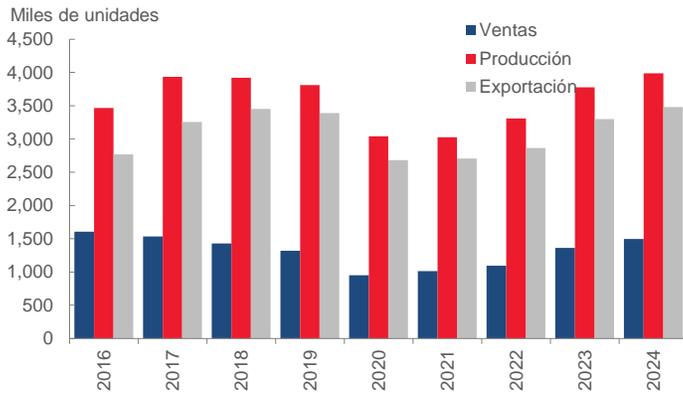


Panorama Sector Automotriz 2024.

Industria Automotriz Enero-Diciembre



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank

de Indicadores (cifras absolutas en unidades)			
Fecha	Venta	Exportación	Producción
Diciembre 2025	146,356	265,954	224,913
Diciembre 2024	143,662	282,316	215,912
Var. % anual	1.9	-5.8	4.2
Ene-Dic 2025	1,496,797	3,479,086	3,989,403
Ene-Dic 2024	1,363,714	3,300,876	3,779,151
Var. % anual	9.8	5.4	5.6

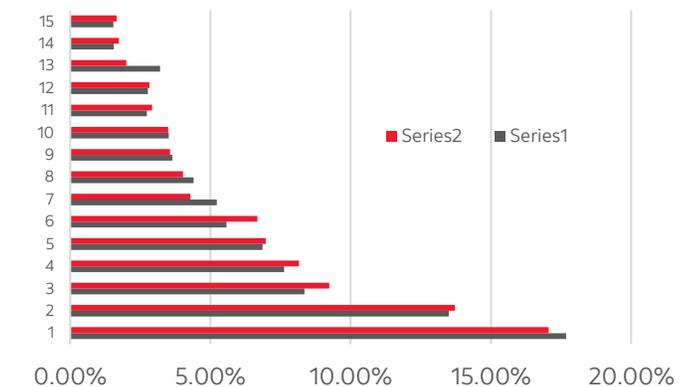
-o-: denota mayor de 500 o menor de -500 por ciento.

La industria automotriz alcanzó niveles máximos de producción y exportación durante 2024, mientras las ventas internas superaron niveles prepandemia. A pesar de una desaceleración con respecto al avance del año previo, la oferta y demanda por vehículos ligeros mantuvo un sólido dinamismo medido por el volumen de unidades. En la producción y la exportación, en ritmo de actividad económica en Estados Unidos permitió alcanzar máximos históricos a pesar de ritmos más lentos en el resto de las manufacturas. Además, en las ventas internas, el avance del consumo, junto con un mayor alcance de nuevos participantes en el mercado permitió recuperar niveles prepandemia y acercarse al máximo histórico de 2016.

Por el lado de la demanda interna, las ventas internas de vehículos ligeros cerraron el año con un incremento de 9.8% (vs. 24.6% un año antes), al sumar 1,496,797 unidades. Sin embargo, tan solo en diciembre, las ventas subieron en 1.9% al contar con 146,356 transacciones. En comparación con otros rubros de las ventas minoristas, de acuerdo con la Encuesta de Empresas Comerciales del INEGI de octubre, las ventas de vehículos y autopartes acumularon un aumento real de apenas 0.5%, frente a la caída de -0.5% del total de ventas minoristas. Por su parte, el aumento de precios de los

vehículos se estancó durante 2024, al crecer apenas en 0.4% muy por debajo de dinámica de la inflación general, que cerró en 4.21%, y debajo también de los precios de mercancías y servicios, es decir, de la inflación subyacente en 3.65%.

Top 15 - Participación en las ventas de vehículos ligeros



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

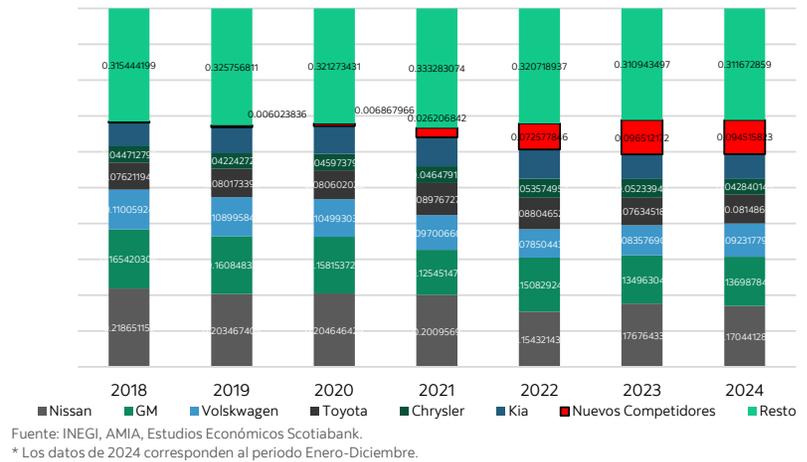
Al interior de las ventas, observamos que continua la entrada de nuevos participantes al mercado, en detrimento de los jugadores más grandes. Nissan mantuvo el liderazgo del mercado, a pesar de la pérdida en su participación (17.1% vs. 17.7% un año antes), mientras los siguientes tres mayores jugadores, GM, Volkswagen, y Toyota incrementaron su porcentaje del mercado, al pasar de 13.5%, 8.5% y 7.6% a 13.5%, 9.2%, y 8.1%, respectivamente. Por otro lado, destaca que los nuevos participantes (Chirey, JAC, MG Motor, y más recientemente Great Wall, Jetour y Foton) crecieron ventas en una menor proporción que el total, en 7.5%, lo que llevó a una pérdida de participación de mercado (9.5% vs. 9.7% en 2023). A pesar de que la mayor parte de los nuevos participantes corresponden a vehículos de origen chino (marcas chinas), el total de autos provenientes de China (incluyendo marcas como BMW, Chrysler, GM, Kia, Ford, Renault, Volvo y los nuevos participantes) aumentó en una mayor proporción que el promedio, en 12.0%, lo que represento un 22% del total de ventas durante 2024. En contraste, los vehículos de origen estadounidense crecieron en el mismo periodo en 20.8%, lo que llevó a representar el 9% del total de ventas. Los vehículos de origen nacional crecieron en 11.9%, representando el 38% del total de vehículos vendidos durante 2024. La entrada de nuevos competidores, junto con la normalización de cadenas globales de valor ha permitido un incremento en los precios menor a la inflación general y subyacente durante los últimos años.

Por el lado de la oferta, el ensamblaje de vehículos alcanzó niveles históricos en 2024, al sumar 3.989 millones de unidades, equivalente a un incremento de 5.6%. Visto comparativamente, si bien el avance de la producción de vehículos desaceleró durante 2024, este resultado superior al promedio de las manufacturas, que presentaron un comportamiento heterogéneo durante el mismo periodo. De acuerdo con las cifras mensuales del índice de producción industrial del INEGI, durante el periodo enero-noviembre, la producción de equipos de transporte acumularon un avance real anual 1.6%, contrastando con el promedio de las manufacturas de 0.3%, y el total de industria de 0.5%.

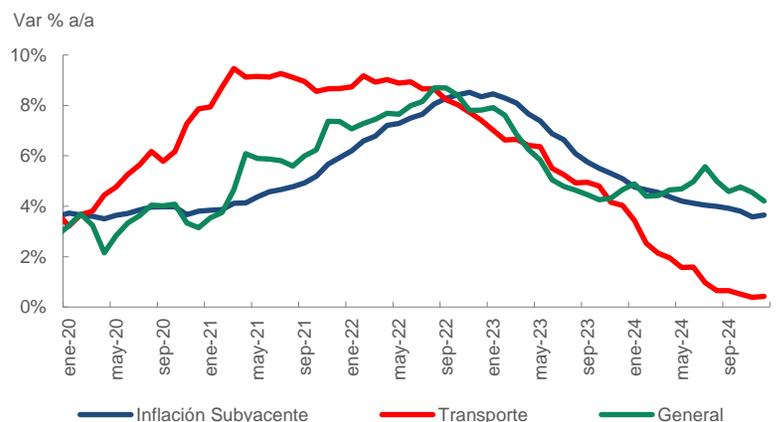
Al interior de la producción, notamos resultados dispares entre las marcas. GM mantiene el liderazgo, al representar el 22.3% del total del ensamblaje, además la marca obtuvo el mayor crecimiento frente a sus competidores, al incrementar en 23%. De la misma manera, Honda y JAC presentaron incrementos de

Al interior de las ventas, observamos que continua la entrada de nuevos participantes al mercado, en detrimento de los jugadores más grandes. Nissan mantuvo el liderazgo del mercado, a pesar de la pérdida en su participación (17.1% vs. 17.7% un año antes), mientras los siguientes tres mayores jugadores, GM, Volkswagen, y Toyota incrementaron su porcentaje del mercado, al pasar de 13.5%, 8.5% y 7.6% a 13.5%, 9.2%, y 8.1%, respectivamente. Por otro lado, destaca que los nuevos participantes (Chirey, JAC, MG Motor, y más recientemente Great Wall, Jetour y Foton) crecieron ventas en una menor proporción que el total, en 7.5%, lo que llevó a una pérdida de participación de mercado (9.5% vs. 9.7% en 2023). A pesar de que la mayor parte de los nuevos participantes corresponden a vehículos de origen chino (marcas chinas), el total de autos provenientes de China (incluyendo marcas como BMW, Chrysler, GM, Kia, Ford, Renault, Volvo y los nuevos participantes) aumentó en una mayor proporción que el promedio, en 12.0%, lo que represento un 22% del total de ventas durante 2024. En contraste, los vehículos de origen estadounidense crecieron en el mismo periodo en 20.8%, lo que llevó a representar el 9% del total de ventas. Los vehículos de origen nacional crecieron en 11.9%, representando el 38% del total de vehículos vendidos durante 2024. La entrada de nuevos competidores, junto con la normalización de cadenas globales de valor ha permitido un incremento en los precios menor a la inflación general y subyacente durante los últimos años.

**Venta de Vehículos Ligeros:
Principales Competidores vs. Nuevos Participantes**



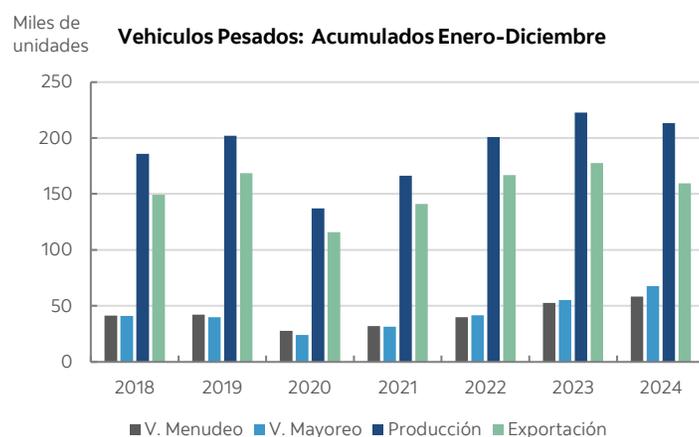
Inflación al Consumidor en México



doble dígito durante el año. Por otro lado, otras marcas presentaron caídas en el número de unidades ensambladas. BMW presentó la mayor disminución, al caer -19.0%, seguido de Audi (-17.6%), Mercedes Benz (15.3%), y Chrysler (-10.3%). Las exportaciones de vehículos ligeros alcanzaron también máximos históricos durante 2024, al sumar 3.479 millones de unidades, representando un incremento de 5.4% con respecto al año previo. Al igual que la producción, las exportaciones de manufacturas desaceleraron su crecimiento durante el año, aunque las exportaciones automotrices han presentado un ritmo mayor al resto de las manufacturas gracias a la solidez del mercado. Por destino de las exportaciones, los autos dirigidos a Estados Unidos representaron el 80% del total, mientras los autos con destino a Canadá representaron el 8.5%.

En la industria de vehículos pesados, las ventas internas alcanzaron también máximos históricos en 2024, aunque la producción y exportación tuvo un desempeño negativo durante el año.

Las ventas al menudeo de los vehículos pesados sumaron en 2024 58,318 unidades, lo que representó un incremento de 11.1% (vs 32.2 en 2023), siendo este su menor avance desde la pandemia. A su interior, en un mercado considerablemente más concentrado que las ventas de vehículos ligeros, los camiones de carga dominan, con participación total del 26% de unidades vendidas al menudeo durante el año. Los camiones de pasajeros de Mercedes-Benz representaron el 7% del total de vehículos pesados durante el periodo. En términos de avances, los mayores crecimientos los obtuvo Dina con un 10% en los vehículos de carga, y de 2.4% en los vehículos de pasajeros, seguido de los vehículos de carga de Hino, que crecieron en 3.3%.



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

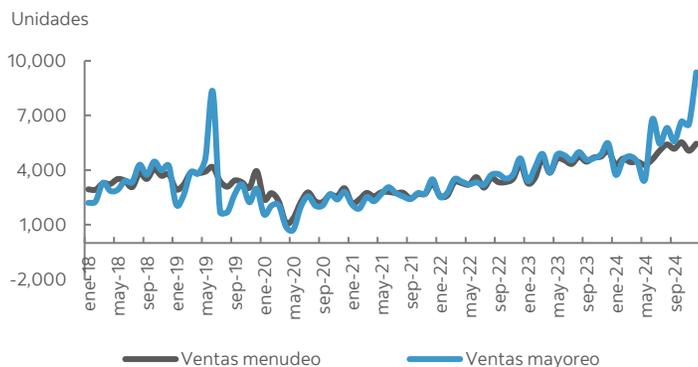
Por su parte, las ventas mayoristas de vehículos pesados subieron en 22.8% al acumular 67,704 unidades. No obstante, observamos una aceleración en los últimos meses, alcanzado un disparo de 71.5% de incremento tan solo en diciembre, pero con aumentos superiores al 20% y sin retrocesos durante la última mitad del año. Al igual que las ventas minoristas, el mercado estuvo dominando por los vehículos de carga de Freightliner, con el 26%, seguido de Kenworth (21%) e Internacional (16%). En vehículos de pasajeros más vendido también Mercedes-Benz, con el 6% del total de ventas al mayoreo.

La historia es distinta en la producción y la exportación de vehículos pesados. El ensamblaje de vehículos pesados retrocedió -4.3% en 2024 (vs un dinamismo de 11.0% en 2023). Particularmente, en el último trimestre promedió una caída de -17.0%. En términos de marcas, la mitad de la producción correspondió a Freightliner (55%), seguido del Internacional (30%), mientras en los vehículos de carga, lideró Mercedes-Benz con apenas 1.5% del total de vehículos pesados. No

obstante, el mayor crecimiento lo experimentaron los vehículos de pasajeros de Dina, que experimentaron un avance de 4.27% con respecto al año previo.

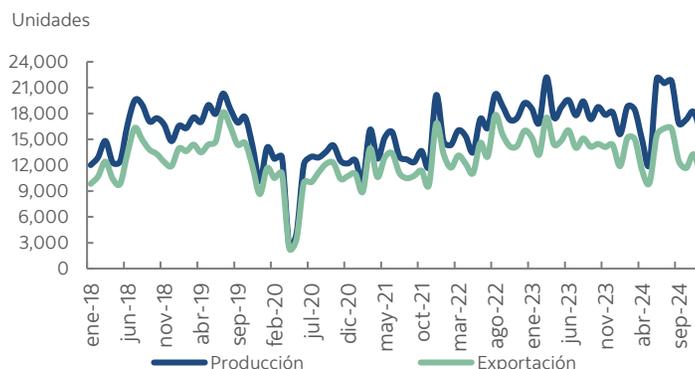
Por último, la exportación de vehículos pesados cerró en números negativos, al caer con fuerza, en -10.2% (vs, 6.4% en 2023). Al igual que en la producción, los retrocesos fueron más notorios en la segunda mitad del año, promediando un -6.5% en el último trimestre de 2024

Venta al menudeo y al mayoreo de vehículos pesados



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

Producción y exportación de vehículos pesados

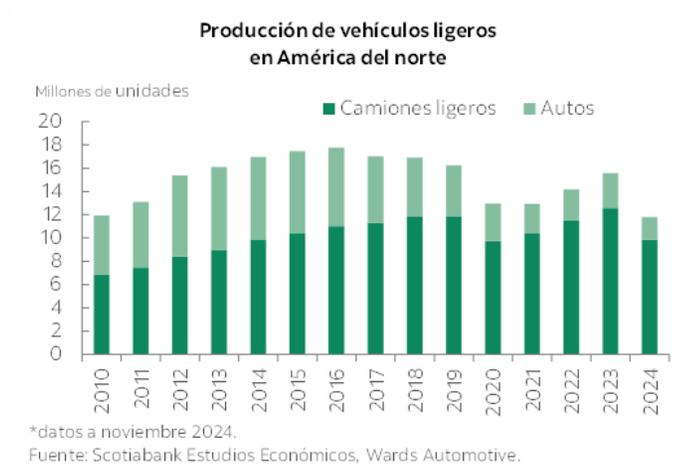


Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

A futuro, creemos que la entrada de nuevos jugadores y una mayor competencia interna seguirán impulsando el crecimiento de las ventas domésticas, beneficiadas también por una dinámica de aumentos de precios por debajo de la inflación general. Sin embargo, el origen de los vehículos de estos nuevos jugadores será un tema relevante, ya que una política industrial que imponga aranceles a vehículos de origen chino podría ralentizar el avance de las ventas.

Desde la perspectiva internacional, dada la incertidumbre actual y la posibilidad de una relación comercial más complicada entre México y Estados Unidos debido a la postura de Trump sobre el impulso de la industria automotriz estadounidense, México podría verse afectado por la imposición de aranceles al sector automotriz. En este sentido, la manera de evitar una caída significativa a largo plazo es que México se alinee con las necesidades y requerimientos estadounidenses. De ahí el interés recientemente reiterado por la administración de Claudia Sheinbaum en incrementar el valor agregado de la cadena automotriz que se produce en México y en reducir la exposición a insumos chinos.

Para 2025, dada la mayor complejidad e incertidumbre en el panorama, esperamos que el sector siga creciendo, aunque a un ritmo menor que el año pasado. Las nuevas marcas asiáticas tendrán un gran protagonismo en el mercado, en parte por sus precios más accesibles y facilidades de financiamiento al consumidor. Sin embargo, las primeras medidas que tome la presidencia de Donald Trump respecto a la imposición de aranceles serán clave para definir el panorama del sector automotriz.



Producción de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Diciembre 2023	Diciembre 2024	Var. Anual	Enero-Diciembre 2023	Enero-Diciembre 2024	Variación Acumulada	Participación 2024
Audi	7,750	6,716	-13.3%	175,121	144,223	-17.6%	3.6%
BMW	5,984	0	-100.0%	117,462	95,151	-19.0%	2.4%
Chrysler	31,542	26,104	-17.2%	467,459	419,426	-10.3%	10.5%
Ford Motor	27,398	22,375	-18.3%	365,365	386,776	5.9%	9.7%
General Motors	42,310	56,277	33.0%	722,631	889,072	23.0%	22.3%
Honda	11,155	10,601	-5.0%	167,249	194,612	16.4%	4.9%
JAC	2,097	2,306	10.0%	22,519	25,391	12.8%	0.6%
KIA	16,900	19,900	17.8%	256,000	270,700	5.7%	6.8%
Mazda	13,996	13,646	-2.5%	202,506	209,303	3.4%	5.2%
Mercedes Benz	4,589	1,839	-59.9%	67,846	57,487	-15.3%	1.4%
Nissan	35,791	33,796	-5.6%	615,751	669,941	8.8%	16.8%
Toyota	1,576	18,501	1073.9%	250,015	245,009	-2.0%	6.1%
Volkswagen	14,824	12,852	-13.3%	349,227	382,312	9.5%	9.6%
Total general	215,912	224,913	4.2%	3,779,151	3,989,403	5.6%	100.00%

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

Ventas de Vehículos Ligeros por Empresa							
Razón Social	Marca	Diciembre 2024	Var. Anual	Enero-Diciembre 2024	Variación Acumulada	Participación por Marca 2024	Participación por Empresa 2024
Audi México, S.A. de C.V.	Audi	1309	-2.5%	10499	-19.9%	0.7%	0.7%
BMW de México, S.A. de C.V.	BMW	1219	-22.7%	14072	0.6%	0.9%	1.2%
	MINI	368	-1.9%	3263	-12.0%	0.2%	
Chirey Motor México S. de R.L. de C.V.	Chirey	1500	-31.7%	20442	-24.7%	1.4%	1.8%
	Omoda	501	-34.6%	6401	-43.5%	0.4%	
Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Ford Motor	5421	-40.5%	52359	-12.1%	3.5%	3.6%
	Lincoln	227	102.7%	1850	45.2%	0.1%	
General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	General Motors	19334	-1.7%	205043	11.4%	13.7%	13.7%
Honda de México, S.A. de C.V.	Acura	71	-11.3%	1001	-10.6%	0.1%	2.9%
	Honda	3918	4.7%	42336	12.0%	2.8%	
Hyundai Motor de México, S. de R.L. de C.V.	Hyundai	5378	3.2%	53305	7.1%	3.6%	3.6%
Isuzu Motors de México, S. de R.L.	Isuzu	256	80.3%	2466	68.0%	0.2%	0.2%
Jaguar Land Rover México, S.A.P.I. de C.V.	Jaguar	1	-88.9%	68	-20.9%	0.0%	0.1%
	Land Rover	201	21.1%	1810	2.7%	0.1%	
Kia Motors México, S.A. de C.V.	KIA	9501	20.2%	104384	11.7%	7.0%	7.0%
Mazda Motor de México, S. De R.L. de C.V.	Mazda	8677	18.8%	99797	31.3%	6.7%	6.7%
Mercedes Benz México, S. de R.L. de C.V.	Mercedes Benz	1227	-14.5%	12905	-10.3%	0.9%	0.9%
Mitsubishi Motors de México, S.A. de C.V.	Mitsubishi Motors	2160	-1.9%	24706	-12.0%	1.7%	1.7%
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Infiniti	110	20.9%	1111	12.4%	0.1%	17.1%
	Nissan	25233	2.9%	255116	5.8%	17.0%	
Renault México, S.A. de C.V.	Renault	2743	-49.7%	29892	-31.7%	2.0%	2.0%
SAIC Motor México, S. de R.L. de C.V.	MG Motor	8924	7.3%	60168	0.1%	4.0%	4.0%
Stellantis México, S.A. de C.V.	Alfa Romeo	28	-39.1%	448	20.8%	0.0%	
	Chrysler	8171	-16.0%	64123	-10.2%	4.3%	6.3%
	Fiat	611	-40.5%	10383	-12.1%	0.7%	
	Peugeot	1413	19.1%	18855	42.5%	1.3%	
Subaru Automotriz México, S.A. de C.V.	Subaru	330	-38.2%	3321	-17.0%	0.2%	0.2%
Suzuki Motor de México, S.A. de C.V.	Suzuki	4334	10.8%	43661	16.8%	2.9%	2.9%
Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de C.V.	Lexus	278	-1.1%	2717	1.3%	0.2%	8.3%
	Toyota	10606	-2.1%	121968	17.1%	8.1%	
Volvo Group México, S.A. de C.V.	Volvo	517	11.2%	7105	33.4%	0.5%	0.5%
Volkswagen De México, S.A. de C.V.	Bentley	1	-66.7%	13	-35.0%	0.0%	
	Porsche-Rover	202	32.9%	2545	52.1%	0.2%	11.1%
	Seat	2322	5.7%	26023	23.0%	1.7%	
	Volkswagen	14211	24.3%	138181	21.2%	9.2%	
Empresas no afiliadas a AMIA							
Autos Orientales Picacho S.A. Promotora de Inversión	MOTORNATION	897	8.7%	10497	8.8%	0.7%	0.7%
Giant Motors Latinoamérica S.A. de C.V.	JAC	2525	5.2%	24826	17.8%	1.7%	1.7%
Great Wall Motor México, S. de R.L. de C.V.	GWM	1253	235.9%	14455	-	1.0%	1.0%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	212	-	1534	-	0.1%	0.3%
	JETOUR	166	-50.4%	3148	93.6%	0.2%	
Total general		146,356	1.9%	1,496,797	9.8%	100%	100%

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

Exportación de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Diciembre 2023	Diciembre 2024	Var. Anual	Enero-Diciembre 2023	Enero-Diciembre 2024	Variación Acumulada	Participación 2024
Audi	15,717	9,288	-40.9%	178,387	143,783	-19.4%	4.1%
BMW	11,651	8,561	-26.5%	111,266	98,712	-11.3%	2.8%
Chrysler	34,672	27,074	-21.9%	412,892	353,307	-14.4%	10.2%
Ford Motor	32,649	30,001	-8.1%	371,087	379,849	2.4%	10.9%
General Motors	72,707	67,694	-6.9%	721,886	830,820	15.1%	23.9%
Honda	14,033	18,760	33.7%	154,255	232,433	50.7%	6.7%
KIA	11,140	15,373	38.0%	190,440	206,246	8.3%	5.9%
Mazda	17,079	10,692	-37.4%	152,739	141,933	-7.1%	4.1%
Mercedes Benz	7,058	5,156	-26.9%	66,809	63,799	-4.5%	1.8%
Nissan	34,638	35,459	2.4%	367,014	456,866	24.5%	13.1%
Toyota	3,201	20,530	541.4%	262,225	245,121	-6.5%	7.0%
Volkswagen	27,771	17,366	-37.5%	311,876	326,217	4.6%	9.4%
Total general	282,316	265,954	-5.8%	3,300,876	3,479,086	5.4%	100.00%

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

Resumen de Producción de Vehículos Pesados por Empresa						
Razón social	Marca	Segmento	Producción Diciembre 2024	Producción Enero-Diciembre 2024	Var. Acum	Participación 2024
Comerciales México	Freightliner	Carga	9,288	117,054	-0.08	54.89
	Mercedes-Benz	Pasajeros	20	3,180	-0.18	1.49
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Pasajeros	140	322	4.28	0.15
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	63	1,110	-0.26	0.52
		Pasajeros	0	24	0.00	0.01
Isuzu Motors México, S. de R. L.	Isuzu	Carga	132	1,782	0.26	0.84
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	1,425	20,501	0.11	9.61
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	Carga	122	993	-0.28	0.47
		Pasajeros	12	232	-	0.11
Man Truck & Bus México S.A. de C.V.	MAN	Pasajeros	1	1	-0.50	0.00
	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	13	765	-0.26	0.36
Pasajeros		57	1,014	0.17	0.48	
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	4,265	63,541	-0.02	29.80
		Pasajeros	27	1,552	0.14	0.73
Volvo Group México S.A. de C.V.	Volvo Buses	Pasajeros	79	1,170	0.09	0.55
Total general			15,644	213,241	-4.3	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	Dic. 2024	Enero-Diciembre 2024	Var. Acum	Participación 2024
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Freightliner	Carga	1,080	15,046	0.16	25.80
	Mercedes-Benz	Pasajeros	364	4,135	0.11	7.09
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	7	22	10.00	0.04
		Pasajeros	39	210	2.44	0.36
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	99	2,482	-0.17	4.26
		Pasajeros	127	149	3.26	0.26
Isuzu Motors de México, S. de R. L.	Isuzu	Carga	247	3,037	-0.02	5.21
		Pasajeros	1	3	-0.63	0.01
Kenworth Mexicana, S.	Kenworth	Carga	1,393	14,113	0.14	24.20
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	Carga	98	616	-0.47	1.06
		Pasajeros	85	394	-0.23	0.68
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	24	265	0.02	0.45
		Pasajeros	0	28	-0.22	0.05
	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	187	1,996	0.32	3.42
		Pasajeros	65	855	-0.26	1.47
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	735	8,578	0.43	14.71
		Pasajeros	27	1,135	-0.06	1.95
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	445	1,992	-0.21	3.42
		Pasajeros	69	751	0.25	1.29
Volvo Group México S.A. de C.V.	Mack Trucks	Carga	47	299	0.37	0.51
		Pasajeros	82	1,033	0.19	1.77
No afiliadas a la ANPACT						
Emobility Operations, S. de R.L de C.V.	Auteco	Carga	0	11	-	0.02
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	200	557	-0.50	0.96
		Pasajeros	23	611	1.69	1.05
Total general			5,444	58,318	11.1	100

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

Ventas Mayoristas de Vehículos Pesados por Empresa						
Razón social	Marca	Segmento	Diciembre 2024	Enero-Diciembre 2024	Var. Acum	Participación 2024
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L.	Freightliner	Carga	2,923	17,797	0.27	26.29
		Mercedes-Benz	Pasajeros	427	4,030	0.03
Dina Camiones, S.A. de C.V.	Dina	Carga	23	38	18.00	0.06
		Pasajeros	154	325	4.33	0.48
Hino Motors Sales México, S.A. de C.V.	Hino	Carga	1,089	3,785	0.23	5.59
		Pasajeros	24	45	0.25	0.07
Isuzu Motors de México, S. de R. L.	Isuzu	Carga	228	2,825	-0.14	4.17
		Pasajeros	0	2	-0.78	0.00
Kenworth Mexicana, S.A. de C. V.	Kenworth	Carga	1,211	14,780	0.18	21.83
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	Carga	341	1,143	-0.14	1.69
		Pasajeros	219	534	0.21	0.79
Man Truck and Bus México S.A. de C.V.	MAN	Carga	96	453	0.69	0.67
		Pasajeros	2	30	-0.17	0.04
	Volkswagen Camiones y Autobuses	Carga	335	2,156	0.22	3.18
		Pasajeros	561	1,320	0.09	1.95
Navistar México, S. de R. L. de C. V.	International	Carga	681	11,459	0.77	16.93
		Pasajeros	203	1,550	0.15	2.29
Scania Comercial, S.A. de C.V.	Scania	Carga	445	1,992	-0.21	2.94
		Pasajeros	69	751	0.25	1.11
Volvo Group México S.A. de C.V.	Mack Trucks	Carga	41	481	0.84	0.71
	Volvo Buses	Pasajeros	82	1,033	0.19	1.53
No afiliadas a la ANPACT						
Emobility Operations, S. de R.L. de C.V.	Auteco	Carga	0	11	-	0.02
Sparta Motors S. de R.L. de C.V.	Shacman	Carga	196	553	-0.50	0.82
Yutong de México, S.A. de C.V.	Yutong	Pasajeros	23	611	1.69	0.90
Total general			9,373	67,704	22.8	100

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