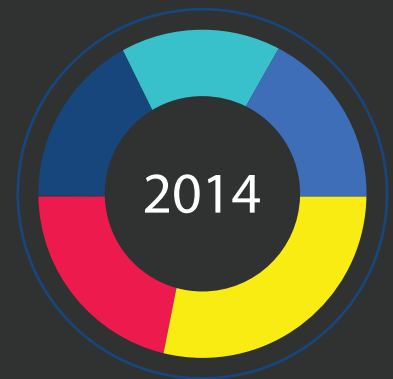
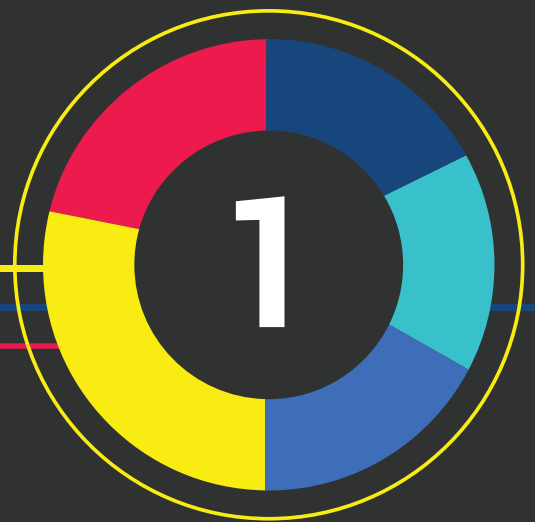




Anuario

Yearbook





2014

Memoria Ejercicio 2014
Annual Report 2014

Memoria Ejercicio 2014
Annual Report 2014



MEMORIA EJERCICIO 2014 ANNUAL REPORT 2014

Desde el inicio del ejercicio 2014 se observó que las condiciones marcaban el desarrollo de un año complejo en el cual todos los esfuerzos estuvieron orientados a anticiparse a los problemas y minimizar el impacto negativo en el mercado en general y el sector en particular.

Para repasar el comportamiento del año, hay que marcar la modificación de las tasas y base imponible del impuesto interno contemplado en la ley 24.674 como punto de inflexión. Esta medida sobre productos suntuarios -autos de alta gama, embarcaciones y aviones- se firmó al cierre de 2013 y entró en vigencia a partir de enero y con el objeto de “establecer los mecanismos que signifiquen el desincentivo a la adquisición de los mismos”, tal como argumentaron en su momento, el sector registró mes a mes el impacto negativo fundamentalmente sobre el pilar de ventas.

En paralelo a la modificación del impuesto, el Gobierno instó a las terminales automotrices a reducir sus importaciones en un 20% promedio.

A pesar de los esfuerzos y gestiones que se llevaron adelante con las autoridades de las comisiones de Industria y Presupuesto del Congreso, los parámetros de las tasas y bases imponibles del impuesto interno se establecieron unilateralmente sin atender las observaciones del sector y las alertas tempranas sobre los efectos colaterales que la medida podía provocar. Efectos que se hicieron evidentes desde el inicio de 2014.

Impuesto – Tabla Aplicación

Vehículos antes de impuesto valor + \$170.000 ----- 30% arancel (*)-

Tasa Efectiva 42%

Vehículos antes de impuesto valor + \$210.000-----50% arancel (*)- Tasa Efectiva 100%

(*) tipo de cambio: \$6,49

Al desafío de enfrentar el nuevo escenario que plantearon las medidas y solicitudes oficiales, el estado de situación se complejizó con la devaluación del peso del 20% el 20 de enero de 2014. Ello, sumado a un contexto en el cual las principales variables tuvieron un comportamiento irregular, el sector comenzó a registrar una marcada desaceleración en la actividad.

Since the beginning of the period 2014 it was observed that all the conditions marked the development of a complex year in which all the efforts were oriented to anticipate problems and minimize the negative impact in the broader market and in the sector in particular

In order to review the behavior of the year, it is necessary to mark the changes to the rates and the taxable basis of the internal tax according to the law 24.674 as inflexion point. This measure on luxury products –high end cars, vessels and aircrafts- was signed at the closure of 2013 and entered into force since January and with the aim of “establishing the mechanisms that mean the disincentive to the acquisition of the same”, as it was argued in that time, the sector registered month to month the negative impact mainly on the pillar of sales.

Parallel to the tax modification, the Government encouraged the automotive terminals to reduce their imports by an average of 20%.

In spite of the efforts and steps being taken with the authorities of the Industry commissions and Congressional Budget, the rate parameters and the internal taxable basis were unilaterally established without taking into account the comments received from the sector and the early warnings on the collateral effects that the measure could cause. Effects that became evident since the beginning of 2014.

Tax – Application Chart

Vehicles before the added value tax + \$170,000 ----- 30% tariff (*)-

Effective Rate 42%

Vehicles before the added value tax + \$210,000-----50% Duty (*)-

Effective Rate 100%

(*) exchange rate: \$6.49

Taking up the challenge of facing the new scenario raised by the measures and official requests, the situation became more complex with the devaluation of the peso by 20% on 20 January 2014. All that, added to a context in which the main variables had an irregular behavior, the sector began to register a marked activity deceleration.

Por efecto de la caída de la demanda interna y externa; y el impacto en producción y exportación, las plantas de los proveedores y automotrices comenzaron a registrar parates y en consecuencia se pusieron en marcha sistemas de suspensiones. Este proceso fue alimentado asimismo por la falta de ingreso de piezas producto de las demoras en las aprobaciones de las declaraciones Juradas Anticipadas (Djais) y por las diferencias de encuadramiento en el interior del gremio de Mecánicos que derivaron en paros y enfrentamientos.

Cupos.

Con el fin de controlar el déficit comercial de la Argentina, el Gobierno comenzó a implementar un régimen de cuotas para acceder al Mercado único de Cambio (MULC) por sector.

Producto de ese régimen y en definitiva, de la escasez de las divisas, el sector se vio obligado a operar calzado en reiteradas oportunidades a lo largo del primer semestre. Con ese esquema, se fue incrementando la exposición de las terminales locales ante sus casas matrices incrementando la deuda oficial contraída a u\$s1.800 millones (vencida) al cierre del 2014.

Cuando se fue transitando la primera mitad del año, se gestionó con el Banco Central de la República Argentina (BCRA) diversas formas de acceso para dotar de previsibilidad la operatoria. De manera oficial se comprometió un cupo de u\$s100 millones por mes para todas las empresas. Este sistema acotado continuó su vigencia hasta el cierre del ejercicio 2014.

Alerta –brasileña.

Al cierre del período las demoras de las DDJJ, los inconvenientes socio-económicos y políticos en Brasil, sumado a las constantes revisiones de su economía a la baja e incertidumbre sobre el rumbo que tomará el segundo mandato del Gobierno de Dilma Rousseff comenzaron a impactar en la operatoria en las empresas argentinas, impulsando a varias de ellas a analizar la reducción de jornadas laborales, paradas de planta y adelantos de vacaciones para revertir el impacto de la caída de la demanda del país vecino.

Esta situación se revirtió al cierre de año pero dejó abierto un umbral de incertidumbre para el desarrollo de 2015.

Due to the decline in domestic and external demand; and the impact on production and export, the suppliers' plants and automotive factories began to register stops and consequently this resulted in suspensions. This process was also helped by the lack of spare parts income due to the delays in the approbation of the Importer Sworn Declarations for Goods (Djais) and the differences in frameworking inside the Mechanics' union which resulted in strikes and confrontations.

Quotas.

With the purpose of controlling the trade deficit of Argentina, the Government implemented a quota regime in order to access the Free and Unified Foreign Exchange Market (MULC) by sector.

Because of that regime and eventually, due to the shortage of currencies, the sector was forced to be hedged in repeated opportunities throughout the first semester. With that scheme, the local automotive terminal exposition before their head offices was increasing, raising the official debt to u\$s1,800 million (expired) at the end of 2014.

Travelling along the first half of the year, diverse forms of accessing to bring predictability to the operations were managed together with the Central Bank of the Argentine Republic (BCRA). Officially a monthly quota of u\$s100 millions was committed for all the companies. This limited system continued being in force until the closure of the period 2014.

Brazilian –warning.

At the end of the period the delays of the DDJJ, The socioeconomical and political disadvantages in Brazil, added to the constant revisions of its economy the drop and uncertainty about the direction that the second term of Dilma Rousseff's Government will take began to impact on the operational activities in the argentine companies, encouraging several of them to analyze the reduction of working time, plant's stop and advance vacation so as to reverse the impact on the drop in demand of the neighboring country.

This situation was reverted at the end of the year but it left a threshold of uncertainty for the development of 2015.



PROCREAUTO

Con el correr de los meses, los signos negativos del sector se intensificaron y en mayo se comenzó a diagramar un plan oficial para alentar la demanda de vehículos nacionales en el mercado doméstico.

Finalmente, en junio se efectivizó la iniciativa con la puesta en marcha del plan oficial Pro.Cre.Auto para complementar la oferta de productos financieros existentes en el mercado y que contribuya a alentar la venta, producción y concluir con las suspensiones que se fueron registrando en algunas firmas.

De la iniciativa participaron las empresas: Fiat, Ford, General Motors, Honda, PSA Peugeot Citroën, Renault, Toyota y Volkswagen con 18 modelos y más de 40 versiones. Tuvo un período de vigencia de 90 días, siendo las condiciones las siguientes:

Destino: Usuarios Finales.

Plazo: hasta 60 meses (36 meses cuota fija y 24 meses cuota variable - con tope CVS (Coeficiente Variación Salarial)

Tasas: Clientes Bco. Nación TNA 17% / NO clientes TNA 19%

Monto: hasta 90% del valor del vehículo con tope de \$120.000.

Vigencia: 24/06/14 - 24/09/14

El plan tuvo una prórroga en septiembre que contó con la participación de menos marcas puesto que habían logrado estabilizar su nivel de ventas y actividad. Hecho que sucedió con el resto de las marcas participantes cuando finalizó la segunda etapa y oficialmente se contempló no seguir con una tercera etapa. En total se concretaron más de 36.500 operaciones.

PROCREAUTO

Over the months, the negative signs of the sector were intensified and in May an official plan started to be diagramed in order to encourage the demand of national vehicles in the domestic market.

Finally, in June the initiative was carried out launching the official plan Pro.Cre.Auto to complement the supply of existing financial products on the market and to encourage the sale, the production and to conclude with the suspensions which were being registered in some companies.

These companies were involved in the initiative: Fiat, Ford, General Motors, Honda, PSA Peugeot Citroën, Renault, Toyota and Volkswagen with 18 models and more than 40 versions. It had a 90 day term, being the conditions the following ones:

Destination: End Users.

Term: Up to 60 months (36 fixed monthly installments and 24 variable monthly installments- with ceiling CVS (Coefficient Salary Variation)

Rates: Clients Nación Bank TNA (annual nominal rate) 17% / NO clients TNA (annual nominal rate) 19%

Amount: up to 90% of the vehicle's value with ceiling of \$120,000.

Duration: 06/24/14 - 09/24/14

The plan had an extension in September involving the participation of less brands since they had managed to stabilize their sale level and activity. The same happened with the remaining participant brands when the second stage finished and it was officially contemplated not to continue with a third stage. Overall more than 36,500 operations were completed.

PRINCIPALES PILARES INDUSTRIALES

Con la sucesión de acontecimientos, la lectura de los informes mensuales arrojó que la producción, exportación y ventas del acumulado de 2014 registraron una marcada caída respecto al año anterior.

De esta manera, el sector completó el año con un total de 617.329 vehículos producidos, un volumen 22% inferior al que se registró en el mismo período de 2013. En materia de exportaciones, en el acumulado las terminales comercializaron 357.847 unidades, un 17,4% por debajo del volumen que el sector despachó entre enero y diciembre de 2013, mientras que las ventas mayoristas se ubicaron en 613.848 unidades, volumen que se ubicó un 36,3% por debajo en su comparación con el mismo período del año anterior.

MAIN INDUSTRIAL PILLARS

With the sequence of events, the reading of the monthly reports showed that the production, export and the cumulative sales of 2014 registered a noticeable fall as regards the previous year.

In this way, the sector completed the year with a total of 617,329 vehicles produced, a volume 22% lower than the one registered in the same period in 2013. Regarding exports, in the cumulative the automotive terminals marketed 357,847 units, a 17.4% lower than the volume the sector reached between January and December of 2013, while the wholesales totaled 613,848 units, volume that was placed 36.3% bellow in its comparison with the same period the previous year.

Acuerdos Internacionales
International Agreements



ACUERDOS INTERNACIONALES

INTERNATIONAL AGREEMENTS

ARGENTINA – BRASIL

En junio 2013 y luego de diversas gestiones, comenzó a regir el Libre Comercio entre Argentina y Brasil, no detectándose alteraciones en la operatoria de intercambio (importación- exportación). La misma si se vio afectada por las medidas implementadas por la Secretaría de Comercio Interior que amplió el plazo de la aprobación de las Declaraciones Juradas Anticipadas, impactando negativamente en la importación y exportación de unidades terminadas así como también piezas y conjuntos generando problemas de abastecimiento, alarmas de paradas de planta, desordenes en los stocks, entre otros.

Con el inicio de 2014, ADEFA tomó parte activa de las gestiones que llevaron adelante ambos Gobiernos y junto a su par de Brasil firmaron un acuerdo (Junio 2014) en el cual además se comprometieron a alcanzar las siguientes metas:

- A.-** Mantener misma participación del promedio del último trienio o del año 2013, de los vehículos fabricados en cada uno de los países en el otro mercado.
- B.-** Realizar un análisis de potenciales autopartes a ser producidas en la región, nuevas inversiones, rondas de negocios, etc, para aumentar la participación en forma recíproca en ambos países.

En este marco se alcanzó prorrogar por 12 meses el 38 Protocolo con un nuevo flex de intercambio de 1,50 y se fijó un plazo de 210 días (7 meses) desde Julio para definir las condiciones de la próxima Política Automotriz Común, por los próximos 10 años.

Si bien no formó parte del documento, en varias ocasiones se solicitó al Gobierno brasileño se incluyera los insumos/partes y procesos, realizados en la Argentina, dentro del Plan Innova Auto y que los vehículos comerciales se puedan financiar a través del FINAME. Se aguarda la respuesta oficial a la gestión privada.

ARGENTINA – MÉXICO

Con vistas al vencimiento del acuerdo firmado en diciembre de 2012, durante 2014 se aceleraron las reuniones entre ambos gobiernos. ADEFA participó activamente del proceso de negociación que se definirá antes del 19 de marzo de 2015.

ARGENTINA – BRAZIL

In June 2013 and after several steps, the Free Trade between Argentina and Brazil entered into force, without changes in the trade operations (import-export). The same was affected by the measures implemented by the Secretariat of Domestic Trade which extended the period of the Importer Sworn Declarations, having a negative impact on the import and export of finished units as well as on gear parts and components rising supplying problems, plant's stop alarms, disorders in stocks, among others.

At the beginning of 2014, ADEFA took an active role in the procedures carried out by both governments and with its counterpart of Brazil signed an agreement (June 2014) in which they committed to reach the following goals:

- A.-** To maintain the same average shares of the last triennium or of the year 2013, of the vehicles manufactured in each country in the other market.
- B.-** To analyze the potential auto parts to be produced in the region, new investments, business rounds, etc, to increase the reciprocal participation of both countries.

Within this framework the 38 Protocol was extended for 12 months with a new exchange flex of 1.50 and it was set a 210 day timeframe (7 months) since July to define the conditions of the next Common Automotive Policy, for the next 10 years.

While it wasn't part of the document, in many occasions the Brazilian Government was asked to include supplies/parts and processes, produced in Argentina, inside the Innova Auto Plan and that the commercial vehicles could be financed through the FINAME. The official answer to the private management is being waited.

ARGENTINA – MÉXICO

On the prospect of the expiration of the agreement signed in December 2012, during 2014 the meetings between both governments were moved forward. ADEFA participated actively in the process of negotiation which will be defined before 19 March 2015.



Seguridad.

En el marco del Convenio de Cooperación, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), suscribió un nuevo convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) por el cual se consolidó el marco normativo para generalizar la incorporación de nuevos sistemas de seguridad en los vehículos que se fabriquen e importen para el mercado local.

Asegurada la incorporación del ABS, doble airbag y apoyacabezas en la plazas traseras laterales contiguas a las puertas, en todas las unidades que se comercialicen y produzcan desde enero 2014, el nuevo convenio, correspondiente a la Etapa IV del Acuerdo de Cooperación de Implementación de Ítems de Seguridad, fue suscripto por el Ministro del Interior y Transporte, la ANSV, ADEFA y CIDOA.

La Etapa IV contempló:

-Ensayo de Impacto Lateral (deberán cumplir, para los nuevos modelos, a partir del 1º de enero de 2018 y para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2022), para automóviles y utilitarios livianos derivados.

-Sistema de Control de Estabilidad (ESC) (deberán cumplir, para los nuevos modelos, a partir del 1º de enero de 2018) para automóviles y utilitarios livianos derivados.

-Retractor Cinturones de Seguridad Laterales (deberán cumplir, para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2016), para automóviles.

-Tercera Luz de Stop (deberán cumplir, para todos los modelos, a partir del 1º de enero de 2014)

-Soporte fijación Extintor (deberán cumplir, para todos los vehículos automóviles de hasta 1.500 kgs. de peso bruto, con el compromiso de incorporar el soporte también en los automóviles de más de 1.500 y hasta 2.500 kgs. de peso bruto, una vez que la Autoridad de Aplicación adecue la legislación actual, a partir del 1 de Enero 2015).

Safety.

Within the framework of the Cooperation Agreement, The Association of Automotive Makers (ADEFA), signed a new agreement with the National Road Safety Agency (ANSV) which consolidated the regulatory framework to generalize the incorporation of new safety systems in the vehicles which will be produced and imported for the local market.

Ensuring the incorporation of ABS, double airbag and head restraints on the rear side seats next to the doors, in all the units commercialized and produced since January 2014, the new agreement, corresponding to the Stage IV of the Cooperation Agreement of Implementation of Safety Items, it was signed by the Minister of Interior and Minister of transport, the ANSV, ADEFA and CIDOA. Stage IV contemplated:

-Test of Lateral Impact (must be fulfilled, for the new models, since 1º January 2018 and for all the models, since 1º January 2022), for automobiles and derived light utility vehicles.

-Stability Control System (ESC) (must fulfill, for the new models, since 1º January 2018) for automobile and derived light utility vehicles.

-Retractor Side Safety Belts (must fulfill, for all the models, since 1º January 2016), for automobiles.

-Third Stop Light (must fulfill, for all the models, since 1º January 2014)

-Extinguisher holder (must fulfill, for all the vehicles automobiles of up to 1,500 kilograms of gross weight, with the commitment of incorporating also the holder to the automobiles of more than 1,500 and up to 2,500 kilograms of gross weight, once the Application Authority aligns the current legislation, since 1 January 2015).

COMUNICACIÓN - IMAGEN- RSE
COMMUNICATION - IMAGE - RSE



COMUNICACIÓN - IMAGEN- RSE

COMMUNICATION - IMAGE- RSE

Informe Industrial.

La posición del sector y de la Asociación, se expresó regularmente por medio de comunicados de prensa, que reflejaron comentarios de las autoridades de ADEFA, acompañaron los informes mensuales que, como hace más de tres décadas, se continuaron publicando regularmente el tercer día hábil de cada mes.

Integración Institucional.

Con el objetivo de lograr una mayor participación y representación de todas las asociadas, se organizó el primer pool institucional de periodistas para la cobertura del Salón del Automóvil de San Pablo que se llevó a cabo, con éxito, en octubre de 2014.

Trabajo de Competitividad.

Desde fines de 2013 se inició un exhaustivo análisis sectorial para establecer las debilidades, fortalezas del sector automotor en su conjunto (cadena de valor) y plasmar una propuesta superadora con el objetivo de ser el cimiento de una futura Política Automotriz Nacional sustentable y de largo plazo.

Campaña anual de repuestos originales.

En diciembre, en vísperas de iniciarse el período anual de vacaciones, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), lanzó su campaña con el objeto sugerir a los propietarios de vehículos que formulen los chequeos preventivos, en partes y sistemas vitales para la seguridad de los ocupantes y, para preservar el buen estado de funcionamiento general de la unidad en la Red de Concesionarios Oficiales.

Industrial Report. The position of the sector and of the Association was regularly expressed by means of press releases, which reflected comments from ADEFA's authorities, accompanied the monthly reports which, like for more than three decades, they kept on being regularly published the third working day of each month.

Institutional Integration. With the aim of achieving a greater participation and representation of all the associated members, it was organized the first institutional journalists' pool for the coverage of the Auto Show of San Pablo which successfully took place in October 2014.

Competitiveness work. Since the end of 2013 an exhaustive sectoral analysis was begun to establish the weaknesses, strengths of the automotive sector as a whole (value chain) and to present a proposal aiming to be the foundation of a future National Automotive Policy and of long term.

Annual campaign of original spare parts.

In December, on the eve of beginning the annual period of holidays, the Association of Automotive Makers (ADEFA), launched its campaign with the aim of suggesting the vehicle owners to perform the preventive check ups, in parts and systems vital for the safety of the occupants and, to keep the good general functioning of the unit in the Official Car Dealer Network.

PRESENCIA INSTITUCIONAL
INSTITUTIONAL PRESENCE





PRESENCIA INSTITUCIONAL

- ▶ Presentaciones y monitoreo de los informes elaborados por LatinNcap.
- ▶ Reuniones: Plenario Comité Consultivo ANSV
- ▶ Participación del Seminario Industria Automotriz organizado por El Cronista/ Revista Apertura en el marco de la Exposición Argentina de Economía Finanzas e Inversiones (EFI 2014)
- ▶ Coloquio IDEA, Mar del Plata (Octubre).
- ▶ Salón del Automóvil de San Pablo (Octubre).
- ▶ Seminario Industria Automotriz en Automechanika 2014.
- ▶ XX° Conferencia Industrial Argentina UIA (Diciembre).

De manera periódica, la entidad organizó diferentes encuentros con politólogos y economistas. El objetivo fue analizar el contexto económico-político y social y brindar herramientas de asistencia y capacitación a los asociados que sean útiles para la toma de decisiones.

Asimismo, la agenda de ADEFa marcó encuentros con referentes de diversos organismos públicos y privados, funcionarios del Gobierno nacional, provincial, de la Ciudad, entidades financieras y con los sindicatos para intercambiar visiones y propuestas y atender temas de urgencia de las terminales asociadas.

INSTITUTIONAL PRESENCE

- ▶ Presentations and monitoring of the reports elaborated by LatinNcap.
- ▶ Meetings: Plenary Advisory Committee ANSV
- ▶ Participation in the Automotive Industry Seminar organized by El Cronista/ Revista Apertura within the framework of the Argentine Exposition of Economy Finances and Investments (EFI 2014)
- ▶ Colloquium IDEA, Mar del Plata (October).
- ▶ Auto Show San Pablo (October).
- ▶ Automotive Industry Seminar in Automechanika 2014.
- ▶ XX° Argentine Industrial Conference UIA (December).

Periodically, the association organized different meetings with political scientists and economists. The aim was to analyze the economical-political and social context and to provide support and training tools for decision making.

Likewise, ADEFa's agenda organized meetings with people from various public and private organizations, national, provincial and municipal Government officials, financing institutions and with the unions to exchange views and proposals and to address urgent issues from the associated automotive terminals.

AUTORIDADES 2014/2015
AUTHORITIES 2014/2015





Hideki Kamiyama

Secretario de ADEFA

Presidente de Honda Motor de Argentina S.A.



Isela Costantini

Presidente de ADEFA

Presidente de General Motors de Argentina SRL



Enrique Alemañy

Vicepresidente de ADEFA

Presidente de Ford Argentina S.C.A

AUTORIDADES 2014/2015

AUTHORITIES 2014/2015

De acuerdo con lo estipulado por sus estatutos, la Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), designó a Isela Costantini, titular de General Motors Argentina, como Presidente de la entidad.

Acompañarán a Costantini (General Motors de Argentina S.R.L.), Enrique Alemañy (Presidente de Ford Argentina), en la Vicepresidencia, y Hideki Kamiyama (Presidente de Honda Motor de Argentina) en la Secretaría.

Así quedó determinado durante la Asamblea Anual Ordinaria de la entidad, celebrada el 6 de noviembre de 2014, en la cual se eligió la nueva Comisión Directiva que se completa con los restantes Presidentes de las Asociadas en carácter de vocales:

- Natale Rigano (Iveco Argentina S.A.)
- Joachim Maier (Mercedes-Benz Argentina S.A.)
- Luis María Ureta Sáenz Peña (PSA Peugeot Citroën Argentina S.A.)
- Thierry Koskas (Renault Argentina S.A.)
- César Luis Ramírez Rojas (Scania Argentina S.A.) y
- Daniel Herrero (Toyota Argentina S.A.)
- Josef-FidelisSenn (Volkswagen Argentina S.A.)
- Cristiano Rattazzi (Fiat Auto Argentina S.A.)

As stipulated, The Ordinary Annual Assembly of the Association of Automotive Makers (ADEFA), designated Isela Costantini, president of General Motors Argentina, as President of the association.

Isela Costantini (General Motors of Argentina S.R.L.) will be accompanied by Enrique Alemañy (President of Ford Argentina), in the Vice Presidency, and Hideki Kamiyama (President of Honda Motor of Argentina) in the Secretariat.

It was determined this way during the Annual Ordinary Assembly of the association, which took place in 6 November 2014, where the new Directive Commission was elected which is completed by the other Presidents of the Associated companies as board members:

- Natale Rigano (Iveco Argentina S.A.)
- Joachim Maier (Mercedes-Benz Argentina S.A.)
- Luis María Ureta Sáenz Peña (PSA Peugeot Citroën Argentina S.A.)
- Thierry Koskas (Renault Argentina S.A.)
- César Luis Ramírez Rojas (Scania Argentina S.A.) y
- Daniel Herrero (Toyota Argentina S.A.)
- Josef-FidelisSenn (Volkswagen Argentina S.A.)
- Cristiano Rattazzi (Fiat Auto Argentina S.A.)

