

Economia Argeşului, în faţa unui nou şoc: CAPITULAREA DACIA

By Nadia Ciochina - 07/09/2026



▼ În faţa lipsei de perspective şi predictibilitate, mesajele venite dinspre fabrica de la Mioveni arată că aceasta e la un pas să depună armele în faţa unor structuri care nu lucrează cu sabia deasupra capului.

▼ „Vom da iar oameni afară, producţia va scădea cu două cifre. Nu vom mai primi noi modele dacă nu rezolvăm competitivitatea uzinei” - este semnalul dur transmis săptămâna trecută de directorul Automobile Dacia, Mihai Bordeanu, care a dat fiori reci argeşenilor. Avertismentele lui Mihai Bordeanu privind scăderea producţiei, noi disponibilizări şi riscul ca Mioveniul să nu mai primească următoarele generaţii de

Duster și Bigster nu sunt însă doar o problemă a unei fabrici.

▼ **Pentru Argeș, unde industria auto este unul dintre principalii piloni ai economiei, concretizarea acestui scenariu ar însemna mai puține comenzi pentru furnizori, noi reduceri de personal și o lovitură în lanț pentru întreaga economie județeană. Iar primele cifre din 2026 arată deja că nu mai vorbim despre simple ipoteze.**

[Mesajul transmis de directorul Automobile Dacia, Mihai Bordeanu](#), săptămâna trecută este probabil unul dintre cele mai dure din ultimii ani pentru industria argeșeană. Producția uzinei de la Mioveni urmează să scadă cu două cifre, după un an în care aproximativ 1.700 de angajați au părăsit compania, iar viitorul următoarelor generații de Duster și Bigster nu este încă decis.

Cu alte cuvinte, problema nu mai este dacă [Dacia](#) va produce mai mult sau mai puțin în anii următori, ci dacă Mioveniul va rămâne suficient de competitiv pentru ca grupul Renault să continue să-i încredințeze producția unor modele importante.

„Până nu ne clarificăm pe axa asta de competitivitate (...) nu cred că vom avea absolut nimic nou decis ca producție acolo”, a avertizat Bordeanu, punând direct problema în relația dintre costurile uzinei de la Mioveni și cele ale celorlalte fabrici Renault din Europa și din afara ei. Iar comparația nu este deloc favorabilă României. Sandero și Jogger au fost mutate în Maroc, noul model Striker a ajuns la Bursa, în Turcia, iar noul Spring este produs în Slovenia. În acest context, Mioveniul nu mai poate conta automat pe statutul de uzină strategică a grupului.

„Devenim din ce în ce mai puțin competitivi. Energia este foarte importantă (...) nu avem nicio viziune”, a spus șeful Dacia.

De la 1.700 de plecări la o nouă rundă de concedieri

Semnalul este cu atât mai serios, cu cât uzina a trecut deja printr-un proces de reducere a efectivelor. Aproximativ 1.700 de oameni au plecat din Dacia începând de anul trecut, iar compania nu exclude o nouă rundă de plecări.

„Nu garantăm că nu va mai fi”, a spus Mihai Bordeanu, referindu-se la programul de plecări voluntare.

Pentru o uzină care avea la sfârșitul anului trecut puțin peste 10.500 de angajați, o asemenea evoluție nu este deloc marginală. Mai ales că oamenii care lucrează direct pentru Dacia reprezintă doar primul cerc al economiei construite în jurul platformei de la Mioveni.

În jurul constructorului auto s-a dezvoltat, în Argeș, una dintre cele mai puternice rețele industriale din România. Sunt fabrici care produc componente, subansamble, sisteme și echipamente pentru automobile, dar și firme de logistică, transport și servicii care depind, direct sau indirect, de comenzile industriei auto. O treime dintre furnizorii Dacia sunt concentrați în Argeș. Iar furnizorii au început deja să reducă și ei efectivele, după ce și anul trecut au fost nevoiți să-și ajusteze numărul de angajați. Pe lângă furnizori, și marii transportatori argeșeni.

De aceea, o scădere a producției Dacia nu se traduce matematic doar printr-un anumit număr de locuri de muncă pierdute la Mioveni. Efectul se propagă în întregul lanț. În ultimii doi ani, industria auto românească a pierdut aproximativ 20.000 de angajați, în condițiile unei reduceri de aproape 15% a efectivelor. La nivel național, sectorul auto înseamnă aproximativ 230.000 de salariați, circa 14% din PIB și aproape o treime din exporturile României. Pentru Argeș, însă, ponderea reală a industriei auto este cu mult mai importantă decât aceste procente naționale.

Dacia - gigantul de 30 de miliarde de lei

Dimensiunea mizei poate fi înțeleasă cel mai simplu privind cifrele Automobile Dacia. Compania a încheiat anul 2025 cu o cifră de afaceri de 29,92 miliarde de lei, în creștere cu 7,6% față de anul anterior, și cu un profit net de 629 de milioane de lei. Cifra de afaceri a constructorului de la Mioveni echivalează cu aproximativ 1,6% din PIB-ul României. Este motivul pentru care ceea ce se întâmplă la Mioveni nu poate fi tratat ca o simplă problemă internă a unei companii private. Mai ales că 2026 a început deja cu o scădere puternică a producției.

În primele șase luni, uzina Dacia a produs 129.404 automobile, față de 157.206 în aceeași perioadă din 2025. Scăderea este de 17,69%. Iar piața nu oferă, cel puțin deocamdată, motive de optimism. În august, înmatriculările de autoturisme noi din România s-au prăbușit cu 36,85%, până la 9.552 de unități. Pe primele opt luni ale anului, piața este cu 10,12% sub nivelul din perioada similară a lui 2025.

Dacia rămâne liderul pieței românești, cu 17.114 autoturisme noi înmatriculate în primele opt luni, însă nici poziția de lider nu poate compensa la nesfârșit scăderea generală a pieței și schimbarea rapidă a structurii acesteia. Problema este cu atât mai complicată, cu cât industria auto europeană trece printr-o schimbare majoră. Modelele electrice cresc, în timp ce segmentul tradițional al automobilelor cu motoare termice nu mai are ritmul de altădată. Or, Dacia de la Mioveni a fost construită în mare măsură în jurul acestei formule.

Segmentul electric crește foarte mult, în Europa, nu în România. Dar segmentul ăsta tradițional Dacia, cel termic, nu crește, iar segmentul electric crește. Asta, practic, ne duce la o scădere a producției noastre undeva la două cifre”, explică Bordeanu.

Dacă Dacia pierde, Argeșul pierde în lanț

Aici este adevărata miză pentru județ! O reducere a producției la Mioveni înseamnă mai puține comenzi pentru furnizorii locali. Mai puține comenzi înseamnă presiune pe costuri. Iar presiunea pe costuri se poate transforma în restructurări și concedieri. Pentru Argeș, riscul este mai mare tocmai din cauza concentrării economice în jurul acestui sector. Dacia nu este doar unul dintre cei mai mari angajatori ai județului. Este centrul unui ecosistem industrial care susține mii și mii de alte locuri de muncă.

De aceea, dacă avertismentul privind scăderea producției cu două cifre se confirmă, efectul nu se va opri la poarta uzinei. Va fi resimțit în Mioveni, Pitești și în localitățile din jur, în fabricile de componente, în transport și logistică, dar și în consumul de zi cu zi al familiilor care depind de veniturile obținute în industria auto. În cele din urmă, mai puțini angajați și mai puține salarii în industrie înseamnă și mai puțini bani care se întorc în economia locală. Iar problema cea mai mare nu este neapărat ceea ce se întâmplă în 2026. Ci ceea ce se poate întâmpla după 2030.

Bordeanu spune clar că, în acest moment, nu există confirmarea unei noi generații de Duster sau Bigster la Mioveni: „Nu este în momentul de față un al treilea model și, repet, nu numai că nu al treilea model, dar nu avem confirmarea faptului că va fi o nouă generație de Duster sau de Bigster”, a declarat șeful Dacia.

Este, probabil, cea mai importantă frază din tot mesajul transmis de conducerea companiei. Pentru că o uzină poate trece printr-un an slab. Poate reduce producția. Poate renunța la o

parte dintre angajați. Dar ceea ce îi stabilește viitorul pe termen lung este ce va produce după generația actuală de modele. Iar aici, deocamdată, Mioveniul nu are garanții.

Camera de Comerț Argeș, despre situația de la Dacia: „Declarația ne dă tuturor fiori”

Ca urmare a situației expuse de conducerea uzinei de la Mioveni, entitățile de business reacționează. Astfel, Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Argeș a transmis un comunicat de presă, luni, 7 septembrie, făcând referire la semnalele venite de la Dacia privind scăderea producției, concedierile și perspectivele incerte pentru uzina de la Mioveni.

Reprezentanții CCIA Argeș consideră că situația companiei trebuie să reprezinte un semnal de alarmă pentru autorități, în condițiile în care Dacia are un rol major în economia județului și a României. Camera de Comerț atrage atenția, între altele, asupra costurilor ridicate cu energia și solicită factorilor de decizie să ia măsuri pentru menținerea competitivității industriei.

Organizația susține că Automobile Dacia generează, direct și indirect, peste 130.000 de locuri de muncă în industria automotive și sectoarele conexe și contribuie cu peste 2% la PIB-ul României și cu peste 5% la exporturile țării, cifre prezentate în comunicatul CCIA Argeș.

Într-un mesaj adresat clasei politice, Camera de Comerț cere renunțarea la orgolii și inițierea, în cel mai scurt timp, a unui dialog transparent cu mediul de afaceri. CCIA Argeș avertizează că imposibilitatea Dacia de a dezvolta noi proiecte în România ar avea consecințe majore pentru economia județului, dar și pentru cea națională.

Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Argeș transmite un mesaj extrem de direct tuturor reprezentanților clasei politice să lase orice orgolii și să se implice de o manieră clară și asumată în soluționarea acestei probleme, să intre în cel mai scurt timp într-un dialog transparent, astfel încât AUTOMOBILE DACIA, actor vital pentru economia Argeșului și a României, să nu ajungă să fie pus, din rațiuni economice, în imposibilitatea de a dezvolta noi proiecte în România...

Ceea ce ar fi catastrofal pentru Argeș dar și pentru România!!!”, **precizează CCIA**

Argeș. [\(DETALII AICI\)](#)

Material realizat de Nadia Ciochină

Foto Ediția tipărită

Original article:

<https://anchetaonline.ro/economia-argesului-soc-capitularea-dacia-341948/>