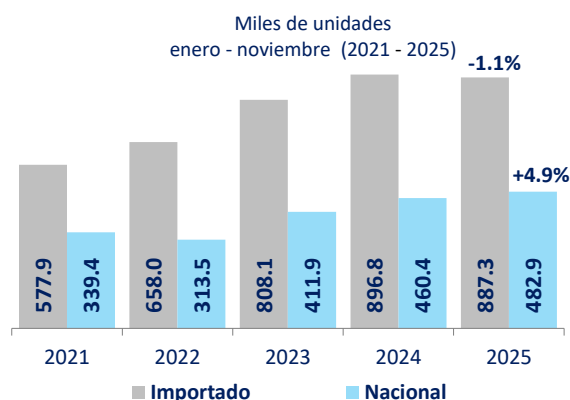
En lo que va del año, las marcas de origen chino consolidaron una cuota de mercado del 9.4% en las ventas totales.

Dentro del top cinco de marcas con mayor presencia en el mercado interno, se observaron ganancias en las ventas acumuladas de Nissan (+6.7%), Toyota (+2.2%), KIA (+6.2%) y Mazda (7.7%), mientras que las de General Motors y Volkswagen cayeron 4.9% y 0.1% a/a, respectivamente. En cuanto a los modelos de vehículos 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 CX-30 de Mazda. En conjunto, la distribución de estas unidades representó una cuota de mercado de 18.9% del total.

Importaciones de VL

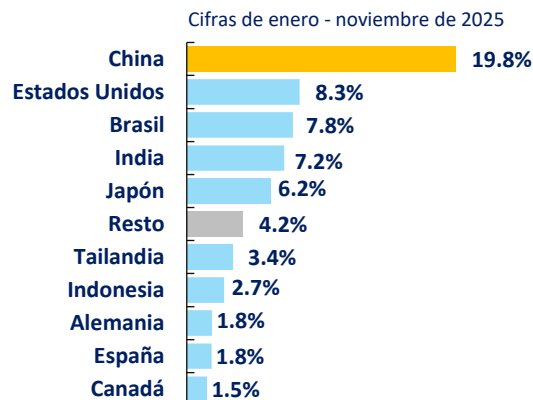
Respecto a las ventas totales de noviembre (148.4 mil unidades), el 64.3% correspondió a vehículos de origen importado, lo que equivale a 95.4 mil unidades. Este resultado significó un ligero incremento de 0.8% a/a en la adquisición de vehículos provenientes del exterior. No obstante, en lo que va del año se aprecia una dinámica distinta, ya que la compra de unidades importadas muestra una disminución de 1.1% a/a (887.3 mil unidades), reflejando una menor demanda de vehículos en el mercado externo. Los retrocesos más significativos en las compras externas de VL se concentran con los países asiáticos, entre estos: China (-2.4% a/a), Japón (-1.4%) y Tailandia (-13.5%). Mientras que en las de Brasil e India se mantuvieron con sólidos avances, con incrementos de 4.1% y 7.9% anual, respectivamente.

Ventas de VL por origen (miles de unidades)



De enero – noviembre, las ventas de marcas de origen chino en el mercado mexicano registraron un crecimiento de 2.7% anual.

Participación (%) por país en las ventas totales



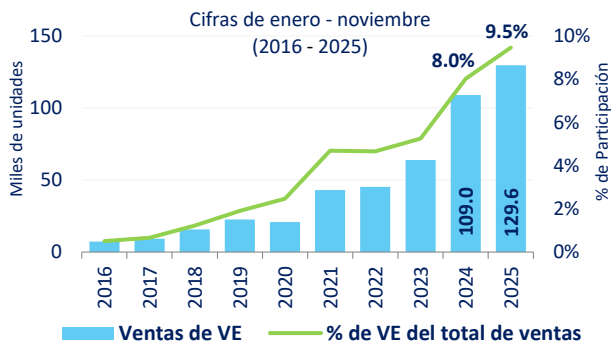
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Vehículos Eléctricos (VE)

La demanda de vehículos eléctricos refuerza presencia en el mercado doméstico

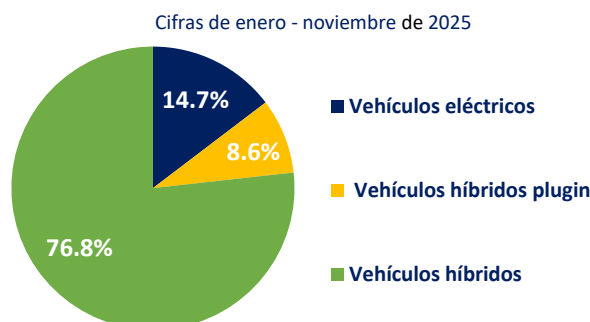
En noviembre, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos (VE) fue de 15.1 mil unidades, lo que implicó un incremento anual de 24.1% y una participación de 10.2% de las ventas totales de VL. Con cifras acumuladas, la comercialización de vehículos de este tipo de tecnología ascendió a 129.6 mil unidades (+19.0% 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 (+12.8% a/a), Estado de México (+17.3%), Nuevo León (+26.5%), Jalisco (+14.5%) y Guanajuato (+38.6%). En conjunto, estas entidades concentraron el 62.3% de ventas de VE. De igual modo, de enero a noviembre, la producción de VE se mantuvo con una evolución favorable con un total de 196.8 mil unidades (+23.2% a/a). Los modelos con mayor crecimiento en su producción fueron: Wagonner (+174.9% a/a), Tacoma HEV (+154.3% a/a), y Equinox EV (+27.0%).

Ventas de VE y part. (%) en las ventas totales



Dentro de la producción de vehículos eléctricos e híbridos, el modelo Blazer EV de General Motors registró una disminución anual de 50.2%.

Part. (%) de ventas por tipo de tecnología



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

Vehículos Pesados (VP)

La industria de vehículos pesados extiende su fase de enfriamiento

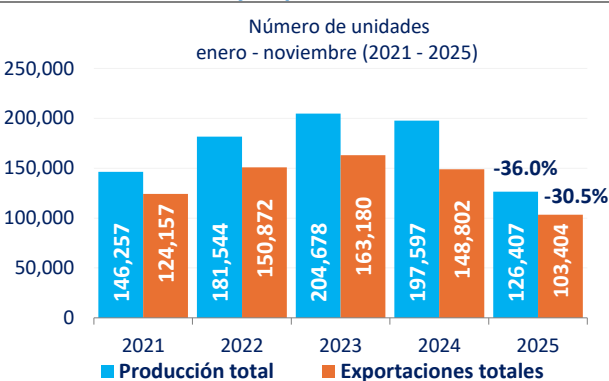
Los datos de noviembre confirman una pérdida de dinamismo en la producción automotriz de VP, así como en los volúmenes de exportación. En el mes de referencia, se produjeron 13,108 unidades, lo que representó una disminución de 28.0% a/a. Este deterioro se observó en todos los segmentos, principalmente en la elaboración de otros autobuses de pasajeros (-68.9% a/a). En el acumulado enero – noviembre, se extiende un menor ritmo de producción con 126.4 mil unidades (-36.0% a/a), su peor desempeño desde 2022. La debilidad de la industria también se evidencia con la caída en la producción en 10 de las 11 ensambladoras afiliadas al INEGI, entre las principales: Freightliner (-32.8%), International (-43.8%) y Kenworth (-29.0%).

Con una misma inercia, las exportaciones de VP de noviembre disminuyeron 21.9% a/a, hilando seis 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 noviembre, con un volumen de envíos al exterior de apenas 103.4 mil unidades (-30.5% a/a), estableciendo un mínimo histórico para un mismo periodo desde su primer registro en 2018. 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 94.4% y exportaciones acumuladas de 97,582 unidades (-31.3% a/a), mientras que las dirigidas a Canadá fueron de 3,370 (-30.1%).

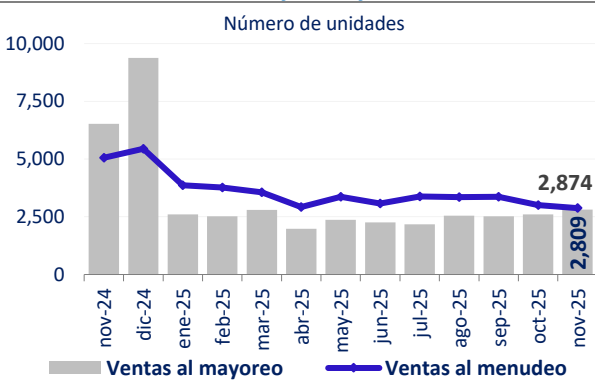
Para 2025, la AMDA estima una contracción en las ventas al menudeo de vehículos pesados de 32.8% anual, con un total de 38.1 mil unidades.

Para 2026, se prevé una modesta recuperación de la industria de VP, la AMDA estima un crecimiento de 9.4% anual, con un total de 41.6 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.

Se mantiene el deterioro en la demanda interna de vehículos pesados

En noviembre, las ventas al mayoreo y menudeo ascendieron a 2,809 y 2,874 mil unidades, lo que implicó una disminución anual de 56.9% y 43.2% respecto al volumen comercializado en noviembre de 2024. Ante esta debilidad de la demanda, entre enero y noviembre de 2025, las ventas totales disminuyeron 53.4% y 30.9% a/a, respectivamente. De manera paralela, este deterioro se intensifica al compararlo con los volúmenes de prepandemia, destacando que las ventas al por mayor se han reducido hasta 26.6% a/a.

Autopartes

Desempeño de las autopartes de enero a septiembre de 2025

De acuerdo con lo reportado por la Industria Nacional de Autopartes (INA), en septiembre, la producción de autopartes de México alcanzó un monto de \$10.41 mil millones de dólares (mdd), situándose por encima del promedio mensual de \$9.91 mil mdd. En el acumulado, alcanzó \$89.24 mil mdd, lo que implicó una disminución de 4.35% a/a. En general, las cifras del periodo conservan una trayectoria de modesta recuperación, pero aún por debajo del dinamismo observado en el sector durante el año pasado. En cuanto a la producción por segmentos, los grupos que generaron mayores ganancias fueron los de partes eléctricas con \$17.16 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 (6.7%). En cuanto al ranking por entidades, la producción acumulada de autopartes fue impulsada por Coahuila con un monto de \$13.4 mil mdd y una participación de 15.0% del total, seguido de Guanajuato (13.7%), Nuevo León (13.1%), Chihuahua (8.8%) y Querétaro (7.8%). En conjunto, estas entidades contribuyeron con el 58.4% de la producción nacional de autopartes de enero – septiembre de 2025. En este lapso, el comercio con la región de América del Norte se mantuvo resiliente, destacando que el 87.0% de la producción de autopartes mexicanas fue canalizada a EUA y el 3.7% 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 54.1% del total, seguido de China (19.0%), Japón (7.1%) y Corea del Sur (6.3%), lo que reafirma el papel clave del continente asiático en el mercado interno.

En el ranking de producción de autopartes a nivel regional, la zona norte del país concentró el 43.8% de la producción total, equivalente a \$39.12 mil mdd.

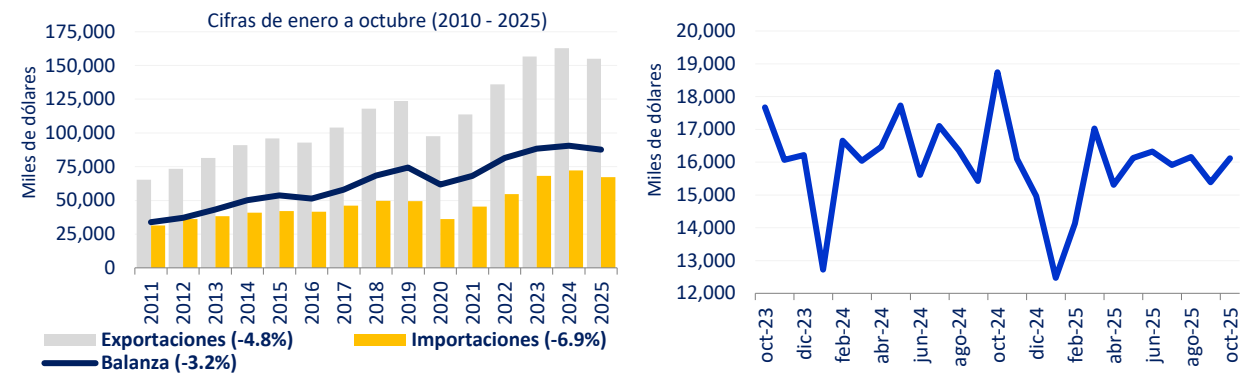
Balanza comercial e indicadores manufactureros

De enero a octubre, el saldo de la balanza comercial automotriz disminuyó 3.2% anual

De acuerdo con la balanza comercial, en octubre y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones automotrices de México cayeron 2.0% mensual (m/m), pero conteniendo su descenso luego de registrar una disminución de 6.0% en septiembre. En cuanto a su canalización, los envíos automotrices dirigidos a EUA presentaron un aumento marginal de 0.2% m/m, recuperándose parcialmente de la paralización en los envíos de septiembre (-6.8% m/m). Sin embargo, los envíos automotrices a otras partes del mundo presentaron una caída del 11.8% m/m, lo que refleja señales de cautela a nivel global y menor dinamismo en la industria automotriz. En el acumulado de enero a octubre (cifras originales), las exportaciones automotrices presentan una contracción anual de 4.8%, en donde el mayor deterioro se observa en los envíos a territorio estadounidense que se mantienen limitados por las presiones arancelarias en el sector con una caída a doble dígito del 14.0%, tendencia que se ha profundizado en los últimos cuatro meses.

De acuerdo con las cifras del PIB, en el 3T-25, la fabricación de equipos de transporte de automóviles y camiones restó 0.5 pp al crecimiento del periodo.

Balanza comercial automotriz (miles de dólares) Exportaciones automotrices en la balanza comercial



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

Indicadores manufactureros del sector automotriz

Los indicadores manufactureros de octubre muestran un crecimiento contenido del sector automotriz nacional. En términos de producción, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte presentó una caída de 7.0% a/a, acumulando siete meses con variaciones anuales negativas. En su acumulado de enero a octubre, se observa un dinamismo acotado de la producción manufacturera automotriz, ante la moderación de la demanda externa e interna, así como por un menor nivel de capacidad de utilización. En este periodo, la fabricación de equipos de transporte registró una contracción acumulada de 5.4% a/a, con retrocesos en la elaboración de automóviles y camiones (-9.1% a/a) y en la de partes de vehículos (-1.1% a/a). De manera paralela, la capacidad de planta utilizada de equipos de transporte se ubicó en 88.9%, lo que representó una reducción de 5.1 puntos porcentuales (pp) respecto al mismo mes de 2024. A su interior, el principal freno se mantuvo en la capacidad de planta utilizada para la fabricación de camiones y tractocamiones, con un nivel de 64.7% (-30.4 pp), así como en la elaboración de automóviles y camionetas (93.6%) con una disminución de 3.9 pp respecto al mismo mes de 2024.

De acuerdo con las cifras de la producción industrial, en octubre, la fabricación de equipos de transportes cayó 9.5% a/a, hilando siete meses consecutivos de retrocesos.

Bajo esta coyuntura, se mantiene un entorno particularmente retador para las exportaciones mexicanas, considerando los aranceles vigentes en el sector, especialmente para los envíos que no cumplen con el T-MEC, con una tarifa efectiva promedio del 10.71% para vehículos ligeros y autopartes (Anexo 1). A ello se suma la reciente aprobación de la reforma arancelaria que impondrá cuotas de entre 5.0% y 50.0% a cerca de 1,460 productos provenientes de países sin tratado comercial con México, medida que podría reconfigurar los flujos de importación y elevar costos de producción. Recordando que, China, Brasil, India, Tailandia e Indonesia se encuentran entre los principales proveedores de vehículos ligeros y de autopartes, por lo que este cambio regulatorio podría intensificar las presiones sobre las cadenas de suministro, particularmente en componentes eléctricos y electrónicos.

En general, la industria automotriz continúa mostrando una evolución lenta y heterogénea, reflejo de las presiones sobre la capacidad de producción, la moderación de la demanda externa e interna y un pronunciado deterioro en los indicadores de confianza, tanto empresarial como del consumidor. Bajo estas condiciones, las ventas de vehículos ligeros muestran un crecimiento acotado, mismo que no logra compensar la debilidad registrada en la producción y exportaciones. Hacia el cierre 2025 y 1S-26 persisten riesgos relevantes, que podrían limitar la recuperación del sector automotriz y afectar el desempeño de las industrias vinculadas. Lo anterior, en un contexto donde el panorama para 2026 se mantendrá condicionado por factores comerciales, regulatorios y de demanda.

Anexo 1.

Tarifas efectivas promedio (%), capítulo 87: vehículos, partes y accesorios

Código SA	Fracción	2024	ene-sep	ago-25	sep-25
87	Vehículos, partes y accesorios	0.34%	7.09%	11.00%	10.71%
8701	Tractores	0.00%	0.38%	0.55%	0.66%
8702	Autobuses (pasajeros)	0.06%	0.08%	0.00%	0.60%
8703	Vehículos ligeros	0.37%	10.66%	16.13%	15.29%
8704	Vehículos para mercancías	0.03%	4.44%	9.29%	8.10%
8705	Vehículos especiales	0.00%	3.90%	26.42%	6.23%
8707	Carrocerías de vehículos	0.55%	7.40%	2.05%	2.89%
8708	Partes y accesorios	0.74%	6.96%	8.33%	9.74%
8711	Motocicletas	0.02%	1.00%	21.95%	15.94%
8712	Bicicletas	7.84%	16.86%	12.46%	N/A
8714	Partes y accesorios de motocicletas	0.12%	1.92%	4.23%	3.97%
8716	Remolques y semirremolques	0.03%	0.42%	0.82%	1.90%

Fuente: U.S. Census Bureau. Cifras a septiembre de 2025. Capítulo 87 y partidas del Sistema Armonizado.

Directorio

DIRECCIÓN DE ANALISIS ECONÓMICO CAMBIARIO Y BURSÁTIL

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

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.