

Cocoșul galic de pe gardul Colibașilor

Uzina Dacia a avut parte de o presă bună pe tot parcursul negocierilor cu noul patron. Mass-media din toată țara a susținut privatizarea de la Colibașii, fără rezerve. Local, am făcut același lucru, dar cu nuanțe specifice familiarizatului cu subiectul „DACIA”. Familiar și... familial.

DACIA, la fileul istoriei

Sâmbătă seara am avut o discuție foarte aprinsă cu un om important din uzina Dacia. „Ce te ții atâta de uzină, dacă ai plecat de la DACIA?” - mi-a zis individul la un moment dat, încercând să-mi taie definitiv macaroana. În acest număr de ziar am umplut vreo două pagini numai cu povești despre DACIA. Ai o să mai faci chestia asta. Păi care este cel mai important obiectiv economic din județ? Normal, DACIA! Aici, în Argeș, este așezat, indiscutabil, centrul de greutate al industriei românești de automobile. Toată lumea mănâncă pâine de pe urma Daciei, inclusiv ziaristii. Nu numai cei din județ, ci și cei din țară, în general. Ce țire poate fi mai senzațională, decât aceea despre un obiectiv economic - industrial care ține în picioare, prin existența sa, o întreagă industrie națională. Sute de mii de locuri de muncă depind de soarta celor de la DACIA. Dacă Dacia pică, pică industria românească. Ar fi o tragedie națională. Ai atunci, cum să nu fiu interesat de Uzinele de la Colibași.

S-au grăbit unii să concluzioneze, având în vedere conținutul ziarului, cu referiri dese la Dacia, că „asta e ziarul lui Stroe”. E problema lor. Mă mir că nu s-a ajuns încă la concluzia că suntem ziarul prefectului sau al FC Argeșului.

Dar să revin la Dacia. În această săptămână se împlinesc 30 de ani de la fabricarea primului autoturism la Colibași.

Începem să avem și noi o istorie a autoturismului în România. Este o chestiune extraordinară. Cred că este subiectul cel mai important al săptămânii!

Noi nu prea știm să ne scriem istoria. Străinii fac tam-tam din orice, pentru a-și înscrie cu litere de-o chioapă, în istorie, diferite evenimente. Noi, românii, suntem altfel. Punem întrebări de genul celei pe care am primit-o eu de la prietenul la care am făcut referire mai sus, sau ne întrebăm: „Asta o fi ziarul lui Stroe?”.

„Și-i dăm, cu cântec, înainte. „Tot pe loc, pe loc, pe loc, / Să răsară busuioc”. „Și, câteodată mai răsare, dar... „Dumnezeu îți dă, însă nu-ți bagă și-n traistă”.

TRĂIASCĂ DACIA!

Echipa lui Stroe și-a scos banii

Nu numai pentru argeșeni, unul dintre cele mai importante evenimente ale săptămânii trecute s-a desfășurat pe pământ otoman. Acolo, într-o arenă incendiară cu surle și trambite, fotbaliștii noștri s-au întrecut cu turcaleșii de la Istanbulspor. O echipă patronată de un om plin de bani, care a urmărit meciul cu masă în față, pe care era așezat un buchet de flori. A stat turcul ca boierul și a tras din țigară, iar slujbașii lui din teren i-au dat două ocazii de a sări în sus de bucurie, pe ritm de „Alé-alé”. Camerele de luat vederi erau sarmă toate pe patronul turc. Am văzut acest lucru pe PRIMA-TV. Cine a fost pe stadion (nu e cazul meu sau al altui ziarist de la „Jurnal PULS”) a pierdut aceste imagini extraordinare. Câți bani o fi dat turcul să-l filmeze toți și să-i tragă numai prim-planuri de vedetă? Nu contează. Dar contează faptul că se merită. El are nevoie de reclamă. Echipa lui trăiește din reclamă. Dacă s-ar fi calificat, s-ar fi umflat și buzunarul turcului patron. Dar a pierdut. S-au calificat ai noștri. „Ai noștri!”, așa spuneau și crainicii de la PRIMA-TV, care și-au dat seama că acolo, pe teren, jucau niște români. Ei bine, românii erau din Argeș. Asta e altă poveste. Se bucură toată lumea de isparava lor. Au ieșit unii pe stradă, să cânte de bucurie, după meci. Câți cunosc însă cum se construiesc astfel de momente de bucurie? Vorbeam despre banii turcului și

despre modul lui de a-și face reclamă. Ia să-l filmeze vreun post de televiziune pe Stroe în prim plan, pe timpul unui meci! Vai de capul lui Stroe, câte înjurături ar primi. ăi atenție, Stroe e managerul unei uzine! Uzina asta se cheamă DACIA și fotbalistii de la F.C. Argeș Dacia au înscris pe tricouri cinci litere în următoarea ordine: „DACIA”. N-am nici o treabă, dar Stroe a reușit un lucru de excepție. Turcia este o țară în care DACIA are export. Dacă nu ar fi fost F.C. Argeș Dacia și Istanbulspor ar fi jucat cu oricare altă echipă acest meci, pentru o reclamă a Daciei, patronul turc ar fi perceput o taxă enormă, care ar fi depășit de câteva ori cheltuielile pentru clubul de fotbal pe un an de zile.

Am dat doar un exemplu, pentru a demonstra că, cel puțin din punct de vedere financiar, F.C. Argeș Dacia „s-a scos” în fața sponsorului principal.

Mentalitatea potrivit căreia „merge și aș” va fi rasă, tunsă și frezată

Epicentrul “cutremurului” economiei românești se află în Argeș. Sfârșitul acestei toamne va produce o undă de șoc în întreaga industrie, iar economicul românesc se va mișca profund. În ce direcție? Cu ce intensitate? Rămâne de văzut. Cert este că anunțata privatizare a Uzinelor Dacia va produce niște mutații fantastice, atât în plan economic, cât și în plan social. Să nu uităm că tot la sfârșitul acestei toamne, uzina ARO se îmbracă în haine de primit peșitori. Previziunile noastre dau ca sigură intervenția unui important capital care se va măsura în franci francezi. Renault are motive serioase să facă pași, atât prin curtea Colibașilor, cât și pe sub Dealul Măgurii.

În condițiile în care statul român va înțelege să rămână acționar alături de firma franceză, industria românească de automobile va cunoaște „un cutremur”, în urma căruia vor pica multe mentalități! Mentalitatea potrivit căreia „merge și aș” va fi rasă, tunsă și frezată. Piața automobilelor din România, care teoretic poate absorbi de voie două - trei sute de mii de mașini anual, va fi dezmoșțită printr-un curent concurențial real.

În Argeș, la Colibașii, este garată locomotiva industriei românești, care va trage după ea sute și sute de „vagoane”.

Multe din acestea vor deraia! În mod cert, „vagoanele” din sectorul privat vor rămâne pe șine, mentalitatea de lucru din acest sector al industriei orizontale, fiind compatibilă cu cea a viitorilor patroni de la Dacia. Același lucru este valabil și în cazul ARO. Așadar, să vină „cutremurul”!

Dacia - la răscrucea dintre două rele

La Colibași e fierbere mare. Anunțata implicare a Renault - ului în privatizarea Daciei a generat o stare aparte, atât în rândul salariaților, cât și în rândul oficialilor. Dar, cum era și normal, cea mai mare agitație se produce în rândul producătorilor din industria orizontală, legați ombilical de Dacia, pe de o parte, iar pe de altă parte, o stare specială s-a creat în sistemul de comercializare auto din țară, precum și în rețeaua de service. Fiecare reacționează după cum a recepționat mesajul. Unii sunt calmi și își văd de treabă în mod rațional, amplificându-și măsurile de rețehnologizare și aducerea produselor sau serviciilor lor în parametrii de calitate necesari. Alții sar ca pașele la banca din fața curșii nemăturate și... dă-i și dă-i... cu presupusul, până la momente de isterie. Să intrăm puțin pe problemă. Renault vrea să facă o mașină cât mai modernă, cu costuri cât mai mici, la Dacia. Puțin și bun. Producția de automobile va fi corelată cu cererea de piață internă, dar și cu posibilitatea de a penetra noi piețe externe. Ca să faci această cotitură pe Platforma Colibași, e nevoie de ceva sacrificiu. Se vor sacrifica, evident, multe locuri de muncă, dar, câte dintre acestea mai sunt eficiente acum? Ce putem alege din două rele?

Rău e să continue Dacia singură să tragă o producție anuală de automobile care, din cauza puterii în descrescătoare a absorbției pieței și din cauza calității din ce în ce mai îndoielnice, riscă să clacheze iremediabil. Rău e să accepți condițiile puse de Renault, care vrea să lucreze la Automobile Dacia cu doar 5.000 de salariați, în loc de 14.000, câți sunt oricum în „zona nouă”. Rău este de asemenea, să blocheze o bună parte din industria orizontală, care va rămâne fără obiectul muncii, urmare a strategiei Renault, care va face mașini în prima etapă, dar cu subansamble produse în rețeaua Renault. Rău este și să lași o serie de producători din „orizontală” să-și bată joc de produsul final Dacia, prin „calitatea” impusă în regim de furnizori care dețin monopolul. Un monopol al noncalității! Rău este și să lași peste 10.000 de salariați de la Dacia să creadă că pot intra pe poartă la ora 7,00 și pot ieși la ora 15,00, motiv pentru care mai pot lua și un salariu, în condițiile în care toate Service - urile din țară nu mai prididesc să cârpească la „măndrele noastre produse naționale”, de pe care pică uruburile, imediat după pregătirea de vânzare. Și mai sunt multe alte rele despre care se poate vorbi!

Dar care este cel mai mic rău din multitudinea de rele din care am amintit câteva? Aceasta e întrebarea la care trebuie să răspundă factorii de decizie de la Dacia și de la Guvern sau F.P.S. Nu este deloc ușor răspunsul. Noi credem totuși că este mai puțin rău să te tragi cu doi pași înapoi, după care să iei aer în piept și să-ți faci vânt pentru a putea sări pârleazul, care de fapt nici nu prea e pârleaz ci ditamai râpa în care, dacă ai căzut, ai mierlit-o definitiv. Mult mai rău este să faci pașii de care vorbeam, înainte, trezindu-te, când ți-e lumea mai dragă, în fundul prăpastiei.

Poți să strigi după ajutor în ce limbă vrei, că nu te mai scapă de acolo nici dracu'! Așa că „allez doi pași înapoi!” - un rău mai puțin rău.

După mineriadă, o posibilă Daciadă?

Războiul dintre ortacii lui Cozma și Guvern a avut mai multe etape. „Războiul rece” datează cu mult înaintea evenimentelor din Valea Jiului. Revenirea liderului Miron Cozma între minerii aflați în libertate a aprins primele beculuțe roșii în „aparatul executivului”, aripa PD - istă a coaliției fiind lovită, evident, în amorul propriu. Dacă lui Băsescu și lui Berceanu le-a mers cu Ciorbea, iată că stilul lor a dat greș în războiul psihologic purtat cu Miron Cozma. Am făcut această comparație puțin trasă de păr, ce-i drept, pentru a scoate în evidență faptul că una este să polemizezi cu un prim - ministru și alta e să dialoghezi cu un lider de sindicat.

După războiul nervilor s-a spart buba cu mare ușurință, minerii forșând ieșirea din Vale cu direcția București. Barajele de pe defileu și întreruperea circulației pe calea ferată n-au făcut altceva decât să alimenteze energiile grupării lui Cozma. A urmat lupta de la Costești, unde minerii, cu scânduri, pisici și sprijinul populației locale au intrat „ca în brânză” în gruparea de jandarmi, care era formată tot din români... Aici se cuvine un comentariu în plus. N-au fost de vină nici comandanții de la MI și nici jandarmii. De vină au fost cei care n-au înțeles psihologia unei armate de români puse să se înfrunte cu români! Asta e chestiunea.

Trecem la următoarea etapă a războiului. A venit amenințarea cu „starea de necesitate”. Tancurile au strivit oșelele Piteștiului și au „parcat” la marginea „adunării” din Vâlcea, unde minerii se pregăteau pentru următoarea haltă: Pitești. Soluția cu armata părea de neevitat, invocându-se atacul minerilor la siguranța statului. Fie vorba între noi, eram aproape de un război civil. Pe lângă greșelile în lanț ale Guvernului, care se încăpățâna să trateze diplomatic cu minerii, modul în care unele posturi de televiziune prezentau situația, împingea, din nefericire, starea conflictuală ajunsă în punctul Vâlcea, spre un război civil.

Au curs o sumedenie de faxuri spre minerii, cu adeziuni la mișcarea lor revendicativă, din partea mai multor organizații și sindicate.

Dar, un comunicat de acest gen, cred eu, a pus de-a binelea pe gânduri Guvernul. Sindicatul de la Dacia și-a manifestat solidaritatea cu minerii lui Cozma. Cel mai mare sindicat din țară (peste 23.000 de membrii) a dat-o pe față: „Suntem alături de voi” - cam așa suna semnalul de la Uzinele Dacia! Ei bine, acest comunicat i-a picat în mână lui Cozma, ca o armă secretă. Adevărul este că existau semnale clare că la Pitești, Cozma ar fi fost ajutat de muncitorii de la Dacia.

Radu Vasile știa acest lucru. Și tot atât de bine premierul știa că părintele de la Lainici, care a fost adus la Cozia, este preotul la care se spovedește Cozma și unul dintre puținii oameni cu influență asupra liderului din Vale.

În acest fel au decurs ostilitățile în ultima etapă, care a marcat așa-zisa „Pace de la Cozia”.

Să revenim un pic la Dacia. Știm foarte bine că FPS - ul târăgânează semnarea contractului cu Renault. Mai știm că piața Daciei se gătuie de la o săptămână la alta. Tare mi-e teamă că dacă domnul Sârbu nu cade mai repede la pace cu domnul Schweitzer, s-ar putea ca după „mineriadă” să avem parte de-o „daciadă”. Doamne ferește!

Renovarea casei din dealul Colibașilor costă -

Schweitzer are mâna plină de șteptari

Vizita lui Schweitzer la Colibașii a ținut cu inima strânsă întreaga suflare de pe platforma industrială Dacia. Nu e de ici de colo să primești într-un apartament cu trecere prin sufragerie un ditamai proprietar de vilă cu trei etaje, încălzire centrală și alte utilități din astea pe care le-am văzut mai mult prin reviste... Românul, sfios, modest și cam sărac, și-a făcut iute curat în hol, pe balcon, prin debarale și așa mai departe. Venea ditamai barosanul să inspecteze la fața locului, ce-a mai rămas din locuința pe care ne-a vândut-o acum vreo 30 de ani. Au picat prizele, caloriferele s-au mai înfundat, la baie nu prea mai curge apă, la bucătărie nu mai funcționează hota și ne-a mai inundat din când în când și șteful de scară, care stă deasupra noastră. Ce să mai vorbim de administratorii de blocuri, de la centru, care s-au tot schimbat?... Au umflat permanent facturile la întreținere și pe deasupra i-a mai luat și somnul în sufrageria cu pereți umezi, beți turtă, după câte o noapte de stat la câte un pahar de politică, fără gheață sau sifon.

Aadar, familia obosită, de pe scara națională a industriei de automobile, și-a zăgrăvit apartamentul pentru a-l primi pe șteful de la regie, care a aflat că pe aici prin cartierul de Est s-ar

putea să bată soarele, reciproc avantajos. O fereastră mai largă la dormitor, o ușă mai strânsă la intrare, câteva clanțe schimbate și apartamentul nevoiașilor poate fi transformat într-o casă numai bună de dormit, ani buni de acum încolo.

Ce-i drept, Schweitzer, administrator din Cartierul de Vest, nu va mai permite găuri prin care circulă obolanii. Vor fi dați afară din casă trântorii, care stau în gazdă fără să plătească. Căpușele din tot cartierul, care se cuibăriseră pe scara de bloc, vor primi un flit sănătos „made in France”. Într-o casă astfel curățită, poate înnopta și Schweitzer. Va fi greu, dar nu imposibil. Oricum faptul că „greul” de la regie a venit personal să vadă casa din dealul Colibașilor, înseamnă că ceva - ceva l-a atras aici. E ea casa ămbrezită, dar are suflet, cum se spune în popor.

Ceva din management, cu ceva din forța de muncă și nu în ultimul rând poziția din cartier, sunt doar câteva din elementele de atracție ale familiei Daciei. Ce-i drept, mulți membrii și membriori ai acestei familii, printre care se află o mulțime de comercianți ambulanți, vor rămâne fără obiectul muncii, dar și-au tras destul băieșii până acum, așa că nu avem de ce să-i plângem.

Comerț civilizată, ordine și disciplină în tehnologii, vor fi noile sintagme ce vor sta înscrise pe ușa Daciei.

Altă carte de vizită! Dar, va încapa oare această carte de vizită în portofelul administratorilor de la FPS? Greu de răspuns.

Cert este că Schweitzer a pus de-o șteptică la Guvernul României și taie toate cârpile jucate de vechii guvernanți, precedentul Daewoo fiind luat drept principal reper. Problema este că Schweitzer ține toți șteptarii în mână și dacă FPS - ul nu cedează la timp, riscăm să fim făcuți „piele”, ca să nu spun pe direct cum se zice la chestia asta, atunci când nu câștiga nici o mână la șteptic!

S-auzim de bine!

Sindicatul de la DACIA pune punct în negocierile cu Renault?

Într-o țară a paradoxurilor e greu să te mai mire ceva. Am găurit steagul pentru a scăpa de dictatura comunismului și am început să ne bucurăm de libertăți, și-n culcare, și-n sculare. Nimeni nu ne-a luat libertatea de a munci. În schimb, cel puțin teoretic, a fost îngrădită libertatea de a ne face că muncim. Dar, cum practica ne omoară, nu s-a prea întâmplat să scăpăm de acest obicei. Există însă o serie de excepții. Nu despre asta mi-am propus să dau acum cu presupusul.

Este unanim recunoscut faptul că, una e să fii salariat la o întreprindere de stat și alta este să muncești într-o întreprindere privată. Pentru că unii au prins dulcele gust al muncii la stat, se opun cu vehemență privatizării. Lumea vrea reformă, neștiind ce înseamnă acest lucru. Majoritatea se teme de ceea ce presupune reforma, adică în primul rând privatizarea.

Și, pentru că vorbeam de paradoxuri, iată un exemplu concludent, chiar în județul Argeș. În timp ce, la alte întreprinderi, salariații pun de mitinguri, greve și alte manifestări împotriva, sau cel puțin pentru întârzierea trecerii la munca în sector privat, la uzinele DACIA asistăm la un fenomen cu totul aparte. Deși este cunoscut faptul că, prin privatizare, o serie de salariați nu-și vor mai găsi locul în noua structură organizatorică ce va fi impusă de noul patronat,

muncitorii de la DACIA cer urgent privatizarea uzinei. Acest lucru se petrece în condițiile în care guvernarea întârzie să dea „undă verde” contractului propus de Renault.

Nu știm cine, nu știm cum, dar cineva se cramponează de te-miri-ce condiție pusă de Renault, care la urma-urmei, cel puțin după semnalele noastre nu face altceva decât să utilizeze aceleași instrumente de negociere pe care le-a folosit cu câțiva ani în urmă firma Daewoo. Dar, atunci erau alți guvernari care, probabil și-au tras niște avantaje sau „comisioane”, cum se spune în termeni de specialitate, specifici de altfel economiei de piață. Guvernarea de azi, de ce ar rămâne mai prejos? Altfel nu se explică tergiversarea încheierii acestui contract, atâta timp cât și conducerea administrativă și sindicatul de la uzinele DACIA consideră că poate fi încheiat acest contract, în condiții reciproc avantajoase.

Se zvonește că francezii ar fi făcut imprudența să dea ceva „comisioane”, să ungă niscaiva uși deschise, pe ici, pe colo. Alți mahări s-au prins că au rămas neunși și așteaptă să le vină rândul? Este o ipoteză sumbră care circulă în rândul unor salariați de la uzină. Și mai circulă un zvon. Se spune că francezii, care deocamdată s-au retras în propriul teren, așteptând... provincia, amenință cu darea în vileag a unor persoane sus-puse, care au fost deja „sensibilizate”, fără a se ține de promisiuni. Așadar, dacă DACIA va pierde partida cu Renault, francezii promet o pâine caldă pentru presa românească, în viitorul foarte apropiat.

Dar, mai știți... poate revolta sindicatului de la DACIA va determina punerea unui punct în această afacere. Deocamdată, noi punem punct acestei teme.

Marcat de îndelungile emoții, provocate de lupta relansării DACIA cu capital RENAULT,

Constantin Stroe este părtaș la deschiderea internațională a Uzinei

- Privatizarea prin RENAULT este agreată și de salariați și de colaboratorii din „orizontală”
- Sigla DACIA va fi internaționalizată prin RENAULT
- Restructurarea personalului salariat se va face fără ȳocuri, în 20 de etape pe parcursul a cinci ani
- Mulți dintre salariații care vor pleca de la Uzină vor găsi un loc de muncă în sfera producătorilor de subansamble, furnizori pentru DACIA, agreați de RENAULT

Joi, 27 mai, Guvernul a aprobat hotărârea privind facilitățile acordate concernului francez Renault pentru achiziționarea pachetului majoritar de acțiuni al Societății Automobile Dacia. După publicarea în Monitorul Oficial a hotărârii adoptate, Renault și FPS vor semna contractul de vânzare - cumpărare a

pachetului majoritar de acțiuni. Semnarea contractului va avea loc în prima decadă a lunii iunie.

Imediat după aflarea veștii adoptării hotărârii de guvern, i-am solicitat directorului general Constantin Stroe o declarație pe care, cu amabilitate, ne-a oferit-o în exclusivitate.

„Vreau să cred că H.G. privind promovarea proiectului Dacia - Renault referitor la privatizare va umple zeci de mii de inimi de bucurie. Am cel puțin două argumente zonale. În primul rând zona locală, zona salarială; din contacte directe, nu numai din informațiile pe care le am de la colaboratori, marea majoritate a salariaților doresc privatizarea, și au dorit-o cu Renault, clar. Apoi, săptămâna trecută am avut o întâlnire cu principalii furnizori de componente și subansamble pentru automobilele Dacia și a fost pentru prima dată în istoria colaborărilor când am simțit efectiv schimbări de comportament al acestor furnizori și nu numai în zona declarativului. Efectiv, cu „marfa pe tarabă”, le-am cerut să mai umble și ei la costurile interne și implicit la prețurile lor către noi. Nu am obținut rezultate spectaculoase, dar avem niște rezultate. Asta înseamnă că acest proiect de privatizare, foarte mult discutat, primește un mesaj favorabil din zona celor implicați și vreau să cred că nu numai. Însă și presa ne-a ajutat în ultimul timp și chiar „Jurnal PULS”. În plan profesional, am așteptat ziua de astăzi și ca pe un eveniment personal de foarte mare importanță, pentru că nu știu ce bucurie poate egala bucuria misiunii îndeplinite. Tot în plan personal eu văd că acum se apropie încheierea primului capitol al istoriei Daciei noastre românești și sunt foarte bucuroși că sunt părtaș la deschiderea celui de-al doilea capitol, care de fapt înseamnă deschiderea internațională a uzinei noastre, Dacia. Nu lipsit de importanță este faptul că acest al doilea capitol care

vizează intrarea în circuitul internațional al marilor constructori de automobile se face tot sub sigla Dacia, ceea ce nu este puțin.

Începutul se bazează pe reabilitarea actualelor produse. Practic vorbind, nu se distruge ceva pentru a se pune altceva în loc, care poate să apară la timp, poate să apară cu întârziere, poate să dea niște efecte sociale nedorite. Se continuă, sub alte coordonate și progresiv va apare altceva care să înlocuiască ceea ce probabil piața nu va mai accepta.

Sunt foarte miocat de acest eveniment, am obosit așteptându-l. Cunoscut în detaliu tot acest proiect, deci știu tot ce se va semna în zilele următoare și sunt absolut convins de reușita lui și de satisfacția viitoare a salariaților care vor lucra la Dacia. Chiar dacă o parte din actualii salariați, în timp (ealonat, pe o perioadă de 5 ani), vor trebui să-și mai restrângă rândurile, elementul nou, care este deja și legiferat aduce două soluții sociale deosebit de importante: prima, posibilitatea utilizării plășilor compensatorii în 20 de etape, repartizate pe 5 ani și a doua, foarte importantă (pentru că eu, pe prima nu prea o gust) este că în acest interval de timp de restructurare ealonată putem utiliza soluțiile de externalizare a unor produse din perimetrul Daciei în zonele limitrofe, cu utilaje și cu oameni cu tot. Furnizorii noștri nu au decât să fie foarte bucuroși și le recomand să studieze bine prevederile Ordonanței nr.67, din 19 mai 1999, pentru că, la rândul dumnealor vor fi beneficiarii unor avantaje rezultate din privatizarea Daciei. Mai mult, transmit un mesaj furnizorilor care vor fi agreați în continuare drept colaboratori, că Renault este mai bine ca oricine să facă parteneriat cu furnizorii săi. Sunteți primul ziarist căruia i-am destăinuit o stare, sunt puțin bulversat“.

În grădina Colibașului va cânta “Cocoșul Galic” - Atenție la ofsaid!

Privatizarea „Daciei” constituie, de departe, cel mai important și valoros eveniment din istoria reformei economiei românești. Este pentru prima dată când o întreprindere de talie republicană atrage capital privat de rang european și cotă de seriozitate, de talia Renault. Aadar, iată că județul nostru este scena unei piese de referință istorică pentru industria și economia românească. Incontestabil, principalul actor al acestei „piese” este directorul general, Constantin Stroe.

Regia aparține salariaților de la Dacia, care au simțit mai bine ca oricine că această uzină are un potențial vector de vigoare, care însă nu poate fi activat într-o nouă etapă decât prin privatizare.

OK - ul punerii în scenă a fost dat, după îndelungate emoții, de către Guvernul României, căruia i se cuvin felicitările de rigoare.

Bun. Gata, vine Renault - ul la Dacia. Și nu vin nici de milă, nici din te miri ce obligații, ce-ar ține de strategii umanitare. Pentru că, într-o economie de piață din care își trage seva din plin Renault - ul, nu țin chestii de-astea. Aadar, Renault - ul a simțit că aici, la Dacia, e rost de-o afacere din care are de câștigat și o parte și alta. Meritul, despre care vorbeam, ce aparține directorului general Constantin Stroe, constă în faptul că a știut să semnalizeze această oportunitate în ambele sensuri. Și acest lucru reprezintă

aproape o excepție într-o Românie în care adevărate mine de aur sunt aruncate cu înconștiență la tomberoane, de cele mai multe ori din prostie, incompetența împingându-ne sufocant spre o tot mai accentuată sărăcie.

Dar, revenind la excepția „Dacia”, capitalizarea acesteia prin „Renault”, va genera o nouă „civilizație”, dacă pot spune așa, a industriei românești.

Pretențiile ei, de fapt, tradițiile firmei franceze vor revoluționa mentalitatea la toate nivelele, inclusiv managerial, atât în sectoarele economiei cât și în sfera instituțiilor publice din România. Argeșul va fi primul „afectat”. Acesta este unul dintre marile avantaje ale părții române, facilitățile, recent parafate de Guvern în favoarea părții franceze, fiind acordate în mod echitabil.

Este incomparabilă experiența unui curent asiatic, gen Daewoo, cu un curent vestic, gen Renault. E foarte posibil ca francezii să aibă de furcă o bună bucată de vreme cu mentalitatea adânc înrădăcinată prin gena noastră mioritică. Miș - maș - urile specifice zonei noastre nu mai sunt compatibile cu rigorile Renault. În Argeș, vor fi resimțite primele simptome ale suflului Renault. Îmbogățirii de carton, pe baza speculațiilor de pe piața neagră, vor trebui să-și reconsidere potențialul financiar și dacă nu se vor mișca rapid, în pas cu vremurile, se vor trezi curând în aer, fără acoperiș, fluierând crezul după timpi apuși. Mulți dintre managerii din liniile doi, trei și mai jos, ai Daciei, vor fi prinși în ofsaid și penalizați ca atare. Managerul Stroe, singurul agreeat oficial de către Renault, se va desprinde în mod evident de mulți care au trăit bine - mersi, dar nemeritat, în umbra și la adăpostul domniei sale. Pentru mulți dintre aceștia șocul va fi insuportabil. În general, undele seismului managerial provocat de trecerea la sistemul privat, va atinge cu prioritate sfera

manageriatului și mai puțin masa salarială. Pentru că la Dacia, managementul din liniile inferioare are curenți mari, specifice sectorului de stat. Se termină cu proprietatea de stat, se termină și cu... statul!

Producătorii din „orizontală” se vor diviza rapid în agreeși Renault și... excluși. Din categoria primilor, la început vor face parte foarte puțini. „Căpușele” strecurate prin ceața tranziției vor fi depistate și flituite la sânge. Curățenia generală va fi resimțită în întreaga industrie românească, încet, încet. Și să vezi suferință! De-aia spunem că Renault va avea de furcă, în prima etapă. Mass-media românească, în stilul său caracteristic, va sări curând la gâtul „cocoșului galic”. Există precedentul Daewoo, din care o parte a presei românești a „învăpat” metoda jumulirii prin învăluire.

E pregătit Renault - ul să-și păzească „penele” de „ghearele” fără scrupule ale unei părți din mass-media românească? Om vedea.

Cert este că vin alte vremuri, o altă etapă s-a așternut în calea Daciei. Și, începutul va fi marcat de trepidății. E și normal. Neghina trebuie scuturată și aruncată la coșul istoriei, dacă vrem să mâncăm și pe săturate și să nu ne doară nici burta.

Constantin Stroe - primul director străin al companiei franceze RENAULT

În timpul ceremoniei semnării contractului pentru privatizarea firmei DACIA cu RENAULT, fostul director general, Constantin Stroe, a stat undeva în sală lângă colegi de-ai săi, la acest grup alăturându-se printre alții directorul FPS Argeș, Marin Toader, primarul Piteștiului, Tudor Pendiuc, și primarul Mioveniului, Vasile Costescu. Presa argeșeană și nu numai și-a manifestat indignarea față de faptul că Stroe nu a fost invitat în prezidiu. Aveam să aflăm ulterior că regula de protocol a impus acest fapt, iar primul ministru a mărturisit că principalul merit pentru realizarea privatizării Dacia aparține lui Constantin Stroe. Momentul culminant s-a produs atunci când președintele RENAULT, Louis Schweitzer a anunțat oficial că noul director general de la firma DACIA - RENAULT este fostul director general, Constantin Stroe, căruia i s-au alăturat doi directori generali adjuncți în persoanele d-lor Manuel Roldan și Cristian Țeșteve. Numirea d-lui Constantin Stroe în fruntea unei firme a companiei RENAULT reprezintă o premieră, în sensul că este singurul străin care deține o astfel de funcție în cadrul companiei franceze.

Pasărea cu noroc

Și pentru că totul este atât de serios, ne permitem să ieșim puțin din nota de sobrietate prezentându-vă un fapt ce s-a petrecut după semnarea contractului. Constantin Stroe a ieșit din clădire pentru a-l saluta pe primul ministru la plecare. În acest timp, asaltat bineînțeles de alaiul de presă, proaspătul director general al RENAULT-ului s-a trezit cu umărul hainei pătat de o... pasăre care, sperăm, a prevestit un bun augur pentru noua firmă DACIA-RENAULT.

Renault achiziționează 51 % din capitalul Daciei Dacia - Renault S.A. a fost botezată cu acte în regulă

Louis Schweitzer, președintele Consiliului de Administrație al grupului Renault, și Radu Sârbu, președintele FPS, au semnat săptămâna trecută, pe 2 iulie 1999, la București, în prezența lui Radu Vasile, Primul Ministru, contractul prin care Renault achiziționează 51,005 % din capitalul constructorului de automobile român Dacia. Totalul achiziționării se ridică la 50 de milioane de dolari SUA (795 miliarde lei, 316 milioane de franci francezi, 48 de milioane de euro)*. Renault se angajează în plus să investească o sumă totală de 219,7 milioane de dolari SUA (3.492 miliarde de lei, 1.387 milioane franci francezi, 211 milioane de euro)* pe timp de 5 ani în Dacia, pentru a pune la nivel echipamentul său industrial și comercial. Acest contract este sprijinit de o serie de măsuri de încurajare în materie fiscală, socială și vamală. Un plan social va însoți reducerea necesară a efectivelor de salariați la Dacia, care va duce în cursul viitorilor

5 ani de la 28.000 de persoane, la 16.000. Se vor lua măsuri de reclasare și de ajutor la reconversie, mai ales datorită rețelei de producători de echipamente care se va dezvolta împrejurul Uzinei de la Pitești.

Dacia - a doua marcă a Grupului RENAULT

Făcând din Dacia a doua marcă a grupului său, Renault își confirmă voința, anunțată încă din august 1998, de a participa la viitorul primului constructor de automobile român. Oferta societății Renault este însoțită de un program industrial și comercial, privind în același timp investițiile, modernizarea și reducerea costurilor. 219,7 milioane de dolari vor fi investiți de către Renault pe timp de 5 ani, din care 68,4 milioane de dolari (1087 de miliarde de lei, 432 milioane de franci francezi, 66 de milioane de euro)* în cele douăsprezece luni urmând datei de închidere, prin 2 mărimi de capital. Obiectivul acestui program este de a încredința la termen Daciei producerea unui vehicul la mai puțin de 6000 de dolari, destinat piețelor locale și emergente. Renault vizează astfel la orizontul 2010 o producție de ordinul de 200.000 de vehicule pe an în România, dintre care aproape 80.000 pentru export în țările emergente.

În patru ani, o nouă mașină

Programul prevede o transformare profundă și progresivă a echipamentului industrial, a rețelei de furnizori, a sistemului de distribuție și al produselor, vehiculelor și organelor mecanice existente la Dacia. Acest program va permite, la sfârșitul lui 2003, lansarea unui autovehicul modern la un preț mai mic de 6000 de dolari, exclusiv rezervat piețelor locale și emergente.

O nouă rețea comercială

Renault propune în paralel un plan de îmbunătățire a calității și de reducere a costurilor, pentru a aduce echipamentul industrial și rețeaua comercială a Daciei la standardele internaționale, pentru a prezerva identitatea și perenitatea Daciei.

Restructurarea de personal în 5 ani

Etalarea pe 5 ani a planului social va permite instalarea structurilor de însoțire necesare pentru plecarea din întreprindere, în cele mai bune condiții, a circa 12.800 de persoane în următorii cinci ani.

Facilități pentru RENAULT

La capitolul măsurilor de încurajare, Statul român acordă în particular societății Renault o scutire de impozit pe beneficii pe timp de 5 ani, o prelungire a perioadei de plată a TVA pe timp de 3 ani și o exonerare a drepturilor de vamă pentru importarea anumitor echipamente.

*Motto: "Saltă Leană sus piciorul /
Să-ți reglăm carburatorul"*

"Mireasa" Dacia are cununiile legate

Intrați în hora trasă de politicul vremurilor pedeseriste, coreenii s-au făcut că investesc în industria de automobile, precum se făcea Mircea Dinescu că lucrează în fața camerelor de luat... vederea la „revoluție”. Băieții cu ochii oblici au trecut vama cu 20.000 de automobile, scutiți de taxe și impozite, precum eroii muncii socialiste... apuse. Apoi, după un chiot tras în bățătura guvernării de sub președinția lui nea Nelu Cotrocelu', industriașii de sub licența Opel, au mai obținut un supliment de „contingente” cu câteva mii de mașinuțe aduse pe „verde” printre barierele vamale, de care naivii occidentali de atunci, continuau să dea cu capul.

Imediat după reșezarea în noua barcă a puterii, la începutul lui 1997, președintele Senatului, Petre Roman, a făcut o vizită la Dacia, cu prilejul căreia i-a făcut oale și surcele pe „investitorii” din cupola Daewoo, generându-le insomnii administratorilor de la Craiova. Panică totală! Atacul declanșat de Petre Roman, secondat de Radu Baltazar, a fost preluat de mass-media românească, în lung și-n lat. Ce-au făcut, ce n-au făcut, oamenii de la Daewoo au reușit să închidă gura presei, în scurtă vreme. Și Petre Roman a tăcut. Toată lumea a început să

tacă. Și deputatul Barbu Pîpigoii, în calitate de vicepreședinte al comisiei de industrii din Cameră, a văzut Coreea și Daewoo, la mama sa... Și alții, și alții... au beneficiat de generozitatea coreenilor, croiți să liniștească apele tulburate de bățul lui Petre Roman, aruncat din punctul strategic Colibași.

V-am adus aminte de un petec din istoria romanșată a „industriei” Daewoo în România.

Pe acest fond, managerii și sindicaliștii de la Dacia Pitești, chișăiau, strângeau din dinți și se dădeau cu capul de grindă politicului. Avea cineva curajul să declare public că facilitățile acordate firmei Daewoo, în România, constituiau de fapt crearea unui culoar pentru concurență neloială? Nu! Pentru că riscai să superi politicul. Iar politicul însemna și înseamnă, în România, puterea! Mai mult decât atât, atunci când Guvernul a înțeles, pe bună dreptate, să taie elanul importatorilor de „fiare vechi”, de mașini la mână a doua și-a treia..., s-au găsit destui care să pună genunchiul tot pe grumazul Daciei! Uzina care a tras și trage o întreagă industrie națională, de pe urma căreia mănâncă pâine sute de mii de români, a fost, și rămâne, se pare, ciuca bătailor... de joc ale unor politicieni de carton, lipsiți total de simțul rațiunii.

După o serie de poticniri, bătrâna Dacia a ajuns la poarta Renault-ului, iar după o analiză atentă a francezilor s-a pus de-un mariaj, chiar dacă FMI-ul a refuzat să dea binecuvântarea... Sigur că francezii au căștigat, pentru că altfel nu s-ar fi băgat într-o astfel de afacere. Bineînțeles că Uzina Dacia are de pierdut mai puțin decât ar fi pierdut fără Renault.

Acum, în al doisprezecelea ceas, se mai caută o chichiță, de pus bețe în roatele Renault - Dacia!

Consiliul Concurenței din România stă să analizeze dacă nu cumva Renault intră pe piața românească în condiții neloiale. Hodoronc-tronc, Daewoo de la Craiova sare ca ars prin mass-

media, ameninșând că își închide porțile dacă nu primește aceleași facilități pe care le-a primit Renault. Lucrătură de artă...
 ăi lovitură de teatru!

Uzina Dacia se află din nou la intersecția unor jocuri politice
 ăi, de această dată, s-ar putea să i se tragă definitiv. De ce am spus că e vorba de jocuri politice?

Păi, v-am reamintit că Daewoo a intrat în România pe poarta pedeseristă. V-am spus ăi cum. Renault vine la Colibași printr-o altă ușă, deschisă de politicianul aflat la polul opus celui care a promovat Daewoo. ătiași că, acest „Consiliu al Concurenței” este format din pedeseriști, în majoritate? ătiași că Daewoo are mari probleme financiare ăi, oricum, se pregătește să tragă ultima țepă românilor prin retragerea investițiilor promise pe bază de contract? Întrebări la care pot fi adăugate ăi altele, de-și vine să iei câmpii.

ăi, apropo de „câmpii”, tare mă vait că sindicaliștii de la Dacia ăi-ar putea ieși din matcă, nu de alta, dar am fost oarecum provocați de declarația sindicalistului șef de la Daewoo, care peste noapte, nu mai e pe contra cu administrația coreeană ăi face front comun cu aceasta, împotriva venirii firmei Renault în România!

Aici cred că regizorii acestui scandal au greșit un pic. Nu cred că trebuia să-l bage în scenă ăi pe liderul sindicatului de la Craiova - Daewoo.

S-a declanșat deja un război al comunicatelor de presă. Din păcate, atacul Daewoo a avut parte de o mediatizare „à la carte” în timp ce răspunsul Daciei pătrunde foarte greu prin păienjenii mass-media românești.

* * *

La horă se joacă ăi se strigă ăi se bat pinteni ăi se chiuie, c-așa-i la români. ăi lăutarii-i trag cu zel înainte, fără partitură, după ureche, în datina străbună...

„Batem pasu’ tot pe loc / Să răsără busuioc”. Iar din capul mesei, nașul mare strigă la mireasă: „Saltă Leană sus piciorul / Să-și reglăm carburatorul, Saltă Leană pe-amândouă / Să-și băgăm bujie nouă...” ăi tot așa, cheful ține până la ziuă. Apoi se strânge darul.

RENAULT - catalizatorul unei reacții economice în România

Trecută prin furcile caudine ale legislativului ăi executivului românesc, Renault a reușit să pună în sacul peticit al FPS-ului, 50 de milioane de dolari, iar Dacia se vede pusă în bloc-starturile unei noi ere a industriei de automobile.

„A luat sfârșit un capitol al istoriei Daciei ăi acum ne vedem în fața unei noi istorii a acestei uzine”, a declarat fostul ăi actualul director general de la Dacia. Nimic mai adevărat. ăi noi am mai spus-o ăi o vom mai repeta: venirea Renault-ului la Dacia înseamnă, în primul rând, impunerea unei alte mentalități în industria românească.

Personal, îndrăznesc să spun că primul câștig din această afacere îl va avea de fapt întreaga industrie orizontală, cea care până acum a fost trasă de bătrâna locomotivă din dealul Colibașului. De acum încolo, se schimbă puțin „calimera”. Se sparge monopolul deținut încă, de o serie de furnizori. Calitatea nu va mai putea fi negociată.

ăi așa mai departe, producătorii de componente auto vor fi obligați să intre într-o competiție corectă pentru prinderea unui loc pe ăinele unde „navighează” Dacia - Renault.

Cât despre producător, pe de altă parte, este așteptată schimbarea opticii față de furnizori. Odată cu închiderea acestui

cerc, pe bazele unei noi mentalități, România va păși prima treaptă în drumul său spre mult visata reformă. Pupitrul de comandă se află aici, la noi, în Argeș.

Așadar, iată, avem motive serioase să credem că RENAULT va declanșa reacția economică mult visată de guvernările române.

România a intrat în Europa prin Colibași

S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A., reconstituită în anii 1990 pe canoanele economiei de piață într-o societate comercială cu capital de stat, a avut de ales între a-și căuta coordonatele supraviețuirii printr-o suspinere financiară integrală de stat și a risca să-și caute un investitor străin care ar fi putut să nu apară. Dar, oare care ar fi fost varianta cu grad mai mare de risc? În condițiile în care toate marile firme producătoare de automobile din lume s-au mișcat, fuzionând într-un fel sau altul, forțate de o piață cu o cerere în continuă scădere, e greu de presupus că S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. ar fi avut șanse de supraviețuire fără atragerea de capital străin. După îndelungi căutări, după ce Dacia a fost vizitată de Audi, Peugeot sau Hyundai, iată că Renault, firma mamă pentru Dacia, a venit definitiv la Colibași.

Odiseea venirii RENAULT-ului la Colibași

După repetate și intense runde de negocieri, managerul general de la S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. îi convinge pe francezii de la Renault să depună o scrisoare de intenție la FPS,

deținătorul capitalului majoritar la DACIA. În paralel, se fac eforturi din partea celor de la Uzinele Dacia pentru a convinge FPS-ul de importanța și necesitatea predării pachetului majoritar de acțiuni către RENAULT. Șeful FPS, Radu Sârbu, și primul ministru, Radu Vasile, parafează împreună cu președintele RENAULT, Louis Schweitzer, la 2 iulie 1999, contractul mult așteptat. Dar, validarea acestui contract este dată abia după ce Consiliul Concurenței se pronunță favorabil. Pe 27 septembrie 1999, contractul cu RENAULT primește undă verde și de la Consiliul Concurenței. RENAULT se achită de datorie și virează în contul FPS suma de 50 de milioane de dolari, intrând în posesia a 51% din acțiunile S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. DACIA este declarată a doua marcă a grupului RENAULT, iar începând cu 1 octombrie 1999 conturile Daciei sunt integrate în conturile consolidate ale Grupului RENAULT, după metoda integrării globale.

Louis Schweitzer a organizat prima sa conferință de presă în România

Într-o ambianță occidentală, președintele RENAULT a invitat întreaga presă din România să participe, săptămâna trecută, la prima conferință de presă organizată de firma RENAULT la noi în țară. Reținând nota generală optimistă a reprezentantului RENAULT, redăm în continuare principalele idei desprinse din expunerea sa și din răspunsurile acordate ziariștilor prezenți.

Această cumpărare este însoțită de un program industrial și comercial, care cuprinde în același timp investiții, modernizare și reducerea costurilor. 219,7 milioane de dolari vor fi investiți de Renault în Dacia, pe timp de 5 ani, din care 68,4 milioane de

dolari în cele 12 luni urmând datei de closing, prin două măriri de capital. ● *Obiectivul acestui program este să se încredinșeze la termen uzinei Dacia, modernizată și adusă la nivelul standardelor internaționale, producția unui vehicul, complet nou, la mai puțin de 6000 de dolari SUA, destinat pieșelor locale (România și țăările din Europa Orientală) și pieșelor emergente. Renault și Dacia vizează astfel la orizontul 2010 o producție de ordinul a 200.000 de vehicule pe an în România, din care aproape 80.000 pentru export în țările emergente.* ● *Pentru Renault, Dacia nu este o simplă uzină care are o producție și o filială limitate, intenția constând în a face din Dacia o a doua marcă a grupului.* ● *Se dorește aducerea modelelor Dacia la un nivel de fiabilitate accesibil care va fi cel mai bun.* ● *Un plan social va însoți reducerea necesară a efectivelor de salariați la Dacia, ce vor ajunge în cursul viitorilor 5 ani, de la 28.800 de persoane, la 16.000.* ● *Strategia de furnizori din România, va fi integrată în strategia mondială de furnizori.* ● *Renault s-a angajat cu hotărâre într-o strategie de creștere rentabilă, bazată pe inovații, o bună gestiune a costurilor și internaționalizare.* ● *Alianța majoră legată cu Nissan în 1999, care face din ansamblul Renault - Nissan al patrulea actor al industriei de automobile mondiale, cu 4,8 milioane de vehicule, va permite întărirea și accelerarea acestei strategii.* ● *Întreprinderea intenționează să-și consolideze identitatea de marcă sprijinindu-se pe virtuți proprii, care o diferențiază de alți constructori generaliști.* ● *Unul dintre obiectivele strategice ale Renault, este internaționalizarea. Deja prezent de multă vreme în Turcia și Argentina, Renault este astăzi reprezentat în mai mult de 100 de țări în lume, cu 18.500 de puncte de vânzare.*

Constantin Stroe a declarat că prețul Daciei va crește inevitabil, odată cu introducerea sistemului depoluant, impus de legislație

„Cu Renault sau fără Renault, după 1 ianuarie 2000 absolut toate mașinile ce se vor fabrica în România vor crește prețul cu echivalentul prețului chitului de depoluare. Este o treabă reglementată și nu trebuie confundată calendaristic această dată cu data apariției formei Renault în viața Daciei. Creșterea de preț de la 1 ianuarie este inevitabilă.

Prin metodele ce se vor aplica în colaborare cu furnizorii, trebuie găsit efortul de reducere a costurilor în alte domenii, pentru a diminua nivelul creșterilor provocat de impulsul chitului de poluare pe automobile”.

Trăsura francezilor și obstacolul moaștelor mentalității regimului etatist

Francezii de la Renault s-au pus, metaforic vorbind, în fața unei trăsurii ce trebuie să circule pe drumuri europene. „Dacia va fi a doua marcă a Grupului Renault”, a afirmat pe oedintele Schweitzer, odată cu preluarea pachetului majoritar de acțiuni la Colibași. Dar, după cum am intuit de altfel, pentru a elimina riscul opintirii în paradigmele generate de cei „30 de ani de fabricație românească”, francezii au demarat planul de schimbare a mentalității. În ultimul număr al publicației departamentale „Info AUTOTURISM” se dă de știre că însuși directorul general adjunct, Christian Esteve, cere sprijinul sindicatului pentru a fi eliminate furturile din uzină. Fenomenul era cunoscut foarte bine și de fostul patron, dar acesta, cu toate măsurile care au fost luate, nu a putut frânge mentalitatea salariaților, care lucrau totuși la stat. „La stat, totul este al nostru și de fapt al nimănui”. Aceasta este, de fapt, „cheia” marilor insuccese ale regimului comunist, cu ale cărei moaște, ne luptăm încă, visând la o izbândă ce întârzie să apară. E clar și limpede ca un „bonjour” către privatizarea la DACIA, va schimba nu numai mentalitatea salariaților de aici. Schimbarea se va produce în lanț, atât pe orizontală, cât și pe verticală, în toate coordonatele industriei românești. Nu se va face peste noapte nimic. Procesul demarat de francezi este de lungă durată și sper că noul patron este

pregătit cu răbdarea și calmul ce se impun. Depinde, însă, și de timpul pe care și l-a alocat în acest sens Renault. Pentru că, după cum bine știm, chiar și la noi, timpul costă bani. Or, în aceste condiții, se pare că cele mai mari costuri ale noului patron vor fi direcționate, în primă fază, spre obiectivul „schimbare de mentalitate”. Dacă francezii vor rezista în această cursă, atunci trăsura de care vorbeam va ajunge la locul de destinație. Dacă nu, trăsura ar putea fi abandonată undeva, pe la mijlocul drumului, victimă a moaștelor mentalității economiei etatiste. Ferească Dumnezeu!

După cinci ani, Stroe a câștigat pariul cu Nova

Acum cinci ani a fost lansată SPERANȚA... pentru SuperNova

În urmă cu cinci ani, luna noiembrie a marcat o nouă pagină în istoria Uzinelor Dacia. Lansarea primului autoturism de concepție și realizare pur românească s-a făcut în toamna anului 1995 la T.I.B.C.O. '95. Daewoo era în plin avânt pe piața românească. “Contingente” de legislația pedeseristă, fără taxe vamale, autoturismele Cielo se vindeau ca pâinea caldă la prețuri cu mult peste cât făceau, dar la îndemâna multor români de atunci. Așadar, românii încă mai aveau bani și doreau să-și cumpere altceva decât Dacia. Campania de publicitate a noului produs de la Dacia a început cu vreo două luni înainte de T.I.B.C.O. '95. Numele sub care a fost făcută public pentru prima dată noua mașină de la Colibași a fost „SPERANȚA”. Acest nume a fost pronunțat prima dată de managerul general de atunci, Constantin Stroe, într-un interviu acordat unei publicații de specialitate.

Dacia SPERANȚA a tăiat respirația DAEWOO pentru câteva luni

Românii au aflat, după cum vă spuneam, cu vreo două luni înainte de a o vedea, despre DACIA SPERANȚA. Ziarul TINERETUL LIBER a făcut public faptul că, undeva pe la CESAR, pe platforma industrială de la Colibași este păzit cu strânicie proiectul DACIA SPERANȚA, de către militari înarmați până în dinți. Revista presei de pe postul național de radio a citat această țtire. Începând cu a doua zi, toată presa a preluat țtirea, care a creat mari probleme celor de la DAEWOO. Brusc, scăzuse interesul pentru autoturismele coreene. Mai toată lumea a ștepta să apară pe piață noul model DACIA SPERANȚA. Cu atât mai mult cu cât se dăduse de țtire că prețul noului autoturism produs la Colibași nu va depăși pe cel al Daciilor de rând cu mai mult de 15-20 de procente. Imaginația românilor lucra, tensiunea fiind alimentată și de zgârcenia cu care Uzina Dacia furniza informații pe această temă.

Stroe s-a dovedit a fi un vizionar, bun cunoscător al mentalității românești

Participarea la T.I.B.C.O.'95 a Uzinei Dacia poate fi considerată istorică. La începutul lui noiembrie 1995, românii se minunau de noua mașină produsă la Dacia. Modelul DACIA SPERANȚA putea fi admirat live. Constantin Stroe riscase să prezinte la un târg internațional o mașină care nici măcar nu era încă omologată, iar despre data începerii comercializării nu putea oferi informații certe nimeni. Cu toate acestea se dădea ca termen pentru lansarea comercială a noului produs, luna ianuarie a anului 1996. „Această mașină este făcută totuși de

români. Lucrăm la ea de ani buni și dacă ne-am dori să o lansăm numai și numai atunci când totul va fi pus la punct, ar însemna să prelungim cu mult termenul în care toate deficiențele vor fi eliminate. Pentru că suntem români, suntem obișnuiți să spunem că merge și așa, iar până nu ne lovim în practică de o deficiență sau alta, nu reușim să finalizăm cu bine o lucrare”, declara într-un cerc mai restrâns, Constantin Stroe, motivându-și curajul de a lansa DACIA SPERANȚA, conștient fiind că încă nu este totul perfect, dar este singura soluție prin care poate da viață acestui proiect cu care a făcut pariul vieții sale. „Cred cu toată ființa mea în noul model și sunt ferm convinși că această mașină va asigura viitorul uzinei Dacia pe termen mediu”, afirma Constantin Stroe, atunci, în 1995, despre ceea ce avea să primească drept nume de comercializare DACIA NOVA.

„Nașul” Daciei Nova - un cârcotaș pus la cale de concurența de atunci?

Apropo de alegerea numelui. A fost organizat un concurs de botezare a noii Dacii. Dintre zecile de mii de oameni care au trimis taloane cu numele propus, doar câteva zeci au indicat numele de NOVA. Aceștia au participat la tragerea la sorți pentru câștigarea unui autoturism DACIA NOVA. „Nașul”, cel care a câștigat marele premiu, o mașină, prima mașină DACIA NOVA produsă la Colibași, a fost și cel mai nemulțumit client. Acesta s-a dovedit a fi extrem de pretențios. Aproape nimic nu-i mai convenea la un moment dat. El ajunsese până acolo încât amenința că, dacă nu i se vor satisface toate dorințele, va face public faptul că DACIA NOVA este o mașină foarte proastă. Motiva posibilul demers al său și cu încurajările pe care le-ar fi primit în acest sens de la DAEWOO, firmă care suferise destul de pe urma campaniei de promovare a noii Dacii.

La un pas de SuperNova Accent Hyundai

Au trecut cinci ani de chinuri. Cinci ani în care nemulțumirile clienților de Dacia Nova nu au conținut, dar direct proporțional cu acestea, echipa lui Constantin Stroe a acționat în sensul reducerii gradului de insatisfacție oferit posesorilor, de la un an la altul. Cu toate acestea, pariul lui Constantin Stroe cu Nova părea pierdut. La un moment dat, Hyundai dădea semne că ar putea să vină cu un balon de oxigen. Motorul ACCENT Hyundai părea a fi „turnat” pe caroseria de Nova. Însă și preedintele coreean a fost mulțumit de această combinație: grup motopropulsor Hyundai - caroserie, mecanică Nova. Dar n-a fost să fie Hyundai, pentru că în al doisprezecelea ceas s-au trezit francezii de la Renault, care și-au dat seama că la Dacia se poate pune de-o afacere pentru o piață numai bună de explorat. Piața celor mai puțin avuți și cu mai puține pretenții. Piața țărilor de est și a țărilor sud americane. Și de ce nu, chiar și mult râvnita piață a Chinei. Aadar, Renault nu a venit să piardă, ci să câștige.

SuperNova confirmă viabilitatea proiectului Nova

Acum, DACIA NOVA a prins cu adevărat culoarul pe care poate pătrunde fără rezerve pe piața pentru care a fost destinată. Această mașină, echipată cu grup motopropulsor Renault Clio, poate fi prezentată într-adevăr ca o nouă mașină. I se poate croi o nouă imagine, pentru o nouă piață. Acest lucru s-a și înfăptuit săptămâna trecută, săptămână care a fost la un pas de a se transforma în „săptămâna patimilor”, având în vedere nemulțumirile salariaților care erau gata-gata să degenereze într-un conflict grav de muncă, Dacia Nova impunându-se definitiv sub numele de SuperNova, în varianta cu motorizare

franceză. Stroe a câștigat definitiv și irevocabil pariul cu Dacia Nova. Ceea ce Stroe a lansat în urmă cu cinci ani, Renault a confirmat săptămâna trecută în stil occidental. Cu cheltuieli pe măsură. La această remarcă a adăuga o alta, pe care o voi comenta cu alt prilej: francezii nu prea cunosc românii, piața românească și multe alte aspecte ce țin de spiritul românesc... cu care vor avea de furcă, mai ceva decât au pățit-o cei de la Daewoo!

P.S. Fastul cu care a fost lansată DACIA SuperNova a impresionat întreaga asistență, chiar și cei mai cârcotași ziariști rămânând fără replici... Apreciabilă este inițiativa de a readuce în Uzină, la ceas de sărbătoare, foști slujbași, veterani ai Daciei, dar, cu toate eforturile depuse de către gazde, nu sunt convinși că acești „musafiri” s-au simțit prea bine. E complicat de explicat, dar, totuși, o voi face cu altă ocazie. Are dreptate domnul Constantin Stroe când spune că în afaceri sentimentalismul este, în cel mai bun caz, pus pe locul doi. Francezii au însă de câștigat tocmai din această caracteristică născută a românilor: sentimentalismul. Românii își iubesc efectiv locurile de muncă și produsele muncii lor. Dacă n-ar fi așa, politica salarială ar trebui schimbată radical. E de discutat pe această temă. Dacă vreți, voi reveni. Și încă ceva: românii au, una peste alta, foarte multe de învățat de la francezi pentru a-și să facă și calitate, căci, vorba lui Christian Esteve, „mașini știu să facă”.