

[illegible]

□ □ Ce urma?

Elenei Constantin, operator mașini unelte la Uzina Mecanica și Șasiuri, i-a rămas în memorie strungul vechi, care imediat a fost înlocuit cu tehnologie nouă: „*Cu utilajele de atunci nu aveam nici randament nici calitate. Astăzi, una dintre priorități este calitatea*

mașinilor. Avem salarii bine plătite, condițiile de muncă s-au schimbat, managementul este profesionist”.

Elenei i-ar plăcea ca una dintre cele două fete ale sale să se angajeze la Dacia. Atelierele de turnătorie aluminiu și uzinare a pieselor pentru motoare și cutii de viteze din cadrul Uzinei Mecanica și Șasiuri au fost complet modernizate.

Gheorghe Niță

este unul dintre cei mai longevivi angajați ai Dacia. Lucrează aici din 1980, iar poveștile sale pot fi adunate într-o carte. Prima oară a intrat în uzină în anul 1969, într-un program de stagiu, fiind elev la Liceul Industrial din Pitești. A lucrat mult cu oamenii. În 1999 era șef atelier mentenanță motor, iar astăzi este șeful atelierului de Uzinaj Carter Cilindri pentru motoarele TCe 90 (motor turbo, 3 cilindri, 0,9l). ”

Erau multe scenarii în rândul angajaților, cea mai frecventă întrebare era: ce model vor scoate? Personal, mă gândeam cum ne vom organiza, care vor fi condițiile de muncă. Încă de atunci, securitatea la locul de muncă devenise o prioritate. Calitatea și protecția mediului ne-au fost impuse imediat. Astăzi, suntem o familie, ne-am legat în acești 15 ani. Avem echipe cu oameni valoroși, care au fost formați la nivel internațional, în uzine ale Renault. Trebuie să fim cei mai buni, pentru că există concurență. Îmi încurajez colegii să vină cu idei

concrete de progres și unele sunt remarcabile. Important e să-ți apropii echipa, să îi vorbești, să îi explici, să o ghidezi. În fiecare dimineață fac vizita de teren. Am învățat să ascult și să anim echipa.”

Dan Titică, inginer în cadrul direcției Inginerie la acea vreme și astăzi, la [Renault Technologie Roumanie](#), își

amintește cum privatizarea aceasta s-a mulat perfect acelor vremuri tulburi, „aveam primul semn de moarte clinică, producția noastră nu se mai vindea, criza ne atinsese. Vechiul model Dacia, prin constituția lui, nu mai corespundea noilor regulamente. Modul nostru de funcționare, de management, era perimat. Vestea a generat entuziasm, însă aveam și multe temeri, urma o reformă. Eram conștienți că, dacă va veni un constructor internațional, va avea de unde să aleagă, pentru că aveam competențe, erau oameni bine pregătiți, ingineri foarte buni. Am avut ocazia să plec în străinătate, pentru a-mi face o carieră, însă am refuzat. Trebuia să vină cineva care să ne valorizeze știința. Și, da, a urmat marea transformare. Tehnic vorbind, aplicam același mod de funcționare, însă luarea deciziilor era greoaie. Cu Renault am învățat să argumentăm, să pregătim, să ne antrenăm și să luăm corect decizia. Ingineria avea de-atunci potențial pentru ce a urmat în 2006, când Renault a inaugurat

[Renault Technologie Roumanie](#)

. Nu știam că va exista un nou proiect de vehicul, luam în calcul că urmează să lucrăm pe modelele Renault. Când am lucrat la modelul SuperNova, pentru tot proiectul exista un singur calculator. Astăzi, dacă mă prinde o reuniune pe drum, mă opresc și mă conectez”.

Impactul asupra comunității locale

Cei mai mulți dintre angajații uzinei Dacia locuiesc în Mioveni (județul Argeș), « la petite ville de Dacia », cum îi place să îl numească în pliantele de promovare turistică însuși primarul acestuia, Ioan Georgescu. « Mioveni a evoluat odată cu Dacia. Aproximativ 6.000 dintre cei 34.000 de locuitori ai orașului lucrează la uzină », punctează Georgescu. Realizările Renault în România, pornind cu Dacia, au angajat în mod natural, eforturi semnificative pentru îmbunătățirea vieții comunității argeșene. « Îmi amintesc că, în 1999, unii erau supărați, ca semn al neîncrederii în sistemul privat, alții își vedeau viitorul. Orașul parcă a explodat. A crescut turismul. Argeșenii sunt foarte atenți la protejarea mediului înconjurător, iar acest lucru îl datorăm Renault. Avem multe acțiuni în comun pe teme de mediu. Dacia este astăzi motorul stabilității și dezvoltării orașului Mioveni », a adăugat primarul orașului Mioveni.

Activitatea Renault în România, după 15 ani

Astăzi, Renault are în România

-Design: Renault Design Central Europe (București)

-Inginerie: Renault Technologie Roumanie (inclusiv Centrul Tehnic Titu)

-Fabricație: Uzinele Dacia Mioveni, Direcția Logistică (inclusiv International Logistic Center)
Matrițe Dacia (Pitești)

-Comercializare și finanțare, servicii post-vânzare: Renault Commercial Roumanie (inclusiv Centrul de Piese de Schimb de la Oarja), RCI

Despre Automobile Dacia

Dacia este principalul producător de automobile din România.

Obiectivul Dacia este acela de a produce o gamă de vehicule robuste, fiabile și accesibile pentru clienții români și străini, la standarde de calitate Renault.

Calitatea produselor Dacia este recunoscută la nivel internațional. În cadrul sondajelor realizate de institute și publicații de specialitate, clienții Dacia se declară foarte satisfăcuți în legătură cu calitatea mașinilor Dacia.

Dacia este a doua marcă a Grupului Renault.

C.d.P.