

Argentina
Argentine



2000
Automotive Manufacturer Association Yearbook
ANUARIO ADEFA
ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES

MEMORIA • EMPRESAS ASOCIADAS • ESTADISTICAS

Report / Partner Companies / Statistics

■ **PRESENTACION**
INTRODUCTION

Presentamos el Anuario de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFEA) correspondiente al año 2000.

El lector podrá encontrar la Memoria de ese período, una actualización de las actividades cumplidas por cada una de las terminales automotrices radicadas en la Argentina y un pormenorizado cuadro estadístico que también resultará de especial utilidad para los estudios sobre la evolución de nuestro sector industrial.

El titular de Fiat Auto, Cristiano Rattazzi, fue elegido presidente de ADEFEA cuando se operó la renovación de autoridades en octubre de 2000. Tal como se observará en la Memoria, ambos afrontamos las dificultades derivadas del persistente proceso recesivo de la economía argentina, ya casi por ese entonces al borde de la depresión de estos días.

Nuestra actividad fabril y comercial constituyen una atalaya desde donde se puede observar adecuadamente el desenvolvimiento general de la economía.

Los niveles de ociosidad de nuestras plantas, en permanente aumento desde 1998, constituyen un indicador inexorable del contexto económico y social. Las ventas del mercado interno, acerca de cuyo deterioro no es necesario brindar mayores detalles, son testigos de lo que ocurre en el ánimo y las finanzas de extendidos sectores de la población argentina.

En estos años, en los que cayeron inclusive los valores internacionales de las commodities que produce la actividad agropecuaria argentina, el sector automotor quedó librado a su suerte y a los enormes esfuerzos realizados para contener gastos, reducir los costos y tratar de llegar al público con precios y sistemas de financiación lo suficientemente atractivos como para generar flujos de ventas.

Con todo, la producción se retrajo porque las ventas disminuyeron en forma permanente y porque el deterioro del mercado interno solo pudo ser paliado en parte por el sostenido aumento de las exportaciones.

Las terminales realizaron enormes esfuerzos para atesorar el capital humano reunido y formado desde 1991 pero muchas veces la realidad pudo más que las mejores intenciones.

Por eso, al presentar este trabajo que actualiza la información de ADEFEA hasta el cierre del año pasado, no podemos sustraernos a incluir ese período en un contexto más amplio. En el lapso que comprende esta publicación no habíamos atravesado, todavía, las dificultades que debimos afrontar en los meses siguientes.

Ahora se cierra otro año. Corresponde renovar la esperanza, mirar hacia adelante y desearnos un futuro mejor para cada uno y para el conjunto de nuestro país.

Luis Ureta Sáenz Peña
Presidente ADEFEA

We introduce the Yearbook of Automotive Manufacturer Association (ADEFEA) for year 2000.

Reader will find Report for this period, an update of the activities fulfilled by each motor terminal in our country and detailed statistics, which will be of special use to study how our industrial sector evolves.

General Manager of Fiat Auto, Cristiano Rattazzi, was chosen to preside ADEFEA at the same time our country had renewal of authorities, on October 2000. As it can be seen in Report, both of us faced the deep difficulties derived from a constant economic recession process in Argentina, by that time almost at its limit of depression we are seeing nowadays.

Our manufacturing and commercial activity is a vantage point to watch adequately the general evolution of economy.

Our plants have seen their idle capacity permanently increasing since 1998, and this is an inexorable indicator of social and economic context. Sales within domestic market –which decrease is not necessary to mention- are witnesses of what happens in minds and finances of vast sectors of Argentine society.

During these years, when international prices for Argentine agriculture commodities also fell, automotive sector was abandoned to its fate and to the enormous efforts done to hold its expenses, to decrease costs and to reach public with prices and financing systems specially attractive so as to generate sale flow.

Nevertheless, production withdrew because sales decreased permanently and because falling of domestic market could only be cushioned –just in part- with constant increase in exportations.

Terminals made great efforts to hoard their human resources –joined and trained since 1991-, but many times reality could do more than the best purposes.

That is the reason why, while introducing this work which updates ADEFEA's information until last year's closing, we can't avoid to include this period in a more ample context. During the period this issue covers, we had not gone through –yet- the difficulties we had to face the following months.

By now, another year is ending. It is suitable to renew our hopes, to look forward and to wish ourselves a better future for each of us and for all our country.

Luis Ureta Sáenz Peña
President - ADEFEA

■ **MEMORIA 2000/2001**
REPORT 2000/2001

1. RESUMEN DEL PERIODO

Durante el ejercicio 2000-2001, la industria automotriz argentina fue uno de los sectores más castigados por la recesión que afectó a la economía nacional durante el presente período y los dos anteriores.

A la continua reducción de la demanda interna se sumó, en los primeros seis meses del ejercicio, la caída de las exportaciones a Brasil. El aumento de las ventas externas que se produjo durante el semestre siguiente tuvo su lado negativo, debido a que esas operaciones no fueron rentables, debido a que a los altos costos de producción que soporta la Argentina se sumó el peso de una enorme capacidad ociosa de las plantas radicadas en el país.

El ejercicio anterior cerró sin que se definiera la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM) que debió reemplazar al anterior Régimen Automotor el 31/12/99. Durante éste, si bien se acordó con Brasil el nuevo marco legal para la producción, venta e importaciones de automotores, el Decreto N° 660 que lo reglamentó suscitó, antes y después de su dictado, una larga ronda de negociaciones entre ADEFA, AFAC, ANFAVEA y SINDIPEÇAS, y las Autoridades Nacionales y Brasileñas, en torno del contenido local requerido a los vehículos producidos en el país.

Esa discusión, de por sí compleja y delicada, se vio perjudicada por el cambio de tres ministros de Economía y sus respectivos secretarios de Industria, que se dieron al mismo tiempo que una serie de crisis de Gabinete y enfrentamientos entre la dirigencia política y sindical del país, así como una serie continua de protestas sociales

En este delicado contexto económico y político, las empresas asociadas debieron hacer enormes esfuerzos y ajustes presupuestarios para poder cumplir con los planes de inversión en ejecución y lanzar nuevos modelos.

No obstante, ADEFA siguió cumpliendo con su objetivo de promover el crecimiento de la industria automotriz argentina, a pesar de la

1. SUMMARY OF PERIOD

During years 2000/2001, Argentine automotive industry has been one of the most punished sectors by recession affecting domestic economy during this period and the two periods before.

To a continuous reduction in demands coming from domestic market, it was added a fall of exportations to Brazil, during the first six months of the period. The increase of external sales -occurred on the following semester- showed its negative side, because those operations were unprofitable, because production high costs in Argentina were combined with the enormous idle capacity of the plants in our country.

Previous year ended up without a definition about Mercosur Automotive Policy (MAP) - that was supposed to substitute previous Automotive Rules on December 31st, 1999. During this one, although it was agreed with Brazil a new legal framework for vehicle production, sales and imports, ruling Decree 660 created -before and after been pronounced- a long negotiation round between ADEFA, AFAC, ANFAVEA and SINDIPEÇAS, and Argentine and Brazilian Authorities, about local components required to vehicles manufactured in our country.

This discussion, complex and delicate itself, was harmed by the change of three ministries of Economy at the same time and correspondent secretaries of Industry, taking place at the same a series of crisis within Government Cabinet and struggles between political and trade-union leaders did, and also a continuous series of social protests.

In this delicate economic and political context, partner firms had to make enormous efforts and budgetary adjustments to fulfill currently investment plans and to launch new models.

Nevertheless, ADEFA went on fulfilling its goal of promoting Argentine automotive industry growth, despite recession and delays of an answer coming from National Government. This situation was reverted with the change of economic authorities, during second trimester of 2001.

recesión y las demoras en obtener respuestas del Gobierno Nacional. Esta situación se revirtió con el cambio de autoridades económicas, en el segundo trimestre del 2001.

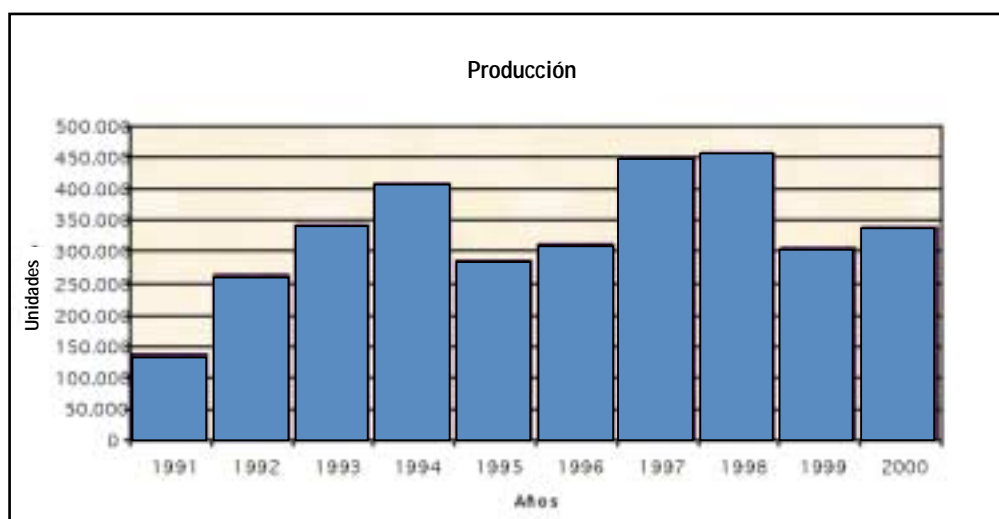
La Asociación continuó las negociaciones iniciadas en el ejercicio anterior destinadas a lograr convenios similares al del MERCOSUR, con México y Chile, con el fin de ganar nuevos mercados y así poder incrementar la producción y mantener el empleo.

Asimismo, con el fin ofrecer al Gobierno y a la sociedad una visión estratégica del sector, las asociadas decidieron contratar a una consultora de prestigio internacional para que realizara un trabajo sobre la industria automotriz argentina y su inserción en el mundo, que sirvió de base a las autoridades nacionales para implementar una serie de medidas tendientes a preservar y hacer crecer a las terminales radicadas en el país.

2. PERFORMANCE DEL SECTOR

Producción

Año	Automotores (en unidades)
1991	138.958
1992	262.022
1993	342.344
1994	408.777
1995	285.435
1996	313.152
1997	446.306
1998	457.957
1999	304.809
2000	339.246



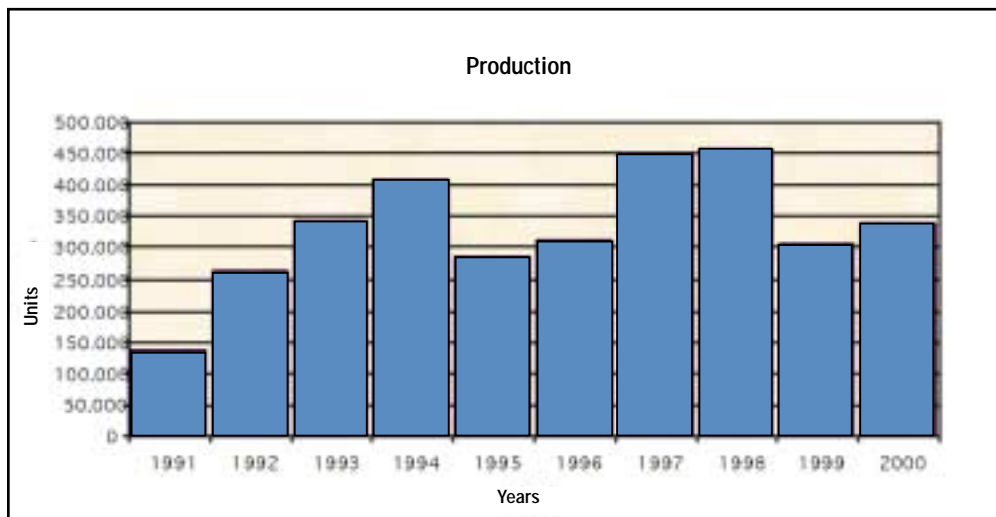
The Association went on with negotiations begun the previous year, aiming to sign agreements –similar to Mercosur agreement- with Mexico and Chile, so as to gain new markets and be able to increase manufacturing and maintain job posts.

In the same way, so as to offer to Government and to society an strategic panorama of our sector, partners decided to sign a contract with an internationally prestigious consulting agency for studying and preparing a report about Argentine automotive industry and its insertion in world market. This report was the basis for the Government to put in practice different measures to preserve and make grow motor subsidiaries in our country.

2. SECTOR PERFORMANCE

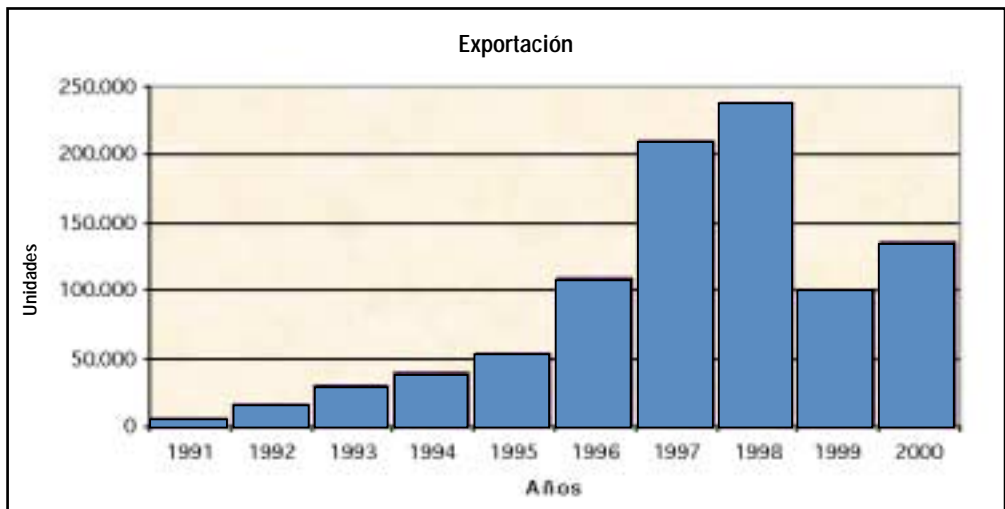
Production

Year	Vehicles (in unit)
1991	138.958
1992	262.022
1993	342.344
1994	408.777
1995	285.435
1996	313.152
1997	446.306
1998	457.957
1999	304.809
2000	339.246



Exportación de vehículos

Año	Automotores (en unidades)
1991	5.205
1992	16.353
1993	29.976
1994	38.657
1995	52.746
1996	108.990
1997	210.386
1998	237.497
1999	98.362
2000	135.760



3. ACTIVIDADES PRINCIPALES

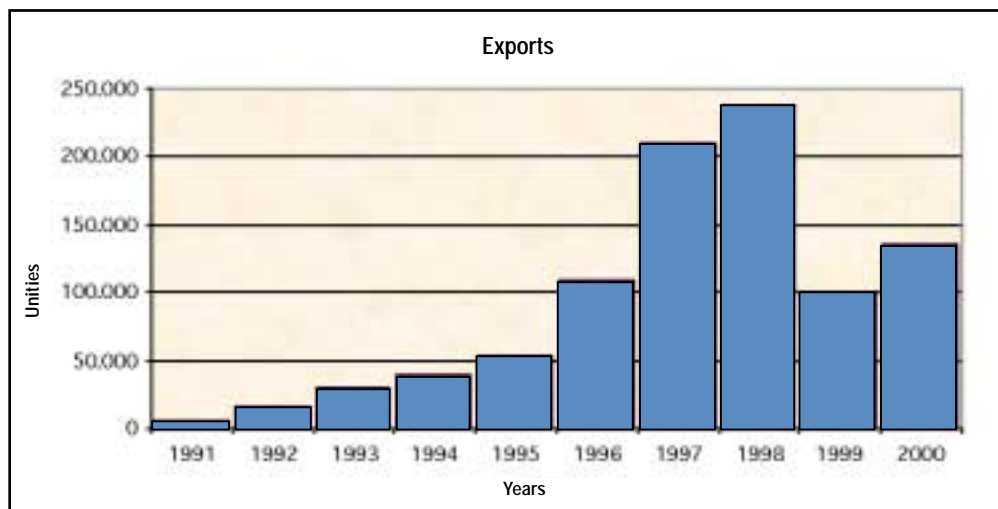
3.1. Informe Booz Allen & Hamilton

La realización de este estudio conjunto entre ADEFA y Booz Allen & Hamilton fue un valioso aporte de las asociadas a la comunidad y a las autoridades nacionales.

El trabajo, titulado "La Industria Automotriz en la Argentina. Estado de situación y escenarios de desarrollo futuro", ofrece una visión estratégica del sector, la detección de los problemas y los caminos posibles para solucionarlos, pero con el aporte objetivo de técnicos de prestigio internacional ajenos al sector y, en consecuencia, imparciales.

Vehicle exports

Year	Vehicles (in unit)
1991	5.205
1992	16.353
1993	29.976
1994	38.657
1995	52.746
1996	108.990
1997	210.386
1998	237.497
1999	98.362
2000	135.760



3. MAIN ACTIVITIES

3.1. Booz Allen & Hamilton Report

This study, made by ADEFA and Booz Allen & Hamilton was an invaluable contribution from partners to society and national authorities.

This report, titled "Automotive Industry in Argentina. Situation and sceneries for future development.", offers an strategic panorama of our sector, detection of problems and ways of possible solutions, but with the objective contribution of internationally prestigious technicians, alien to our sector and –as a consequence- impartial.

El estudio Booz Allen fue presentado a las autoridades nacionales, provinciales y legisladores, así como a economistas, proveedores, concesionarios y, por medio de la prensa, a la opinión pública en general. Así, con el aval de un trabajo riguroso y científico, el Gobierno Nacional dictó el Acuerdo de Competitividad que benefició al sector.

3.2. Política Automotriz del MERCOSUR (PAM)

La finalización del ejercicio coincidió con el término de la Presidencia Pro Tempore del MERCOSUR, a cargo de Paraguay, y la decisión de los países integrantes del bloque regional de definir y protocolizar la PAM.

En este sentido, la Asociación tuvo permanente presencia en cada una de las reuniones desarrolladas y expuso su posición al respecto que, en la mayoría de los temas, fue plasmada en el texto de la Decisión CMC 70/01.

En el plano nacional, se reiteró a las autoridades la necesidad de contar con una normativa adecuada a la realidad del país, como marco jurídico cierto para las futuras inversiones en el sector.

A la fecha del cierre del ejercicio, el Gobierno no había reglamentado el Decreto Nro. 660/00.

3.3. Plan Canje - Pago de Certificados

Tras la finalización del Plan Canje, ADEFA dirigió sus esfuerzos a instrumentar un cierre ordenado del programa en acuerdo con las autoridades nacionales.

En este sentido, avanzaron las negociaciones tendientes a percibir los bonos, teniendo en cuenta las necesidades de las empresas y la falta de recursos del Estado Nacional.

3.4. Acuerdos Internacionales

En el transcurso del ejercicio, se marcó como objetivo dejar de lado la Brasil dependencia, buscando nuevos horizontes fuera del MERCOSUR, para los productos fabricados por las asociadas.

Se generó una propuesta de programa de exportaciones, que incluyó reuniones y contactos con las Asociaciones privadas de México, Chile, Unión Europea (UE) y Pacto andino, entre otras.

Con respecto a México, luego de varios meses de negociación se firmó un acuerdo bilateral por un año, que permite a las empresas exportar e importar 18.000 unidades. En simultáneo se negoció con los socios del MERCOSUR un acuerdo 4 + 1, que a la fecha de cierre del ejercicio se encuentra muy avanzado y con posibilidades de ser firmado antes de fin del corriente año.

Respecto a la negociación con los demás países, se avanzó sobre todo con Chile, firmándose a nivel privado un acuerdo de intercambio de vehículos, hasta el 2003, que a la fecha no ha sido ratificado por los Gobiernos.

En los demás casos, se realizaron reuniones y contactos con las máximas autoridades privadas representantes del sector en dichos países o bloques.

En el marco nacional, se realizaron infinidad de reuniones, para fijar la posición del sector frente a las negociaciones y remarcarles la necesidad y oportunidad de firmar acuerdos con otros países.

Booz Allen Consulting Report was introduced to national and state authorities and to legislators, and also to economists, surveyors, dealers and, through media, to public opinion in general. In this way, with the guarantee of a scientific and rigorous study, national Government issued Competence Agreement which benefited our sector.

3.2. Mercosur Automotive Policy (MAP)

End of fiscal year and of Paraguay's Presidency-Pro-Tempore took place at the same time. It was also the time to make decisions about definitions and protocols over MAP.

In this sense, the Association was constantly present in each of the meetings and exposed its position on the subject. Almost all topics are part of Decision CMC 70/01.

Regarding our country, the Association remarked the necessity to have adequate rules according to our country's reality, as valid legal framework for future investments in our sector.

At the end of fiscal year, Government has not ruled Decree 660/00 yet.

3.3. Exchange Plan - Payment of Certificates

After Exchange Plan finished, ADEFA redirected its efforts to put in practice an organized close of this program, in agreement with national authorities.

In this sense, negotiations to draw certificates moved forward, taking into account enterprises' needs and lack of resources of National Government.

3.4. International Agreements

During fiscal year, it was a goal to become free of "Brazil-dependence", searching for new horizons outside MERCOSUR for products manufactured by partners.

In this sense a proposal for exports was born. This included meetings and contacts with private Associations of Mexico, Chile, European Union (EU) and Andean Pact, among others.

After several months of negotiations, a one-year bilateral agreement with Mexico was signed up, allowing the enterprises to export and import 18,000 unities. At the same time, a "4+1" agreement was negotiated with MERCOSUR partners. At the end of this fiscal year it has progressed and with the real possibility to be signed up before this year ends.

Regarding negotiations with other countries, the major advance has been with Chile. Privately, an agreement of vehicle interchange –valid until 2003- has been signed up. This agreement has not been ratified by both Governments until now.

There have been different meetings and contacts with maximum private authorities of the other countries and blocks.

In the case of our country, there have been a great quantity of meetings so as to make clear our sector's position in negotiations and to stress the necessity and opportunity to sign up agreements with other countries.

Por otra parte, ADEFA presentó al Gobierno en varias ocasiones propuestas de medidas para incentivar las exportaciones a extrazona.

3.5. Participación en Instituciones o programas

A nivel internacional, ADEFA continúa formando parte de OICA - Organización Internacional de Constructores de Automóviles-.

También participa de la Unión Industrial Argentina (UIA), representada en esta última, por el Dr. Vincenzo Barello quien, en abril de 2001, fue designado por unanimidad.

Asimismo, en octubre de 2000, el Sr. Luis M. Ureta Sáenz Peña, en su carácter de presidente de la Asociación, expuso sobre la relación entre el sector público y el privado en el comercio, durante la Conferencia Anual de la UIA celebrada en Mar del Plata.

3.6. Comunicaciones

En enero de 2001, las Asociadas decidieron suspender la edición de la revista Fórmula XXI. La necesidad de reducir el presupuesto de la Asociación obligó a tomar la medida, no obstante la calidad de la publicación y el valioso aporte que significó para la comunicación institucional de ADEFA.

En su lugar, se decidió rediseñar la Página Web y editar un anuario. Se concursaron los presupuestos pertinentes para concretar los trabajos a comienzos del ejercicio siguiente.

La entidad mantuvo una asesoría interna en Prensa e Imagen, que maneja la relación con los medios de comunicación y edita un resumen diario de medios con las noticias más importantes que afectan al sector. Además, este departamento colabora activamente en la comunicación al Gobierno y en el seguimiento de la información vinculada con el sector.

3.7. Medidas de contención de gasto

Además de la suspensión de la edición de la revista institucional (citada en el punto anterior), luego del cierre del ejercicio, la Asociación dispuso una reestructuración interna con el fin de reducir los gastos y aumentar la eficiencia. Para ello se dispusieron fusiones de áreas y reasignaciones de funciones.

3.8. Aplazamiento del 3er. Salón Internacional del Automóvil

Frente a la severa caída de las ventas del sector y ante la perspectiva de que esa situación se prolongue durante el 2002, ADEFA decidió aplazar la realización del 3er. Salón Internacional del Automóvil que debía celebrarse en el próximo ejercicio y realizarlo en el 2003.

4. FUNCIONAMIENTO Y AUTORIDADES

4.1. Funcionamiento

Las diferentes comisiones así como los grupos de trabajo "ad-hoc", colaboraron con dedicación y profesionalismo en la elaboración de estudios, proyectos y propuestas las que fueron elevadas a las Comisiones Ejecutiva y Directiva para su consideración y aprobación.

On the other hand, many times ADEFA (MMA) brought proposals to Government. These proposals included several measures to increase exportations to extrazona.

3.-5. Participation in Institutions or programs

ADEFA is still part of Automotive Manufacturers International Organization.

It also forms part of Argentine Industrial Union (AIU), being its representative Dr. Vincenzo Barello who has been chosen unanimously on April 2001.

In the same way, on October 2000, Mr. Luis M. Ureta Saenz Peña –as president of our Association- delivered a lecture about the relationship between public and private commercial sectors during AIU's Annual Meeting in Mar del Plata.

3.6. Communications

On January 2001, Partners decided to stop the edition of Formula XXI magazine. The need to reduce Association's budget was the main reason for this decision, although this magazine was of excellent quality and gave an invaluable contribution to institutional communication for ADEFA.

Instead, it was decided to have our web site redesigned and to publish a year-book. There was a competition for pertinent budgets so as to make this year-book something concrete at the beginning of following fiscal year.

The Association maintained an internal assessment for Press and Image, that manages relationship with mass media and publishes a daily media summary with the most important news affecting our sector. This department also takes active participation in communication with Government and in monitoring published information linked to our sector.

3. 7. Measures to expense restraint

Besides stopping the edition of our institutional magazine (mentioned in previous item), after closing fiscal year, the association decided to have an inner restructure so as to reduce expenses and increase efficiency. For that purpose a decision to join areas and to reassign functions was made.

3.8. Postponement of 3rd International Motor Show

Taking into account the severe fall in sales and thinking that this situation will stay as it is during 2002, ADEFA decides to postpone 3rd International Motor Show, which had to take place during the following fiscal year in 2003.

4.- FUNCTIONING AND AUTHORITIES

4.1.- Functioning

Different commissions and working "ad-hoc" groups cooperate with dedication and professionalism to produce studies, projects and proposals, which have been reported to Executive and Directive Boards to be considered and approved.

4.2. Autoridades

Al comienzo del ejercicio, el 1° de julio de 2000, la Comisión Directiva de la entidad estaba integrada de la siguiente forma:

Presidente	Peugeot Citroën Arg. S.A.	Luis M. Ureta Saenz Peña
Vicepresidente	Ford Arg. S.A.	Francisco Codina
Secretario	Mercedes-Benz Arg. Arg. S.A.	Enrique Federico
Vocales	Fiat Auto Arg. S.A.	Cristiano Rattazzi
	General Motors Arg. S.A.	Arturo Elías
	Iveco Arg. S.A.	Vincenzo Barello
	Renault Arg. S.A.	Manuel Antelo
	Scania Arg. S.A.	Néstor Rapanelli
	Toyota Arg. S.A.	Tomio Katsuta
	Volkswagen Arg. S.A.	Herbert Demel

4.2.1. Asamblea

El 19 de octubre de 2000 se celebró la Asamblea Anual Ordinaria, la que aprobó la Memoria, el Balance General, el Inventario y la Cuenta de Gastos y Recursos, y lo actuado por las Comisiones Directiva y Ejecutiva, procediéndose a la nominación de los miembros de la Comisión Directiva para el ejercicio 2000/2001.

En reunión de Comisión Directiva del mismo día, en cumplimiento de las normas estatutarias –Art. 19-, se procedió a distribuir los cargos entre los miembros elegidos en la Asamblea.

Presidente	Fiat Auto Arg. S.A.	Cristiano Rattazzi
Vicepresidente	Scania Arg. S.A.	Néstor Rapanelli
Secretario	Renault Arg. S.A.	Manuel Antelo
Vocales	Daimler Chrysler Arg. S.A.	Jonathan Holcomb
	Ford Arg. S.A.	Francisco Codina
	General Motors Arg. S.A.	Arturo Elías
	Iveco Arg. S.A.	Vincenzo Barello
	Peugeot Citroën Arg. S.A.	Luis M. Ureta Saenz Peña
	Toyota Arg. S.A.	Tomio Katsuta
	Volkswagen Arg. S.A.	Viktor Klima

4.2.2. Modificaciones producidas durante el ejercicio

Durante el ejercicio se produjeron modificaciones en la conducción de algunas de las asociadas.

En agosto de 2000, Renault Argentina designa como Director General al Sr. Juan Cunill. Este mismo mes, Toyota Argentina informó que el Sr. Hernán Trossero fue nombrado asesor del directorio de la empresa.

El presidente de General Motors, el Sr. Arturo Elías, presentó, en febrero de 2001, a su sucesor, el Sr. Jaime Ardila, quien se incorporó a la Comisión Directiva de la Asociación.

En marzo de 2001 se retira de Ford Argentina el Sr. Francisco Codina quedando como Presidente Interino el Sr. Enrique Alemañy y el Sr. Rodolfo Ceretti como Vicepresidente Interino en mayo del mismo año asume como Presidente el Sr. Richard Canny.

4.2. Authorities

At the beginning of fiscal year, on July 1st 2000, Directive Board was formed as follows:

<i>President</i>	<i>Peugeot Citroën Arg. S.A.</i>	<i>Luis M. Ureta Saenz Peña</i>
<i>Vice President</i>	<i>Ford Arg. S.A.</i>	<i>Francisco Codina</i>
<i>Secretary</i>	<i>Mercedes-Benz Arg. S.A.</i>	<i>Enrique Federico</i>
<i>Vocals</i>	<i>Fiat Auto Arg. S.A.</i>	<i>Cristiano Rattazzi</i>
	<i>General Motors Arg. S.A.</i>	<i>Arturo Elías</i>
	<i>Iveco Arg. S.A.</i>	<i>Vincenzo Barello</i>
	<i>Renault Arg. S.A.</i>	<i>Manuel Antelo</i>
	<i>Scania Arg. S.A.</i>	<i>Néstor Rapanelli</i>
	<i>Toyota Arg. S.A.</i>	<i>Tomio Katsuta</i>
	<i>Volkswagen Arg. S.A.</i>	<i>Herbert Demel</i>

4.2.1. Meeting

On October 19th, 2000, Annual Ordinary Meeting took place, approving Report, General Balance, Stocktaking, Expenses and Resources Account, and also what was performed by Directing and Executive Boards. In this event members for 2000/2001 Directing Board were also nominated.

That same day, in a meeting of Directive Board, according to statutory norms –Art. 19th-, there was a distribution of responsibilities among members chosen during Meeting.

<i>President</i>	<i>Fiat Auto Arg. S.A.</i>	<i>Cristiano Rattazzi</i>
<i>Vice Presidente</i>	<i>Scania Arg. S.A.</i>	<i>Néstor Rapanelli</i>
<i>Secretary</i>	<i>Renault Arg.S.A</i>	<i>Manuel Antelo</i>
<i>Vocals</i>	<i>Daimler Chrysler Arg. S.A.</i>	<i>Jonathan Holcomb</i>
	<i>Ford Arg. S.A.</i>	<i>Francisco Codina</i>
	<i>General Motors Arg. S.A.</i>	<i>Arturo Elías</i>
	<i>Iveco Arg. S.A.</i>	<i>Vincenzo Barello</i>
	<i>Peugeot Citroën Arg. S.A.</i>	<i>Luis M. Ureta Saenz Peña</i>
	<i>Toyota Arg. S.A.</i>	<i>Tomio Katsuta</i>
	<i>Volkswagen Arg. S.A.</i>	<i>Viktor Klima</i>

4.2.2. Modifications occurred during fiscal year

During fiscal year there has been certain modifications in some partners´ management.

On August 2000, Renault Argentina appoints Mr. Juan Cunill as General Manager. During the same month, Toyota Argentina announced that Mr. Hernán Trossero was appointed general assessor of Directing Board.

On February 2001, President of General Motors , Mr. Arturo Elías, introduced his successor, Mr. Jaime Ardila, who became member of Association Directing Board.

On March 2001, Mr Francisco Codina retires from Ford Argentina S.A. Mr. Enrique Alemañ becomes Acting President and Mr. Rodolfo Ceretti, Acting Vice President. On March 2001, Mr. Richard Canny is appointed President.

4.2.3. Autoridades al final del ejercicio

Como consecuencia de las modificaciones expresadas en el punto 4.2.2., al 30 de junio de 2001 la Comisión Directiva de la Asociación estaba integrada de la siguiente forma:

Presidente	Fiat Auto Arg. S.A.	Cristiano Rattazzi
Vicepresidente	Scania Arg. S.A.	Néstor Rapanelli
Secretario	Renault Arg. S.A.	Manuel Antelo
Vocales	Daimler Chrysler Arg. S.A.	Jonathan Holcomb
	Ford Arg. S.A.	Richard Canny
	General Motors Arg. S.A.	Jaime Ardila
	Iveco Arg. S.A.	Vincenzo Barello
	Peugeot Citroën Arg. S.A.	Luis M. Ureta Saenz Peña
	Toyota Arg. S.A.	Tomio Katsuta
	Volkswagen Arg. S.A.	Viktor Klima

5. PERSPECTIVAS

El ejercicio cierra en medio de la más profunda recesión de los últimos diez años que afecta seriamente la demanda y la ubica como la más baja de la década. Las ventas no se han podido incrementar a pesar de los ingentes esfuerzos realizados por las empresas para reducir sus costos y ofrecer los productos de más alta calidad internacional a precios competitivos.

La solución del problema que afecta al mercado argentino está en manos de quienes manejan las decisiones políticas y no del sector privado, que viene soportando continuos recortes de gastos y cuantiosas pérdidas.

En materia de exportaciones, la situación es similar: los productos tienen calidad competitiva, pero los costos derivados de producir en la Argentina, hacen que las operaciones realizadas no tengan rentabilidad. Además, las limitaciones al intercambio de vehículos con Brasil –el principal mercado de exportación- impuestas por la PAM, limitan el crecimiento de las ventas externas.

Frente a ello, ADEFA se lanzó a la búsqueda de nuevos mercados y ha logrado significativos avances con Chile y México.

En este contexto, es deseable que el Estado Nacional encuentre el camino que permita encauzar las cuentas nacionales, con el fin de lograr una base económica estable que ayude a que los inversores y el mercado recobren la confianza y decidan la compra de bienes durables, entre los que están los automotores.

Si el mercado se revitaliza y si mejora la competitividad, la industria automotriz argentina, representada por ADEFA, estará lista para cumplir con los objetivos que son su razón de ser: incrementar sus inversiones y aumentar la producción en el país, con lo cual se garantizará el empleo de miles de personas.

4.2.3. Authorities at the end of fiscal year

As a consequence of modifications mentioned in 4.2.2., by June 30th, 2001, Association's Directing Board was formed as follows:

President	Fiat Auto Arg. S.A.	Cristiano Rattazzi
Vice President	Scania Arg. S.A.	Néstor Rapanelli
Secretary	Renault Arg. S.A.	Manuel Antelo
Vocals	Daimler Chrysler Arg. S.A.	Jonathan Holcomb
	Ford Arg. S.A.	Richard Canny
	General Motors Arg. S.A.	Jaime Ardila
	Iveco Arg. S.A.	Vincenzo Barello
	Peugeot Citroën Arg. S.A.	Luis M. Ureta Saenz Peña
	Toyota Arg. S.A.	Tomio Katsuta
	Volkswagen Arg. S.A.	Viktor Klima

5. PERSPECTIVES

This fiscal year ends in the middle of the deepest depression of the past ten years. This depression seriously affects demand, placing it as the lowest of this decade. Sales could not be improved despite the enormous efforts performed by the enterprises to reduce their costs and to offer products made with the highest international quality at competitive prices.

The solution to this problem –that affects Argentine market- is in hands of those who manage political decisions, and not in private sector's hands, sector that has been supporting continuous expenses cuts and huge losses.

In exportations, there is a similar situation: products have competitive qualities, but costs derived from manufacturing in Argentina make operations unprofitable. Besides, MAP's limitations for vehicle interchange with Brazil –the main exportation market- becomes a real limit to external sale growth.

In this situation. ADEFA launched itself in search for new markets and has achieved relevant progress with Chile and Mexico.

In this context, it is desirable that National Government finds the way to manage national accounts, so as to reach a steady economic basis that help investors and market to recover their faith and decide to buy consumer durables, among which vehicles are.

If market gets alive again and if competence improves, Argentine automotive industry - represented by ADEFA- will be prepared to fulfill the goals that are the reason of its existence: increase of investments and of production in our country, guaranteeing work for thousands of people.