

La Mentira

Un Informe de Investigación sobre la Falta de Preocupación de
General Motors por la Seguridad en México

Kevin “K.B.” Forbes



Consejo de Latinos Unidos
Ciudad de México
20 de abril, 2016

Resumen de la Investigación

Resultados

- Mary Barra, la directora ejecutiva de General Motors declaró al público en septiembre de 2014, según *Consumer Reports*, "Si identificamos un problema que posiblemente pueda afectar su seguridad, vamos a actuar con rapidez." Fue una mentira.
- De los tres fabricantes de automóviles de Estados Unidos, **sólo el GM no ofrece** bolsas de aire para conductor o pasajero como una característica de seguridad estándar en todos sus vehículos de pasajeros vendidos en México.
- Desde noviembre de 2015, los grupos de defensa de los consumidores y de seguridad de autos han pedido a Barra que den fin a la práctica de vender vehículos sin bolsas de aire en México. Barra ha ignorado estas peticiones en varias ocasiones.
- En enero, Mary Barra defendió las prácticas inexcusables e inseguras de GM, diciendo: "También tenemos que mirar a la accesibilidad, si no le quitas a la gente la disponibilidad de transporte." Que las bolsas de aire hacen un coche más costoso, es sólo un mito. Los precios son mayormente afectados por el tipo de transmisión y otras características opcionales, pero no por tecnologías de seguridad como las bolsas de aire.
- De las 297 versiones de 96 vehículos de pasajeros y comerciales ligeros vendidos en México por los tres fabricantes de automóviles de Estados Unidos, nueve vehículos de pasajeros no tienen bolsas de aire y se venden **exclusivamente** por GM.
- Las nueve versiones de vehículos de pasajeros que GM vende sin bolsas de aire (verificada el 8 de marzo, 2016) se vendieron por Chevrolet, y de acuerdo con estadísticas de la industria, son todas las versiones de los tres más vendidos modelos de Estados Unidos en México para el año 2015, con 11.2 por ciento del mercado.
- Llegamos a la conclusión de que GM y Mary Barra están empleando el racismo económico contra los mexicanos, gozando de la cultura de reducción de costos y justificando prácticas no seguras sin tomar en cuenta respetadas voces en América Latina, México, y los Estados Unidos.

Recomendaciones

- Mary Barra debe disculparse con el pueblo mexicano por su atroz comportamiento insensible que pone en riesgo la vida de los mexicanos y por mentir al público en general acerca de su falso compromiso de "hacer nuestros vehículos más seguros, hacer toda nuestra empresa una organización más segura y centrado en la seguridad del cliente."
- GM es una empresa global que debería incorporar los más altos estándares de seguridad tanto en Estados Unidos como en el extranjero, y reconociendo que las vidas de los mexicanos sí importan.
- GM debe priorizar la seguridad por encima de las ganancias y ofrecer como medida de seguridad estándar, ahora, hoy, en este mismo momento, bolsas de aire para conductor y pasajero en todos sus vehículos vendidos en México (y en cualquier parte del mundo), y dejar de ofrecer modelos o versiones sin ellas.
- Las vidas mexicanas sí importan. El racismo económico no puede ser tolerado y recomendamos que GM comience una revisión amplia y profunda de sus prácticas inseguras e injustas en México y en toda América Latina.

Introducción

Durante una década, General Motors (GM) permitió que algunos de sus clientes murieran o sufrieran lesiones graves debido a una ausencia de preocupación por la seguridad. GM estaba más preocupado por los costos de reparación por fallas en el switch de encendido.

En febrero de 2014, GM hizo un llamado a revisión a 778,000 vehículos para arreglar el switch de encendido defectuoso que causó la muerte de cientos de personas, posiblemente más. Unas semanas más tarde, el llamado de revisión aumentó a 1.4 millones de autos. Y a finales de marzo de 2014, se llegó hasta 2.6 millones de automóviles que fueron llamados a revisión, incluyendo modelos de hasta 10 años de antigüedad.

El 1 de abril de 2014, Mary Barra, quien tomó el puesto de director general de GM sólo unas semanas antes del llamado a revisión, defendió vigorosamente la empresa ante el Congreso Federal de EEUU a pesar de que ella no tenía una explicación de por qué tardaron 10 años para sacar el tema de la seguridad a la luz, y que incluso pidió perdón a las familias que sufrieron la muerte o lesiones.

CNN Money informó en ese momento:

“Barra dijo que las declaraciones contenidas en los documentos de GM desde 2005 donde se muestra que GM decidió que era demasiado costoso implementar una solución eran ‘muy alarmante.’ ‘Si esa es la razón en la que se tomó la decisión, eso no es aceptable,’ dijo. ‘Esa no es la forma de hacer negocios hoy en día.’ Barra admitió que la compañía había estado operando bajo una ‘cultura [preocupado por el] costo’ en los días antes de la quiebra de 2009, pero dijo hoy que está operando bajo una ‘cultura del cliente.’”¹

Nueve días después de su testimonio, GM anunció un nuevo programa de seguridad llamado "Levanta la Voz Por la Seguridad" y Barra indicó que se estableció “para asegurarse de que todo el mundo sepa qué tan en serio tomamos el hablar por la seguridad... para hacer nuestros vehículos más seguros, hacer toda nuestra empresa una organización más segura y centrada en la seguridad del cliente.”²

Barra declaró: "Tenemos que impulsar el cambio cultural, para asegurarse de que la gente va a dar un paso más en esta área."

En septiembre de 2014, hablando a los lectores de *Consumer Reports*, Barra declaró: "Si identificamos un problema que podría afectar posiblemente su seguridad, vamos a actuar con rapidez."³

Pero, ¿era una mentira? ¿Fue el programa de seguridad un truco de relaciones públicas? ¿Estaba GM realmente funcionando bajo el paradigma de “cultura del cliente”?

¹ Chris Isidore and Katie Lobosco. *CNN Money*, “[GM CEO Barra: 'I am deeply sorry.'](#)” April 1, 2014.

² GM Video, [GM Corporate Newsroom](#), April 10, 2014.

³ *Consumer Reports*, “[Q&A With GM's CEO, Mary Barra](#),” September, 2014.

La Desigualdad en las Líneas de Montaje

La industria automotriz sabe que cuando se trata de seguridad, no todas las líneas de montaje de automóviles son iguales. El 28 de noviembre de 2013, informó la *Associated Press*,

"En la próspera industria automotriz de México, los coches que salen de las líneas de montaje pueden parecer idénticos, pero su grado de seguridad depende de hacia dónde se dirigen. Vehículos destinados a permanecer en México o ir al sur con el resto de América Latina llevan un código que significa que no hay necesidad de sistemas de frenos antibloqueo, control electrónico de estabilidad, o más de dos bolsas de aire, o ninguna, en sus modelos básicos."⁴

Como incomprensible que pueda parecer, los fabricantes de automóviles han estado ofreciendo versiones de vehículos sin bolsas de aire en México desde hace más de una década. A diferencia de la falla en el switch de encendido que fue sepultado e ignorado por los contadores de GM, este problema ha sido reconocido y hablado de abiertamente.

En julio de 2013, Max Mosley, el jefe de Global NCAP (Programa de Evaluación de Nuevos Autos) pidió a GM "que apliquen los estándares mínimos de pruebas de impacto de la ONU para su producción mundial de turismos." Su objetivo, según su comunicado de prensa, fue para alentar a que GM "asegure que para 2015 todos los vehículos cumplan con los estándares internacionales de cinturones de seguridad... y para impactos frontales y laterales."⁵

Obviamente que la fecha límite ha pasado.

En noviembre del año pasado, el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) envió una carta urgente a Barra después de que el auto Chevrolet Aveo sin bolsas de aire recibió una calificación de cero para la seguridad. (Cero. Nothing. Nada.)

"Latin NCAP, el organismo de evaluación de las normas de seguridad regional, dijo que el Aveo se desempeñó mal en una prueba de impacto frontal a 40 mph, y agregó que la carrocería era 'inestable' y la falta de bolsas de aire significaba que el coche conlleva un 'alto riesgo de lesiones de vida.' Ese juicio va en contra de una campaña de seguridad de alto perfil lanzado por GM después de una llamada a revisión global sobre defectos fatales del switch de encendido."⁶

¿Y cuál fue la respuesta de la Barra?

⁴ Gomez Licon, Adrian. *Associated Press*, "[Unsafe Cars Part of Mexico's Booming Auto Industry](#)," November 28, 2013.

⁵ PR Newswire, "[Global NCAP Chairman Max Mosley Asks Car Industry Chiefs to Give Latin America Safer Vehicles](#)," July 24, 2013

⁶ Sharman, Andy. "[General Motors safety record in Latin America under attack](#)," *Financial Times*, November 16, 2015.

Sus portavoces dijeron: “Tomamos todas las cuestiones de seguridad global muy en serio y vamos a hacer una revisión a fondo del informe de Latin NCAP.”⁷

Pero lo que es más alarmante aún es lo que carta de presentación de Latin NCAP señaló sin rodeos:

"Está claro a partir de las pruebas de choque de 2006 y 2015 que *GM ha conoce desde hace casi diez años que el Aveo sin bolsas de aire proporciona protección inadecuada ante choques* y también sería probable que falle la normativa de impacto frontal aplicadas por los Estados Unidos o la Unión Europea. Más de un año después de que anunció el programa "Speak Up for Safety" es difícil entender cómo GM todavía puede vender una versión del Aveo sin bolsas de aire en México con un alto riesgo de fatalidad y que cae por debajo de estándares mínimos de seguridad. Por desgracia, el Aveo es un típico ejemplo del bajo desempeño general de seguridad de autos GM tras cinco años de pruebas de choque independientes llevados a cabo por Latin NCAP. Ahora hemos comparado los resultados obtenidos por todos los fabricantes cuyos vehículos han sido probados por nosotros desde 2010. Lamento decir que *la marca Chevrolet de GM se desempeñó como la peor de todas las principales compañías mundiales de automóviles.*"⁸

Un mes más tarde, en diciembre, cuatro grupos de consumidores ejercen presión sobre Barra pidiéndole que las bolsas de aire en México (y en todo el mundo) sean un estándar.

“Cuatro grupos de defensa de los consumidores de EEUU, incluyendo Consumer Reports y Public Citizen, han enviado una carta a la presidenta [Director General] de GM Mary Barra pidiendo a la empresa que hagan de las bolsas de aire una característica estándar a nivel mundial. Al menos uno de estos grupos afirmó que la compañía no les ha respondido. El portavoz de GM dijo que la compañía se compromete a invertir \$ 5 mil millones para desarrollar un nuevo coche para los mercados emergentes, como India y México, que cuenta con bolsas de aire frontales y laterales estándar, pero ese coche no estará disponible sino hasta los vehículos año modelo 2019.”⁹

La semana pasada, el 14 de Abril de 2016, General Motor reafirmó que no iban hacer nada al respecto hasta el año 2019 y continuar vendiendo autos sin bolsas de aire.

¿2019? ¿De verdad?

⁷ Ibid.


⁸ Rodriguez, Maria Fernanda. Latin NCAP, [Letter to Mary Barra](#), November 13, 2015. Emphasis added.

⁹ Nagesh, Gautham. *The Wall Street Journal*, [“GM urged to make Air Bags Standard in Mexico,”](#) December 27, 2015.

Los Tres Amigos en México

Decidimos investigar el tema de bolsas de aire a detalle. Se analizó cada uno de los tres principales fabricantes de automóviles de Estados Unidos en México: Fiat Chrysler, Ford y General Motors (GM). Visitamos cada sitio web de México en febrero de 2016 y verificamos los datos de nuevo el 8 de marzo de 2016. (Consultar Apéndice A para una lista más detallada).

En Fiat Chrysler de México, se examinaron 70 versiones de 23 modelos para el año 2016. Se encontró que todos los autos de pasajero incluyen bolsas de aire para el conductor y el pasajero delantero. Sólo en dos versiones de la Ram 4000, un chasis comercial de pick-up, las bolsas de aire frontales son opcionales. Las marcas revisadas incluyen Chrysler, Dodge, Ram, y Jeep. (Foto abajo: Ram 4000 y la falta de bolsas de aire frontales estándar)



	CHASIS CABINA "P" 4X2	CHASIS CABINA "PL" 4X2	CHASIS CREW CAB 4X4
Asiento de banca 40/20/40 con tela	•	•	•
Calefacción	•	•	—
Cristales con ajuste manual	•	•	•
Sistema de audio con radio y dos bocinas	•	•	•
Tomacorriente de 12 V	•	•	•
Volante con ajuste de altura	•	•	•
Aire acondicionado	—	—	•
Bolsas de aire frontales	—	—	•
Radio Uconnect® con USB y auxiliar	—	—	•

Después, se revisaron 132 versiones de 30 modelos de Ford y esto incluía algunos modelos de 2015. Tuvimos el placer de saber que todos los productos y versiones de Ford tenían bolsas de aire. Todos los vehículos de pasajeros incluyen airbags frontales y de pasajeros. En el chasis comercial F-350 2016, comercial chasis F450 / F550 de 2016, y la camioneta comercial Transit Custom 2015, sólo se incluyó una bolsa de aire del lado del conductor. Las marcas que hemos revisado incluyen Ford y Lincoln. (Foto abajo: Algunos de los modelos de Ford que se venden en México)



Por último, se revisaron 75 versiones de 43 modelos de General Motors (GM) y también, incluimos algunos modelos de 2015. Se encontró que 9 versiones de tres de los coches de pasajeros modelo de Chevrolet no incluyen bolsas de aire. SIN bolsas de aire. Estos modelos incluyen el Spark Classic 2015 y 2016, el Aveo 2016, y el sedán de Sonic 2016. Las marcas revisadas incluyeron Chevrolet, Buick, Cadillac, y GMC.

Las nueve versiones de vehículos de pasajeros que GM vende sin bolsas de aire de acuerdo con estadísticas de la industria, son versiones de los tres modelos más vendidos de Estados Unidos en México para el año 2015.

De acuerdo con Focus2move.com, un sitio web de comercio internacional del automóvil, estos tres modelos de GM ocupan el primer, octavo y décimo lugar; los tres modelos dominan 11.2 por ciento del mercado mexicano en 2015.

Rank 2015	Rank 2014	Model	Sales 2015	Sales 2014	2015 Var	Share 2015	Share 2014
1	1	Chevrolet Aveo	76.695	65.394	17,3%	5,7%	5,8%
2	2	Nissan Versa	64.454	53.777	19,9%	4,8%	4,7%
3	3	Nissan Pick-up	58.876	50.608	16,3%	4,4%	4,5%
4	5	Volkswagen Vento	53.096	38.474	38,0%	3,9%	3,4%
5	6	Volkswagen Jetta	51.030	37.474	36,2%	3,8%	3,3%
6	7	Nissan March	49.658	36.565	35,8%	3,7%	3,2%
7	4	Nissan Tsuru	49.134	45.524	7,9%	3,6%	4,0%
8	8	Chevrolet Spark	42.829	36.479	17,4%	3,2%	3,2%
9	9	Nissan Sentra	35.996	30.627	17,5%	2,7%	2,7%
10	13	Chevrolet Sonic	31.120	22.619	37,6%	2,3%	2,0%

© 2016 Focus2move.com

De los tres fabricantes de automóviles de Estados Unidos, **sólo GM no ofrece** bolsas de aire del conductor o pasajero como una característica de seguridad estándar en todos sus vehículos de pasajeros vendidos en México.

De las 297 versiones de 96 modelos de vehículos comerciales y de pasajeros ligeros vendidos por los fabricantes de automóviles de Estados Unidos en México, 11 versiones no ofrecen bolsas de aire de las cuales 9 pertenecen a modelos vendidos exclusivamente por GM. (Consultar Apéndice A para una lista más detallada).

Vuelve La Cultura de Reducción de Costos

A finales de enero de este año, cuando estuvo en el Foro Económico Mundial en Davos, Suiza, medios le preguntaron a Mary Barra acerca la falta de bolsas de aire en los coches de GM en América Latina. Barra defendió la práctica insegura y peligrosa de vender vehículos sin bolsas de aire. Su respuesta al *International Business Times* fue: "También tenemos que considerar a la accesibilidad, sino privas a la gente de siquiera tener la disponibilidad de transportarse."¹⁰

Pero la cuestión de la accesibilidad es sumamente engañosa.

Los ahorros de costos para montar un coche sin bolsas de aire no existen. En realidad, un auto con características de seguridad y otro sin ellas, cuestan aproximadamente lo mismo para ensamblar, fabricar. Según informó la *Associated Press*, "Debido a que el precio de las dos versiones de los coches es casi lo mismo, el sistema dual refuerza los ingresos de los fabricantes de automóviles como General Motors ..."¹¹

The Wall Street Journal reporta que el costo real de las bolsas de aire es \$100 USD para instalar:

"GM instala bolsas de aire en cada Aveo y otros vehículos exportados a los Estados Unidos, así como a otras mercados que lo requieran, de acuerdo con Stephan Brodziak, experto en seguridad vehicular de El Poder del Consumidor, un grupo de defensa de los consumidores con sede en la Ciudad de México. Alrededor del 80% de los vehículos ligeros hechos en México se exportan principalmente a los EE.UU. Instalar dos bolsas de aire en un vehículo cuesta alrededor de \$100 USD, dijo Brodziak."¹²

Barra también afirma que a la gente en México se le privaría de "tener la disponibilidad de transportación" si se incluyen las bolsas de aire. Pero los números muestran algo completamente diferente.

El Chevrolet Aveo es el vehículo más vendido de GM en México. Hay tres versiones (LS, LT, LTZ) y cada versión es dividido por tipo de cambio: automático o manual.

Modelo	Costo en MXN¹³	Bolsas de Aire
Aveo LS Manual Aire	\$157,600	No
Aveo LS Automático	\$179,300	No
Aveo LT Manual	\$176,200	No
Aveo LT Automático	\$192,900	No
Aveo LTZ Manual	\$203,200	Sí
Aveo LTZ Automático	\$217,800	Sí

¹⁰ Sirota, David. *International Business Times*, "[General Motors CEO Mary Barra Defends Marketing Cars That Do Not Include Airbags](#)," January 20, 2016.

¹¹ Gomez Licon, Adrian. *Associated Press*, "[Unsafe Cars Part of Mexico's Booming Auto Industry](#)," November 28, 2013.

¹² Nagesh, Gautham. *The Wall Street Journal*, "[GM urged to make Air Bags Standard in Mexico](#)," December 27, 2015.

¹³ Ve apéndice B.

La diferencia promedio entre el costo de transmisión automático y manual para cada una de las tres versiones es \$17,667 MXN. Eso significa que la diferencia de precios entre un cambio automático y manual incrementa el precio casi 10 por ciento al promedio.

La diferencia de precio más alta es aquella entre las dos versiones básicas LS: \$21,700 MXN.

Modelo	Costo en MXN	Bolsas de Aire
Aveo LS Manual Aire	\$157,600	No
Aveo LS Automático	\$179,300	No

¿Es exagerado el costo de transmisión? No. ¿Por qué la gran diferencia? Debido a que el LS Automático incluye una radio, cuatro bocinas y una antena; un cargo que estimamos debe ser aproximadamente de \$5,400 MXN.

Comparando la versión LS con la siguiente versión, la LT, vemos aumentos de \$18,600 MXN entre las versiones de cambio manual y \$13,600 MXN entre las versiones automáticas. Si se ajusta los de cambio manual con el costo de una radio, la diferencia promedio entre las versiones LS y LT es \$13,400 MXN. Ojo: **Ninguna de las cuatro versiones tienen bolsas de aire. Ninguna.**

Modelo	Costo en MXN	Bolsas de Aire
Aveo LS Manual Aire	\$157,600	No
Aveo LS Automático	\$179,300	No
Aveo LT Manual	\$176,200	No
Aveo LT Automático	\$192,900	No

Entonces preguntamos, ¿Por qué hay la diferencia de \$13,400 MXN? De acuerdo con el sitio de red de Chevrolet México, el LT viene con estas especificaciones adicionales:

- Alarma del vehículo.
- Compatibilidad Bluetooth.
- Ventanas eléctricas.
- Seguros eléctricos.
- Apertura de seguros y de cajuela a control remoto.
- Las manijas de las puertas y cajuela cromadas.
- Cinturones de tres puntos de seguridad delanteros.

Ahora vamos a ver las siguientes dos versiones de gama alta: una con bolsas de aire y la otra sin bolsas de aire que tienen una diferencia de \$24,900 MXN.

Modelo	Costo en MXN	Bolsas de Aire
Aveo LT Automático	\$192,900	No
Aveo LTZ Automático	\$217,800	Sí

¿Y las bolsas de aire son las únicas culpables por esta diferencia? No.

En realidad, la diferencia la hacen estas especificaciones adicionales:

- Faros delanteros con contorno cromado.

- Faros de niebla delanteros.
- Rines de aluminio.
- Asiento trasero plegables 60/40.
- Espejos exteriores eléctricos.
- Volante con ajuste de altura.
- Control de audio en el volante.
- Consola central plateada.
- Frenos ABS.
- Bolsas de aire frontal.

Incluso si tuviera que dividir estos elementos de manera uniforme, las bolsas de aire simplemente sumarían un costo de \$2,490 MXN. Pero además se contaría con cuatro rines de aluminio, faros de niebla, y otros artículos eléctricos que probablemente absorben un gran porcentaje de la diferencia.

Finalmente hay que resaltar que lo más importante: la diferencia es un precio bruto, no está considerando el costo real.

Como hemos mostrado, el argumento de que las bolsas de aire hacen a los coches más caros es una mentira.

Lo accesible en el precio de un auto está afectado en gran medida por el tipo de transmisión y otras especificaciones en lugar de tecnologías de seguridad que pueden salvar vidas como las bolsas de aire.

Barra está completamente equivocada.

Conclusión

El mes pasado, *Bloomberg News* reportó la reacción de GM a los cientos, si no miles de muertes causadas por el defectuoso switch de encendido que provocó un llamado a revisión de 2,6 millones de autos:

“A veces, los accidentes ocurren por casualidad”, un abogado de General Motors Co. dijo a un jurado de Estado Unidos en defensa del fabricante de automóviles en un juicio de prueba sobre un defecto en millones de switches de encendido.”¹⁴

El arrogante comentario de que “a veces los accidentes ocurren por casualidad” es indicativo de una cultura corporativa hipócrita que habla a doble cara: afirmar que se tiene a la seguridad como una prioridad, y al mismo tiempo negar las prácticas de doble estándar.

Mary Barra parece que nos ha engañado a todos. Su renuencia a cambiar las prácticas inseguras en México a la brevedad demuestra que ella misma NO levanta la voz por la seguridad.

En vez de actuar rápido cuando Latin NCAP se acercó a ella en noviembre, representantes de Barra han proporcionado respuestas insensibles y poco sustanciosas. En enero, defendió las prácticas inseguras de General Motors.


El titular *International Business Times* lo dice todo, *La Directora General de General Motors Mary Barra Defiende La Venta de Autos que No Incluyen Bolsas de Aire*

International Business Times

BUSINESS

DAVOS 2016

General Motors CEO Mary Barra Defends Marketing Cars That Do Not Include Airbags

BY DAVID SIROTA 

ON 01/20/16 AT 7:55 AM

Como hemos demostrado, Barra ha dicho una mentira: que las bolsas de aire aumentan el costo de los modelos y los hacen inaccesibles.

Mary Barra debe disculparse con el pueblo mexicano por su comportamiento insensible que pone en riesgo las vidas mexicanas y por mentir al público en general acerca de su falso

¹⁴ Larson, Erik. *Bloomberg News*, “[GM argues 'accidents happen' in new ignition switch flaw trial](#),” March 14, 2016.

compromiso “hacer nuestros vehículos más seguros, hacer toda nuestra empresa una organización más segura y centrada en la seguridad del cliente.”

GM es una empresa global que debe incorporar los más altos estándares de seguridad tanto en Estados Unidos como en el extranjero, y reconociendo que las vidas de los mexicanos sí importan.

GM debe priorizar la seguridad por encima de las ganancias y debe implementar como un estándar de seguridad, ahora, hoy, en este mismo momento, bolsas de aire para conductor y pasajero en todos sus vehículos vendidos en México (y en cualquier parte del mundo), y dejar de ofrecer modelos y versiones de modelos sin ellas.

¡Vidas mexicanas importan!

Como una fundación sin fines de lucro, de beneficencia pública, hemos luchado contra el racismo económico por más de 15 años; la discriminación económica contra otros a causa de su raza, etnia u origen es repugnante.

Ciegos o con los ojos bien abiertos, General Motors ha fomentado el racismo económico durante más de una década en México.

General Motors y el comportamiento de Mary Barra estos últimos meses es aún más abominable. Ignorando a Latin NCAP, a grupos de consumidores de Estados Unidos, y otras voces respetadas en México, Barra parece estar gozando de la cultura de reducción de costos.

El racismo económico no debe ser tolerado y recomendamos que General Motors comience una revisión amplia y profunda de sus prácticas de doble estándar tan inseguras e injustas para México y toda América Latina.

Apéndice A

Tres Amigos	Marca	Modelo	Versiones	Sin Bolsas de Aire
FCA	Chrysler	200	3	
FCA	Chrysler	300 C	2	
FCA	Chrysler	Town & Country	4	
FCA	Dodge	Attitude	4	
FCA	Dodge	Vision	2	
FCA	Dodge	Dart	1	
FCA	Dodge	Challenger	3	
FCA	Dodge	Charger	2	
FCA	Ram	700	3	
FCA	Ram	1500/2500	5	
FCA	Ram	Crew 1500/2500	9	
FCA	Ram	Crew 2500 HD	2	
FCA	Ram	4000	3	2
FCA	Ram	Promaster	4	
FCA	Jeep	Patriot	4	
FCA	Jeep	Compass	2	
FCA	Jeep	Wrangler	3	
FCA	Jeep	Wrangler Unlimited	3	
FCA	Jeep	Cherokee	4	
FCA	Jeep	Grand Cherokee	4	
FCA	Jeep	Grand Cherokee SRT	1	
FCA	Jeep	Wrangler Un. Black Bear	1	
FCA	Jeep	Wrangler Un. Backcountry	1	
Ford	Ford	Figo Hatchback	4	
Ford	Ford	Figo Sedan	6	
Ford	Ford	Fiesta 2016	9	
Ford	Ford	Focus 2015	7	
Ford	Ford	Focus ST 2015	1	
Ford	Ford	Focus 2016	8	
Ford	Ford	Fusion 2016	6	
Ford	Ford	Mustang 2016	5	
Ford	Ford	Ecosport 2016	3	
Ford	Ford	Escape 2015	6	
Ford	Ford	Escape 2016	6	
Ford	Ford	Edge 2015	3	
Ford	Ford	Explorer 2016	5	
Ford	Ford	Expedition 2016	5	

Ford	Ford	Ranger	6	
Ford	Ford	Ranger 2016	4	
Ford	Ford	Lobo 2015	4	
Ford	Ford	Lobo 2016	6	
Ford	Ford	F-150 2015	3	
Ford	Ford	F-150 2016	6	
Ford	Ford	F-250 2016	1	
Ford	Ford	F-350 2016	5	
Ford	Ford	F-450/550 2016	4	
Ford	Ford	Transit Custom 2015	5	
Ford	Ford	Transit 2015	5	
Ford	Ford	Transit Gasolina 2015	2	
Ford	Lincoln	MKZ	2	
Ford	Lincoln	MKC	2	
Ford	Lincoln	MKX	1	
Ford	Lincoln	Navigator	2	
GM	Chevrolet	Spark Classic 2015	4	2
GM	Chevrolet	Spark Classic 2016	3	2
GM	Chevrolet	Spark 2016	2	
GM	Chevrolet	Aveo 2016	6	4
GM	Chevrolet	Sonic Sedan	4	1
GM	Chevrolet	Cruze	6	
GM	Chevrolet	Malibu	4	
GM	Chevrolet	Trax	3	
GM	Chevrolet	Equinox	3	
GM	Chevrolet	Traverse	1	
GM	Chevrolet	Tahoe	5	
GM	Chevrolet	Suburban	4	
GM	Chevrolet	Tornado	3	
GM	Chevrolet	S10	3	
GM	Chevrolet	Colorado	3	
GM	Chevrolet	Silverado 3500	3	
GM	Chevrolet	Cheyenne 2015	5	
GM	Chevrolet	Express	1	
GM	Chevrolet	Silverado 3500	2	
GM	Chevrolet	Corvette Stingray	1	
GM	Chevrolet	Camaro	2	
GM	Chevrolet	Spark EV	1	
GM	Chevrolet	Volt	1	
GM	Cadillac	SRX	1	
GM	Cadillac	Escalade	2	

GM	Cadillac	ATS Sedan	1	
GM	Cadillac	ATS Coupe	1	
GM	Cadillac	CTS	1	
GM	Cadillac	ATS V	2	
GM	Cadillac	CTS V	1	
GM	Buick	Verano	2	
GM	Buick	Regal	1	
GM	Buick	Enclave	1	
GM	Buick	LaCrosse	1	
GM	Buick	Encore	2	
GM	GMC	Terrain	1	
GM	GMC	Terrain Denali	1	
GM	GMC	Sierra Denali	1	
GM	GMC	Sierra Regular	1	
GM	GMC	Acadia	2	
GM	GMC	Acadia Denali	1	
GM	GMC	Sierra All Terrain	1	
GM	GMC	Yukon Denali	1	
		TOTALS	297	11

Apéndice B

Aveo®		
Precios 2016	Precio de lista sugerido	Precio de contado sugerido
LS, Manual con A/A, sin radio.	\$167,600	\$157,600
LS, Automático con A/A, con radio.	\$189,300	\$179,300
LT, Manual con A/A, alarma, radio, Bluetooth y vidrios eléctricos	\$186,200	\$176,200
LT, Automático con A/A, alarma, radio, Bluetooth y vidrios eléctricos	\$202,900	\$192,900
LTZ, Manual, Bluetooth, Bolsas de aire y ABS.	\$213,200	\$203,200
LTZ, Automático, Bluetooth, Bolsas de aire y ABS.	\$227,800	\$217,800

No usamos el precio de lista sugerido, sino el precio de contado sugerido (columna derecha), por ser el precio que los consumidores mexicanos típicamente utilizan para negociar la mejor oferta. Precios obtenidos del sitio web de GM el 8 de marzo del 2016.

Sobre el Consejo de Latinos Unidos

El Consejo de Latinos Unidos (CDLU), es una organización sin fines de lucro de beneficencia pública y del defensa del consumidor que educa y ayuda en áreas incluyendo de la salud, inmigración, la educación, y la protección de la policía. Fundada en 2001, la CDLU, ha sido un líder en la defensa y la asistencia al público de abusos por parte de las empresas y agencias gubernamentales irresponsables e ineptos. Los informes de investigación y esfuerzos de la CDLU han provocado varias investigaciones y audiencias del Congreso de Los Estados Unidos. Los directores de la CDLU han sido entrevistados por numerosos medios de comunicación muy importantes y han testificado o proporcionado la documentación a varios órganos y organismos gubernamentales, incluido el Congreso de Los Estados Unidos, la Legislatura del Estado de California, la División de Cumplimiento de los Derechos Civiles del Estado de Pensilvania, la Comisión de Derechos Civiles del Estado de Colorado, el Ayuntamiento del Ciudad de Chicago, y la Legislatura del Estado de Florida.



Sobre el Autor

Por más de 15 años, Kevin “K.B.” Forbes ha sido el Director Ejecutivo del Consejo de Latinos Unidos. En 2007, Forbes fue nombrado por [HealthLeaders Magazine](#) como una de las 20 personas que mejoraron la sistema de salud en los Estados Unidos por su trabajo en defensa de los enfermos. Forbes ha escrito y publicado nueve informes de investigación sobre la manipulación de los precios del hospital, abusos de las empresas farmacéuticas, la intolerancia religiosa, y el abuso policial. Los informes de investigación provocaron tres investigaciones y audiencias en el Congreso de Estados Unidos y más de una docena de audiencias estatales y locales en todo el país de Estados Unidos.



Más de 400 artículos periodicos se han escrito sobre el trabajo de Forbes, incluyendo artículos en el diario *El Nuevo Dia*, *La Opinion*, *Los Angeles Times*, *The Denver Post*, *People*, y *The Washington Post*. Del mismo modo, más de 500 informes de televisión han sido retransmitidos por su labor, incluyendo en todas las principales canales de televisión incluyendo el programa de investigación más visto en los Estados Unidos, [CBS' 60 Minutes](#).

Nacido y criado en California, Forbes enseñó inglés como segundo idioma a estudiantes hispanos en una escuela postsecundaria cerca de Watts, el sur de Los Ángeles, California. Hijo de una emigrante chilena, Forbes habla español. Ha vivido en Chile y México.