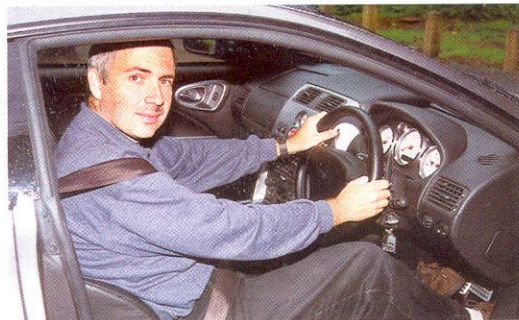


Revine Aro?

Răzvan Măgureanu despre situația de la Aro și șansele pe care le are cel mai vechi producător român de automobile de a reveni la linia de plutire.



În ultimul timp s-au spus multe neadevăruri despre situația de la Aro. Privatizarea realizată cu firma Cross Lander a fost umbrată de multe scandaluri, unele create artificial de o parte a mass-media.

Este adevărat că firma Cross Lander nu este un constructor generalist de talie recunoscută și are o forță financiară foarte redusă, dar la fel de adevărat este că nici un nume mare nu a dorit să cumpere Aro. În perioada 1999-2000 au venit reprezentanții ai lui GM prin Opel, care au cerut un audit, dar atât. A mai fost și Toyota, tot în 1999, cu care - pe vremea când era director general Nicolae Aurelian - s-a încheiat un contract de prim montaj pentru livrarea de 300 de motoare/an (tranșe de 25 de exemplare/lună) în vigoare și azi. A mai existat un contact și cu Mercedes, în 1992 și cu Ford, în 1999, prin intermediul lui Ion Țiriac, dar până la urmă nu s-a finalizat nimic, din diverse motive. Reprezentanții Toyota au declarat în 2000 că nu sunt interesați de procesul de privatizare până în 2007.

În aceste condiții, Cross Lander a fost singura salvare. Prin presă au apărut știri că John Perez, cel care a cumpărat Aro prin Cross Lander, a făcut afaceri plătit 150.000 de euro pentru achiziționarea ei și vânzând-o apoi cu 2,7 milioane USD. Realitatea este însă alta. Perez a cumpărat fabrica cu 150.000 euro și a vândut fabrica de matrițe unui investitor privat cu 5.000.000 USD, primind în prima tranșă 2.700.000 USD. Din acești bani, el a plătit însă salariile restante, datorii către bănci și salariile compensatorii către disponibilizați. Cel care a cumpărat fabrica de matrițe a plătit 5.000.000 USD, dar există contracte în derulare de 4.000.000 USD, așadar nu a făcut deloc o afacere proastă, mai ales că fabrica de matrițe a fost perla uzinei Aro.

Mai mult, Perez a cheltuit sume importante pentru omologarea unui nou tip de

automobil. Este vorba de un Aro 24, echipat cu motorul V6 de 4 litri pe benzină, de la Ford Explorer, pe care Perez vrea să îl vândă pe piața SUA cu mai puțin 20.000 USD. Acest automobil are deja certificatul ETA pentru poluare și zgomot, fiind depus și dosarul cu probele la crash-test. Caroseria, trenul de rulare, planșa de bord cea nouă, omologată în 2000, tot pe vremea directoratului lui Nicolae Aurelian, sunt realizate în România.

Perez a deschis acreditive pentru 7.000.000 euro, dar băncile evită deocamdată, eronat în opinia noastră, să-i acorde credite, probabil și din cauza scandalului de acum câțiva ani în care a fost implicat prin firma EEI, care a mai încercat o dată să distribuie Aro cu motoare Ford în SUA. Situația e însă alta acum. Perez nu mai este asociat cu cei pe care îi acuză de eșecul acțiunii de acum câțiva ani și în plus este proprietar la Aro.

Referitor la situația din prezent a uzinei, gama actuală de modele a fost restructurată. Motorul românesc turbodiesel TDX 28 a fost scos din producție, nefiind fiabil. În prezent există doar trei motorizări, toate diesel: Andoria și Toyota pentru Aro 24 și 1,9 l diesel aspirat pentru Aro 10.

La Aro lucrează în prezent 1.000 de oameni entuziaști și, deși puțini cred, Aro are comenzi suficiente: 300 de exemplare pentru Cehia,

Polonia și Slovacia, 1.200 seturi de caroserii pentru Rusia (ce urmează a fi echipate cu un motor local), 183 de exemplare pentru Ministerul Apărării, 600 de exemplare pentru Ministerul Învățământului și Ministerul de Interne și 130 de exemplare Aro 10 pentru Franța. Mai mult, așa cum ne-a declarat Aurelian Nicolae, pe piața românească s-ar putea desface circa 1.500 de exemplare pe an. Calul de bătaie este însă SUA și primele șase exemplare se află în faza finală de montaj pentru a fi trimise la dealerii din SUA. Dacă Perez va reuși în încercarea de a vinde mașina în SUA, atunci Aro va trăi o nouă viață, mult mai bună decât cea când era proprietatea statului român. Vreau doar să reamintesc că în 1990 se produceau 14.000 de mașini, în 1993 s-a ajuns la vreo 8.000, iar anul acesta la doar circa 100 de exemplare. Un lucru e cert: statul român nu a fost un bun administrator.

Contrar celor vehiculate în presă, John Perez este un fan Aro și poate puțini știu că în perioada 1994-1999 a investit 10.000.000 USD în linia de fabricație din Manaus (Brazilia), unde asambla Aro 24 cu motoare indigene Maxion. În anul 2000 a vândut 367 de exemplare în Columbia, Republica Dominicană și Haiti, iar în 2001 încă 300 de exemplare.

Dacă Perez va reuși să obțină finanțare pentru începerea producției de serie, atunci este foarte posibil să asistăm la revenirea spectaculoasă a lui Aro, care ar însemna enorm pentru zona Câmpulung, dar și pentru economia românească. Nicolae Aurelian ne declara: "Eu sunt optimist și cred că Aro are șanse de izbândă".

Va reveni oare "Zimbrul Carpaților" la gloria de altădată?

