

Panorama sector automotriz en el primer semestre de 2025.

- La industria automotriz mexicana enfrentó un entorno mixto en el 2T25, con señales de recuperación en la producción y exportación de vehículos ligeros, pero con una mayor debilidad en la demanda interna.
- La producción de vehículos ligeros repuntó 4.9% anual en junio, permitiendo que el acumulado semestral regresara a terreno positivo (0.5%) luego de ajustes en las líneas de producción.
- Las exportaciones crecieron 14.0% anual en junio, aunque el acumulado del primer semestre aún muestra una caída de -2.8%.
- Las ventas internas de vehículos ligeros cayeron por tercer mes consecutivo, lo que representa una baja de -0.2% en el semestre, con 20 marcas en terreno negativo y 12 de ellas con caídas de doble dígito.
- La industria de vehículos pesados mostró un deterioro generalizado, con caídas acumuladas de -23.0% en ventas al menudeo, -47.7% al mayoreo y -24.1% en producción.
- Factores como el estancamiento del empleo formal, menor dinamismo en remesas, así como la incertidumbre política y económica continúan presionando la demanda interna, limitando la recuperación del sector.
- La incertidumbre en torno a la política comercial podría mantener cierta volatilidad en producción y exportar en los siguientes meses.

Industria automotriz en el 2T25: señales mixtas entre exportación dinámica y demanda interna debilitada

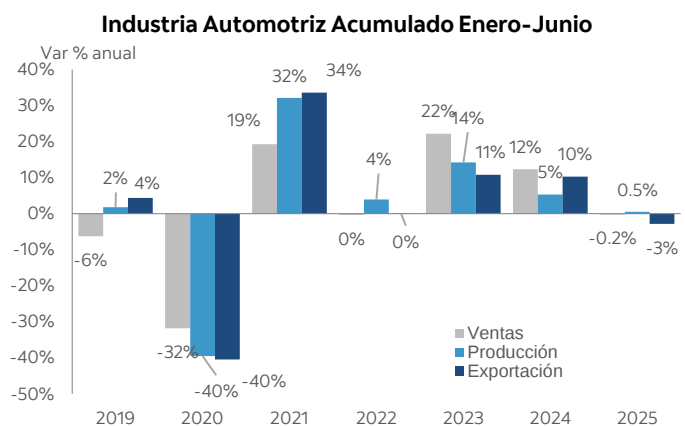
Durante el segundo trimestre de 2025, la industria automotriz volvió a enfrentar afectaciones derivadas de la incertidumbre internacional en torno a la política comercial de Estados Unidos. Los anuncios de nuevos aranceles provocaron una desaceleración tanto en la oferta como en la demanda, reflejada en menores tasas de crecimiento acumulado anual. No obstante, en junio se observó un repunte anual en la producción y exportación de vehículos ligeros, lo que sugiere una alta sensibilidad del sector a las noticias relacionadas con la política comercial estadounidense.

En contraste, la demanda interna mostró un comportamiento

más débil. Las ventas de vehículos ligeros continuaron a la baja en junio, afectadas por la reducción en los ingresos de los hogares y una menor confianza del consumidor. En el segmento de vehículos pesados, el panorama fue aún más negativo, con retrocesos acumulados de doble dígito en ventas, producción y exportación, impactados por la incertidumbre tanto local como internacional, así como por el estancamiento en los proyectos de inversión.

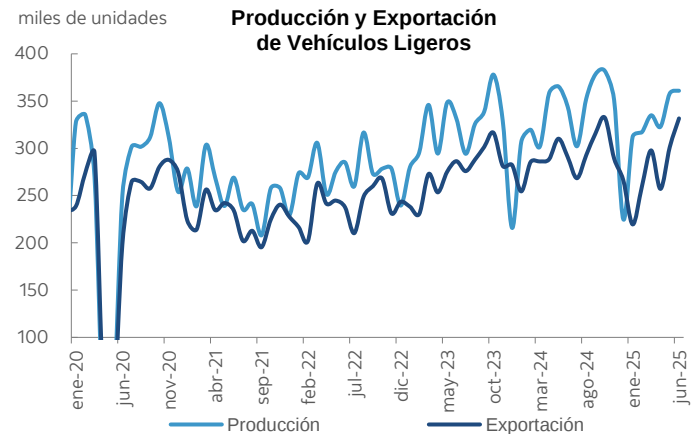
Producción y exportación de vehículos ligeros

La producción de vehículos ligeros repuntó en junio tras dos meses de caídas, al pasar de -2.0% a 4.9% anual, con un total de 331,517 unidades ensambladas. Este resultado permitió que el acumulado del primer semestre regresara a terreno positivo, con un avance anual de 0.5%. A nivel de marcas, Toyota lideró el crecimiento acumulado con un alza de 55.2%, seguida por JAC con 21.2%, ambas beneficiadas por incrementos en su capacidad instalada. En sentido opuesto, Volkswagen



(-21.2%), Chrysler (-12.7%) y Honda (-12.7%) registraron los mayores retrocesos, debido a ajustes en sus líneas de producción en respuesta a la política comercial de EE. UU. Sin embargo, en junio, tanto Volkswagen como Chrysler mostraron incrementos anuales.

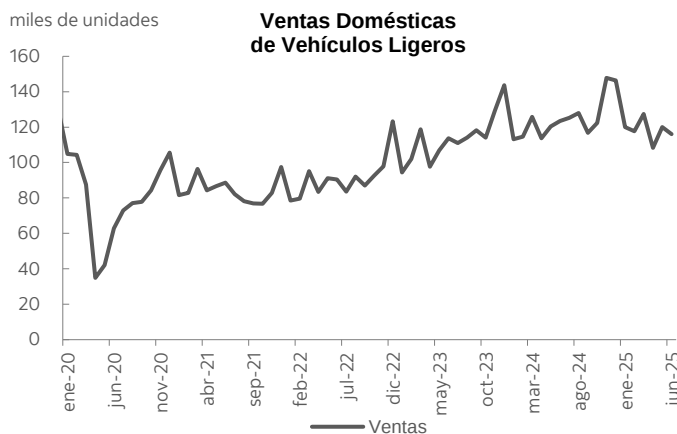
La exportación también mostró una recuperación significativa en junio, al pasar de -2.9% a 14.0% anual. Este repunte permitió moderar la caída acumulada del año, que pasó de -6.3% a -2.8%, con un total de 1,666,184 unidades exportadas. Toyota encabezó el crecimiento acumulado con un avance de 58.1%, impulsado por fuertes envíos a finales de 2024 e inicios de 2025. Aunque sus exportaciones se han estabilizado en los últimos meses, aún mantienen incrementos de doble dígito. En contraste, Mazda (-32.5%), Volkswagen (-10.3%) y BMW (-11.8%) registraron las mayores caídas en lo que va del año. Mazda, en particular, sufrió desplomes cercanos al 60% en abril y mayo, aunque en junio moderó su caída a -20.2%. Volkswagen y BMW repuntaron en junio con avances de 9.5% y 15.5%, respectivamente. GM, el mayor exportador con una participación del 22%, mostró un crecimiento acumulado modesto de 1.0%.



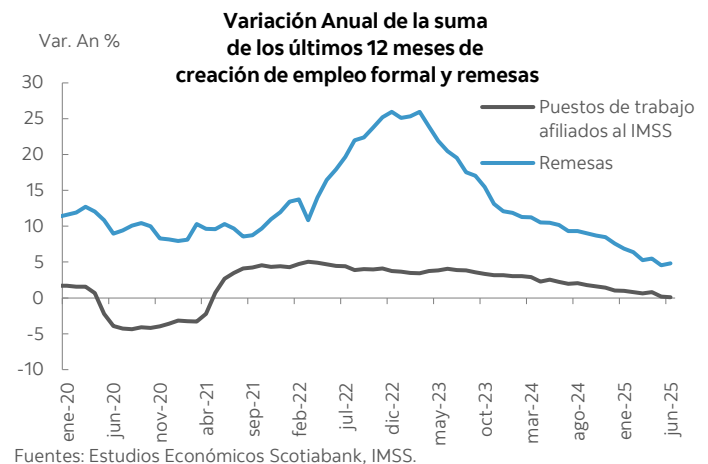
Fuente: INEGI, Estudios Económicos Scotiabank

Según datos de la balanza comercial del INEGI de enero a mayo de este año, el valor de las exportaciones automotrices ascendió 75,049 millones de dólares, lo que representó el 29.0% del total en el mismo periodo (259, 095 millones de dólares). No obstante, fueron las automotrices fueron las más afectadas en el periodo, con una caída acumulada de -9.0%, frente a un avance de 7.4% en las manufacturas no automotrices.

Demanda interna: ventas en retroceso



Fuente: INEGI, Estudios Económicos Scotiabank



Fuentes: Estudios Económicos Scotiabank, IMSS.

A pesar de las señales de recuperación en producción y exportación, el entorno interno continúa mostrando debilidad. La creación de empleo formal se mantiene estancada, con solo 6,222 nuevos puestos en los últimos doce meses a junio. Además, las remesas muestran un crecimiento acumulado anual de apenas 0.3%, y la confianza del consumidor se ha debilitado, lo que sugiere que las ventas internas podrían seguir cayendo en la segunda mitad del año.

En junio, las ventas internas de vehículos ligeros acumularon tres meses consecutivos de caídas, profundizando su deterioro de -0.4% a -5.9% anual. Con ello, el acumulado anual disminuyó a -0.2% (709,344 unidades), su primer retroceso desde agosto de 2022. De las 42 marcas con datos disponibles, 20 registran contracciones acumuladas, y 12 de ellas presentan retrocesos de doble dígito. Nissan mantiene el liderazgo del mercado con una participación de 18.3% y un crecimiento anual de 5.3%. En contraste, General Motors, el segundo mayor competidor (12.7% de participación), muestra una caída acumulada de -5.2%, y en junio su descenso fue de -12.0%. Volkswagen, con una participación de 10.9% entre enero-junio, se expandió 5.14% anual como grupo, destacando un avance de 9.2% en su marca principal. La participación de nuevos competidores se redujo a 8.2%, desde 9.5% el año anterior, lo que indica un crecimiento por debajo del promedio del sector. Cabe señalar que los datos de marcas de vehículos eléctricos como Tesla y BYD aún no están disponibles en la información publicada por el INEGI y AMIA.

Vehículos pesados: deterioro generalizado

En la industria de vehículos pesados, el deterioro es más marcado. En junio, las ventas al menudeo cayeron -32.8% anual, mientras que las ventas al mayoreo se desplomaron -66.8%, ambas con una tendencia negativa sostenida desde enero. En el acumulado enero-junio, las ventas minoristas sumaron 20,549 unidades (-23.0% anual), y las mayoristas 14,533 unidades (-47.7%). Esta debilidad en la demanda interna responde a un deterioro en las perspectivas de inversión, afectadas tanto por el entorno internacional como por factores internos, como la incertidumbre en torno a la reforma judicial y condiciones de seguridad más adversas.

Las exportaciones también se contrajeron en junio (-20.3% anual), acumulando una caída de -13.6% en el primer semestre. En contraste con la demanda interna, la economía estadounidense, aunque también afectada por la incertidumbre comercial, mantiene expectativas de crecimiento moderado, lo que junto con los esfuerzos de reindustrialización en zonas clave, representa un soporte relevante para las exportaciones de camiones.

Finalmente, la producción de vehículos pesados también se ajustó a la baja. En junio, la caída se acentuó de -12.9% en mayo a -35.7% a/a, acumulando un retroceso de -24.1% a/a en el primer semestre. A pesar de este entorno adverso doméstico, la inversión en EE. UU. y la relocalización industrial continúan siendo factores clave de soporte para el sector exportador.

Venta al menudeo y al mayoreo de vehículos pesados

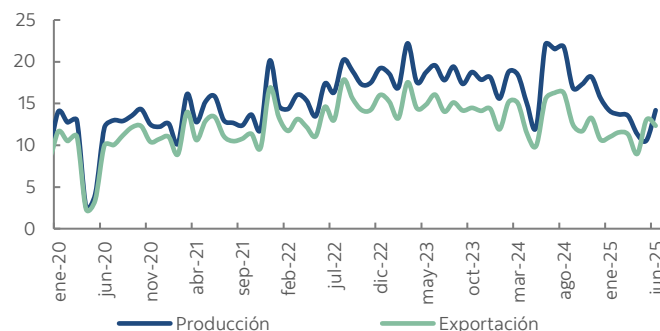
miles de unidades



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

Producción y exportación de vehículos pesados

miles de unidades



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

En conclusión

La industria automotriz mexicana enfrenta un entorno mixto en el segundo trimestre de 2025. Mientras que la producción y exportación de vehículos ligeros muestran señales de recuperación impulsadas por la demanda externa, la debilidad del mercado interno, especialmente en las ventas y producción de vehículos pesados, refleja los efectos de la incertidumbre económica y política tanto a nivel nacional como internacional. La sensibilidad del sector a los anuncios de política comercial de Estados Unidos, junto con factores internos como el estancamiento del empleo formal y la menor confianza del consumidor, sugiere que la recuperación será desigual y dependerá en gran medida de la evolución del entorno macroeconómico y de inversión en los próximos meses.

Producción de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Junio 2024	Junio 2025	Var. Anual	Enero-Junio 2024	Enero-Junio 2025	Variación Acumulada	Participación 2025
Acura	0	3,182	-	0	20,513	-	1.0%
Audi	16,003	14,110	-11.8%	70,190	64,782	-7.7%	3.2%
Bmw	8,596	8,313	-3.3%	51,219	49,654	-3.1%	2.5%
Chrysler	36,117	37,505	3.8%	221,402	179,575	-18.9%	8.9%
Ford Motor	38,379	40,458	5.4%	207,748	223,742	7.7%	11.1%
General Motors	70,561	73,609	4.3%	431,764	436,106	1.0%	21.7%
Honda	16,223	15,180	-6.4%	97,613	85,245	-12.7%	4.2%
Jac	1,258	2,574	104.6%	12,092	14,660	21.2%	0.7%
Kia	20,900	25,970	24.3%	123,850	143,080	15.5%	7.1%
Mazda	15,433	12,508	-19.0%	103,811	99,222	-4.4%	4.9%
Mercedes Benz	5,591	5,147	-7.9%	31,842	29,064	-8.7%	1.4%
Nissan	60,471	59,112	-2.3%	340,358	341,530	0.3%	17.0%
Toyota	21,742	27,108	24.7%	103,264	160,282	55.2%	8.0%
Volkswagen	32,932	36,271	10.1%	202,194	159,265	-21.2%	7.9%
Total general	344,206	361,047	4.9%	1,997,347	2,006,720	0.5%	100.00%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Exportación de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Junio 2024	Junio 2025	Var. Anual	Enero-Junio 2024	Enero-Junio 2025	Variación Acumulada	Participación 2025
Acura	0	4,250	-	0	16,085	-	1.3%
Audi	17,085	15,977	-6.5%	65,281	59,584	-8.7%	4.8%
Bmw	7,066	8,159	15.5%	47,371	41,795	-11.8%	2.5%
Chrysler	30,455	23,404	-23.2%	189,212	138,948	-26.6%	7.1%
Ford Motor	37,298	40,715	9.2%	203,106	218,457	7.6%	12.3%
General Motors	46,246	72,324	56.4%	401,038	405,122	1.0%	21.8%
Honda	22,090	16,812	-23.9%	103,486	98,411	-4.9%	5.1%
Kia	16,279	19,642	20.7%	92,771	106,864	15.2%	5.9%
Mazda	12,482	9,955	-20.3%	76,166	51,406	-32.5%	3.0%
Mercedes Benz	5,120	5,861	14.5%	33,077	24,740	-25.2%	1.8%
Nissan	41,941	53,289	27.1%	238,423	228,974	-4.0%	16.1%
Toyota	23,465	26,974	15.0%	99,674	158,048	58.6%	8.1%
Volkswagen	31,179	34,155	9.5%	165,189	117,750	-28.7%	10.3%
Total general	290,706	331,517	14.0%	1,714,794	1,666,184	-2.8%	100.0%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Ventas de Vehículos Ligeros por Empresa							
Razón Social	Marca	Junio 2025	Var. Anual	Enero-Junio 2025	Variación Acumulada	Participación 2025	Participación por Empresa 2025
Audi México, S.A. de C.V.	Audi	792	-10.6%	4,243	-22.6%	0.6%	0.6%
BMW de México, S.A. de C.V.	BMW	1,352	-3.2%	7,322	-	1.0%	1.3%
	MINI	346	27.2%	1,914	12.9%	0.3%	
Chirey Motor México S. de R.L. de C.V.	Chirey	0	-100.0%	3,642	-66.7%	0.5%	0.8%
	Omoda	0	-100.0%	1,917	-40.2%	0.3%	
Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Ford Motor	4,497	-0.2%	25,488	0.1%	3.6%	3.8%
	Lincoln	166	33.9%	1,039	20.7%	0.1%	
General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	General Motors	14,736	-12.0%	94,601	-5.2%	13.5%	13.5%
Honda de México, S.A. de C.V.	Acura	46	-37.0%	376	-23.3%	0.1%	2.7%
	Honda	2,765	-12.4%	18,738	-8.5%	2.7%	
Hyundai Motor de México, S. de R.L. de C.V.	Hyundai	4,318	-2.2%	25,240	1.6%	3.6%	3.6%
Isuzu Motors de México, S. de R.L.	Isuzu	471	150.5%	1,206	11.4%	0.2%	0.2%
Jaguar Land Rover México, S.A.P.I. de C.V.	Jaguar	0	-100.0%	5	-90.2%	0.0%	0.2%
	Land Rover	185	12.1%	1,064	24.0%	0.2%	
Kia Motors México, S.A. de C.V.	KIA	9,410	5.7%	52,942	3.9%	7.5%	7.5%
Mazda Motor de México, S. De R.L. de C.V.	Mazda	7,126	-21.4%	49,909	12.4%	7.1%	7.1%
Mercedes Benz México, S. de R.L. de C.V.	Mercedes Benz	1,089	-3.4%	5,720	-7.6%	0.8%	0.8%
Mitsubishi Motors de México, S.A. de C.V.	Mitsubishi Motors	2,611	35.8%	13,979	20.9%	2.0%	2.0%
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Infiniti	47	-19.0%	480	-15.9%	0.1%	18.3%
	Nissan	21,153	0.0%	128,283	5.3%	18.3%	
Renault México, S.A. de C.V.	Renault	2,719	-2.3%	14,883	3.3%	2.1%	2.1%
SAIC Motor México, S. de R.L. de C.V.	MG Motor	3,675	-10.5%	23,240	-5.2%	3.3%	3.3%
Stellantis México, S.A. de C.V.	Alfa Romeo	22	-38.9%	122	-52.0%	0.0%	5.9%
	Chrysler	4,928	12.9%	29,562	-1.8%	4.2%	
	Fiat	289	-69.4%	2,699	-59.7%	0.4%	
	Peugeot	1,448	-17.3%	8,876	3.2%	1.3%	
Subaru Automotriz México, S.A. de C.V.	Subaru	300	31.6%	1,820	17.7%	0.3%	0.3%
Suzuki Motor de México, S.A de C.V.	Suzuki	3,151	-1.3%	19,802	-6.6%	2.8%	2.8%
Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de C.V.	Lexus	266	3.5%	1,320	-0.4%	0.2%	8.8%
	Toyota	10,162	-2.6%	60,260	3.8%	8.6%	
Volvo Group México, S.A. de C.V.	Volvo	514	-48.8%	3,126	-3.6%	0.4%	0.4%
Volkswagen De México, S.A. de C.V.	Bentley	2	0.0%	2	-60.0%	0.0%	10.9%
	Porsche-Rover	281	27.7%	1,657	38.3%	0.2%	
	Seat	1,648	-21.8%	9,994	-20.2%	1.4%	
	Volkswagen	10,471	-1.9%	64,593	1.7%	9.2%	
Empresas no afiliadas a AMIA							
Autos Orientales Picacho S.A. Promotora de Inversión	MOTORNATION	250	-68.8%	1,418	-72.7%	0.2%	0.2%
Changan Auto México, S. de R.L. de C.V.	Changan	1,601	0.0%	-	0.0%	-	-
Giant Motors Latinoamérica S.A. de C.V.	JAC	2,044	-2.8%	12,070	1.9%	1.7%	1.7%
Great Wall Motor México, S. de R.L. de C.V.	GWM	1,039	-20.1%	7,165	9.5%	1.0%	1.0%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	139	-32.9%	1,187	24.7%	0.2%	0.2%
	JETOUR	0	-100.0%	195	-87.1%	0.0%	
Total general		116,059	1.9%	702,099	9.8%	100%	100%

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Ventas Mayoristas de Vehículos Pesados por Empresa						
Razón social	Marca	Segmento	Junio 2025	Enero - Junio 2025	Var. Acum	Participación 2025
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	208	2020	-72	13.90
Dina Camiones	Dina	Pasajeros	6	9	-86	0.06
Emobility Operations	Auteco	Carga	0	4	0	0.03
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	28	68	-95	0.47
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	335	1261	-17	8.68
		Pasajeros	1	5	-	0.03
Kenworth Mexicana	Kenworth	Carga	619	5318	-18	36.59
LDR Solutions	Foton	Carga	13	227	-47	1.56
		Pasajeros	0	12	-56	0.08
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	23	102	-53	0.70
Man Truck and Bus	MAN	Carga	0	2	-98	0.01
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	150	1210	-36	8.33
Navistar México	International	Carga	520	2260	-43	15.55
Scania Comercial	Scania	Carga	72	365	-61	2.51
		Pasajeros	52	498	37	3.43
Sparta Motors S	Shacman	Carga	25	264	-13	1.82
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	112	483	-44	3.32
		Pasajeros	7	44	-92	0.30
Volvo Group Méxic	Volvo Buses	Pasajeros	82	377	-36	2.59
Yutong de México	Yutong	Pasajeros	0	4	-98	0.03
Total general			2,253	14,533	-47.7	100

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Resumen de Producción de Vehículos Pesados por Empresa						
Razón social	Marca	Segmento	Junio 2025	Enero - Junio 2025	Var. Acum	Participación 2025
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	8554	47174	-21.82	60.95
Dina Camiones	Dina	Pasajeros	23	42	-40.00	0.05
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	54	203	-58.23	0.26
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	156	642	-15.75	0.83
Kenworth Mexicana	Kenworth	Carga	1181	8634	-12.88	11.16
LDR Solutions	Foton	Carga	82	391	-25.67	0.51
		Pasajeros	2	38	-80.61	0.05
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	206	1415	-17.68	1.83
Navistar México	International	Carga	3748	18124	-29.75	23.42
Sparta Motors	Shacman	Carga	0	22	-	0.03
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	98	310	-11.17	0.40
		Pasajeros	2	2	-99.63	0.00
Volvo Group México	Volvo Buses	Pasajeros	83	400	-31.62	0.52
Total general			14,189	77,397	-24.1	100

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Ventas Minoristas de Vehículos Pesados por Empresa						
Razón social	Marca	Segmento	Junio 2025	Enero - Junio 2025	Var. Acum	Participación 2025
Daimler Vehículos Comerciales México	Freightliner	Carga	553	4823	-33.44	23.47
Dina Camiones	Dina	Carga	0	6	0.00	0.03
		Pasajeros	16	54	-18.18	0.26
Emobility Operations	Auteco	Carga	0	4	0.00	0.02
Hino Motors Sales México	Hino	Carga	145	723	-44.89	3.52
		Pasajeros	1	2	-88.89	0.01
Isuzu Motors de México	Isuzu	Carga	217	1148	-30.55	5.59
		Pasajeros	1	5	-	0.02
Kenworth Mexicana	Kenworth	Carga	671	5146	-10.75	25.04
LDR Solutions	Foton	Carga	64	398	56.69	1.94
		Pasajeros	59	210	-	1.02
Mack Trucks	Mack Trucks	Carga	39	127	-5.93	0.62
Man Truck and Bus México	MAN	Carga	5	66	-38.89	0.32
		Pasajeros	0	1	-94.12	0.00
Mercedes-Benz Autobuses	Mercedes-Benz Autobuses	Pasajeros	290	1378	-31.24	6.71
Navistar México	International	Carga	579	3530	2.20	17.18
		Pasajeros	66	416	-38.55	2.02
Scania Comercial	Scania	Carga	72	365	-61.00	1.78
		Pasajeros	52	498	36.81	2.42
Sparta Motors	Shacman	Carga	25	264	-13.16	1.28
Volkswagen Camiones y Autobuses	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	62	658	-29.25	3.20
		Pasajeros	76	344	-39.86	1.67
Volvo Group México	Volvo Buses	Pasajeros	82	377	-36.21	1.83
Volvo Trucks	Volvo Trucks	Carga	0	2	-	0.01
Yutong de México	Yutong	Pasajeros	0	4	-98.31	0.02
Total general			3,075	20,549	-23.0	100

Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT) INEGI, Scotiabank.

Publicación de Estudios Económicos México de Scotiabank – [Eduardo Suárez Mogollón](#); [Rodolfo Mitchell Cervera](#); [Miguel Angel Saldaña Blanco](#); [Brian Pérez Gutiérrez](#); [Cynthia Hernández González](#)

Visita nuestra [página](#) o [contáctanos](#).

Scotiabank.

Este documento, elaborado por la Dirección de Estudios Económicos, y dirigido exclusivamente a personas que radican en el territorio mexicano, es publicado con la única intención de proporcionar información y análisis con base en las fuentes que se consideran fidedignas y que, sin embargo, no garantizan su veracidad. Las opiniones, estimaciones y proyecciones contenidas aquí reflejan el punto de vista personal de los economistas y analistas de Scotiabank Inverlat señalados en el presente documento, no el de un área de negocio en particular y no necesariamente una opinión institucional. Dichas opiniones pueden modificarse de acuerdo con los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales, y no deben ser consideradas como una declaración unilateral de la voluntad, ni ser interpretadas como una oferta, sugerencia o invitación para comprar o vender valor alguno, o como una oferta, invitación o sugerencia para contratar los servicios de Scotiabank Inverlat. Asimismo, el presente análisis no puede ser entendido como una Asesoría de Inversiones ya que no constituye en forma alguna, una recomendación personalizada a quien lo recibe, por lo que la decisión de inversión sobre alguna o algunas emisora(s) mencionada(s) en el presente análisis es responsabilidad exclusiva del cliente en función de su perfil de inversión. Este documento es de libre distribución de acuerdo a “Prácticas de Venta”. La compensación de los analistas que elaboraron el documento depende, entre otros factores, de la rentabilidad y la utilidad generada por todas las áreas de Scotiabank Inverlat, pero no por un negocio o área de negocio en particular. La compensación de los analistas no se relaciona con una recomendación en particular; la compensación, entre otros factores, depende de la asertividad de las estimaciones y recomendaciones contenidas en este documento. Los analistas no reciben compensación alguna por parte de las emisoras de los valores que se describen en este reporte. Asimismo, los analistas no percibieron compensación

alguna de personas distintas al Grupo Financiero Scotiabank Inverlat o de sus subsidiarias y/o afiliadas con respecto a la elaboración de este reporte. Alguna de las empresas del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat puede realizar inversiones por cuenta propia en los valores descritos en este reporte. Scotiabank Inverlat o alguna otra empresa del Grupo pueden tener alguna relación de negocios con las emisoras de los valores contenidos en este reporte (agente colocador, agente estructurador, representante común, asesor financiero, servicios financieros, etc.). La Dirección de Estudios Económicos es un área independiente de las áreas de negocio, incluyendo el área de Operaciones y de Banca de Inversión y, no recibe remuneración, directriz, o de cualquier forma, influencia alguna por parte de las áreas de negocio que pueda afectar en cualquier sentido las opiniones contenidas en este documento. Este documento no puede fotocoparse, ser utilizado por cualquier medio electrónico o bien ser reproducido por algún otro medio o método en forma parcial o total; tampoco puede ser citado o divulgado sin la previa autorización de la Dirección de Estudios Económicos de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, S.A. de C.V. Los servicios de Scotia Inverlat Casa de Bolsa no están disponibles para personas en los Estados Unidos de América, salvo Inversionistas Institucionales Mayores (Major Institutional Investors) o Corredores Registrados (Registered Broker Dealers).