



UNIVERS INGINERESC

BILUNAR DE OPINIE ȘI INFORMARE Director fondator: Mihai Mihăiță Anul XXXVI Nr. 12 (826) 16 – 30 iunie 2025

„Dacă am face toți lucrurile pe care suntem capabili să le facem, ne-am uimi pe noi înșine.” (Thomas Edison)

Preliminarii la „un nou început” economic și social

În intervalul care a trecut de la precedenta ediție a publicației noastre, s-au înregistrat evenimente importante în viața economico-socială a țării. Dacă ar fi să identificăm una dintre principalele tendințe evidențiate de aceste evenimente, nu va fi dificil să relevăm efervescența de idei emise în luări de poziții publice, unele cu un caracter net instituțional.

Fără să negăm importanța unor măsuri urgente, adoptate chiar contracronometru, constatăm că prezintă o importanță deosebită faptul că participanții la dialogul social au pus și pun accentul pe viziunile de perspectivă, de anvergură strategică. Însăși soluționarea eficientă a situațiilor presante, precum reducerea deficitului bugetar, depinde esențial tocmai de calitatea abordărilor strategice.

În context, sintagma cu o frecvență aproape fără precedent în dezbaterile publice este „mixul de politici”, fie pe ansamblul economiei, fie în domenii de activitate și în zone tematice, între care potențialul de creștere economică și evoluțiile de pe piața muncii.

Jurnal de bord

Necesitatea unor astfel de „mixuri” de politici, atât în sectorul public, cât și în cel privat, a fost și este argumentată, mai ales, prin momentul de cotitură actual din sfera economiei naționale, în conexiune indisolubilă cu stările de fapt și de spirit pe plan european și global. De aici, un alt element comun, și anume tema valorificării „ferestrelor de oportunitate”, create de noua etapă a revoluției științifico-tehnice, în special de digitalizare și de inteligență artificială. În acest sens este de remarcat, în primul rând, raportul dintre investigațiile de specialitate, inclusiv cele cu privire critică și rezultanta principală a acestora, și anume fundamentarea propunerilor. Pe baza experienței entităților performante s-au avansat și se avansează idei exclusiv creative în materie de management, de marketing, de gestionare a informațiilor, de prognoze. În acest demers se reliefează și contribuțiile de substanță ale comunității ingineresti din țara noastră, îmbogățindu-se, astfel, valoroasele tradiții care au marcat istoria modernă și contemporană a României.

Între argumentele care susțin astfel de demersuri se înscriu, firesc, cele mai recente date ale statisticilor oficiale. În funcție de rezultate, devine tot mai evident că, în pofida dificultăților existente pe plan intern și extern, politicile investiționale, începând cu nivelul de firmă (orientate efectiv și consecvent spre promovarea progresului științifico-tehnic) reprezintă nucleul de neînlocuit al „mixului” de



Credit foto: www.freepik.com

politici economico-sociale și, totodată, al procesului de consolidare a rezilienței, mai ales în condițiile deficitului de predictibilitate provocat, în special, de volatilitatea piețelor externe. Este încurajator faptul că, în primul trimestru din acest an, investițiile nete din economia românească au înregistrat un spor de 4,3% în comparație cu perioada similară din 2024.

Un al doilea exemplu este oferit de creșterea exporturilor în primele patru luni din 2025 în condițiile puternicelor perturbații din comerțul mondial, sub impactul revenirii la protecționism și al conflictelor geopolitice. E drept, importurile s-au majorat în ritmuri superioare exportului, însă a devenit de necontestat faptul că – și în acest domeniu – avem de-a face cu valorificarea unor „ferestre de oportunitate”.

Desigur, se pot adăuga numeroase alte exemple, dar fiecare în parte și toate laolaltă transmit același mesaj: există resurse, îndeosebi de ordin intelectual, de creativitate profesională, la toate nivelurile și din toate domeniile, care au permis, permit și, cu siguranță, vor permite să înfruntăm riscurile, provocările, tocmai prin fructificarea oportunităților menite să diminueze multe dintre marile dificultăți cu care ne confruntăm de la nivelul individual până la cel global, în condițiile unor schimbări rapide și profunde pe linia unui progres constant și durabil. (T.B.) ■

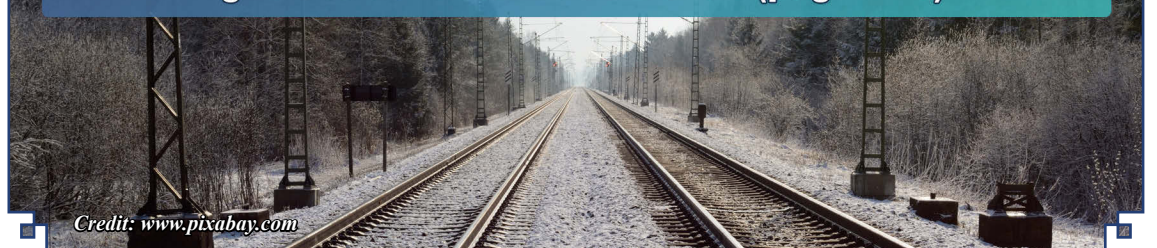


Credit: www.freepik.com



Credit: www.pixabay.com

Nu trebuie inventată „roata” pentru depășirea dificultăților din sistemul feroviar. Soluții propuse de specialiști, ignorate de factorii decizionali (pag. 4 – 5)



Credit: www.pixabay.com

Apel pentru Premiul *Elisa Leonida Zamfirescu*

Asociația Generală a Inginerilor din România anunță deschiderea competiției pentru acordarea **Premiului Elisa Leonida Zamfirescu 2025**. Sunt așteptate propuneri de femei inginer care au adus contribuții semnificative domeniului ingineresc. Propunerile pot fi depuse de o entitate economică, de învățământ sau cercetare, asociație sau organizație.

Preocupată să promoveze diversitatea, incluziunea și egalitatea de gen în inginerie, AGIR a instituit **Premiul Elisa Leonida Zamfirescu**, prima femeie membră a AGIR și una dintre primele femei inginer din lume. Acesta este acordat anual și este dedicat femeilor inginer pentru excelență profesională.

Premiul va fi decernat la data de 12 septembrie, Ziua Inginerului Român.

Formularul de propunere se poate descărca de pe site-ul www.agir.ro, Rubrica **Știri**. Acesta, împreună cu documentația aferentă, trebuie trimise prin e-mail la adresa cristina.puican@agir.ro.

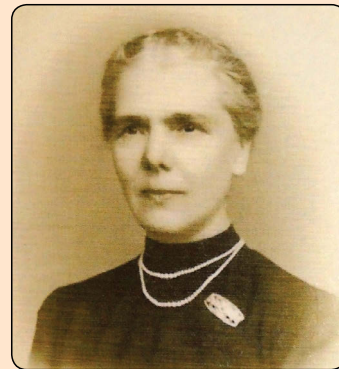
Termenul limită de depunere a propunerilor pentru acest an este 29 august a.c.

REGULAMENT

Acest premiu poate fi acordat femeilor cu diplomă de inginer, active în unul sau mai multe domenii profesionale legate de inginerie: industrie, cercetare, consultanță, antreprenariat, mediul academic, sectorul public, ONG-uri.

Persoanele propuse trebuie să îndeplinească cel puțin unul dintre următoarele criterii:

- Realizări deosebite în domeniul profesional;
- Contribuții în atragerea, mentoratul și sprijinul femeilor în inginerie;



- Antreprenariat remarcabil în domeniul ingineresc, dezvoltarea unei organizații cu impact tehnic sau social semnificativ.

În fiecare caz, trebuie furnizate dovezi ale realizărilor, ca de exemplu: brevete, publicații, aprecieri ale performanțelor, referințe justificative specifice domeniului de activitate s.a.

Premiul constă în trofeu și diplomă.

Participanții acceptă necondiționat toate condițiile prevăzute în acest anunț, angajându-se să nu întreprindă nicio acțiune în justiție împotriva organizatorului și să nu avanseze acțiuni în justiție care pot fi intenționate de terți în legătură cu participarea la competiție.

Va fi necesară citirea și aprobarea declarației privind confidențialitatea anexată în Formularul de propunere, în conformitate cu legislația europeană actuală privind confidențialitatea. ■

Cooperare în domeniul energiei nucleare pentru dezvoltarea unui reactor modular mic de generație următoare răcit cu plumb

La 16 iunie 2025, a fost semnată crearea Consorțiului *EAGLES*, un angajament consolidat pentru o implementare mai durabilă a energiei nucleare în Europa, o continuarea a Memorandumului de Cooperare semnat la 22 octombrie 2022, la Bruxelles, a anunțat Ambasada României în Belgia, printr-un comunicat.

Actualul consorțiu, o alianță între cele mai importante organizații de tehnologie nucleară din Europa – Ansaldo Nucle-

are, ENEA, RATEN și SCK CEN – are ca obiectiv dezvoltarea și comercializarea *EAGLES-300*, un reactor modular mic (SMR) de generație următoare răcit cu plumb.

Ceremonia de semnare a avut loc în marja Consiliului European al Energiei, în prezența ministrului belgian al energiei, Mathieu Bihet, a ministrului italian al mediului și securității energetice, Gilberto Pichetto Fratin, a ambasadorului Italiei la Luxemburg, E.S. Carmine Robustelli și a secretarului de stat român în Ministerul Energiei, Cristian Bușoi.



Sursa: Ambasada României în Regatul Belgiei / Facebook

(Continuare în pag. 2)

In memoriam Prof. univ. emerit DHC dr. ing. Florea Dudiță (1934 – 2025)

La 11 iunie 2025, a trecut la cele veșnice prof. univ. emerit DHC dr. ing. **Florea Dudiță**, cel care și-a înscris numele la loc de cinste în istoria științelor tehnice, învățământului superior, precum și a literaturii române.

Florea Dudiță s-a născut la 12 aprilie 1934, în Dejești, județul Olt, a urmat gimnaziul din Drăgășani, Liceul *Andrei Șaguna* din Brașov, absolvit în anul 1952. În același an a devenit student la Institutul de Mecanică din Brașov, de unde a fost selectat în 1954 să urmeze Institutul de Automobile și Tractoare din Moscova, absolvit cu diploma de merit în 1958. Din 1959 până în zilele noastre, a activat la Institutul Politehnic din Brașov (redenumit, din 1990, Universitatea Transilvania din Brașov), parcurgând toate etapele carierei universitare.

În anul 1966, a obținut titlul de doctor în inginerie, îndrumat de acad. Radu Voinea, cu teza „*Contribuții la teoria transmisiiilor policardanice*”. Ca bursier al Fundației *Alexander von Humboldt*, a efectuat două stagii de specializare în Germania, în 1972, la Braunschweig și, în 1991, la Berlin. Între anii 1972 – 1974 a fost prorector, iar între 1974 – 1984, a fost rector al Universității din Brașov. În cea mai mare parte a carierei academice a activat la disciplina de Mecanisme, între anii 1984 – 1990 îndeplinind și funcția de șef al Catedrei de organe de mașini, mecanisme și desen tehnic.

Activitatea didactică și științifică s-a

concretizat în peste 150 de articole, publicate în buletine de specialitate, în reviste de prestigiu și în participarea la manifestări de profil, naționale și internaționale. A publicat mai multe cursuri didactice centrate pe teoria și practica mecanismelor generale și, ulterior, pe mecanismele roboților industriali, precum și 10 monografii, între



care *Transmisii cardanice* (1966), *Ardangelenkgetriebe* (VDI – Verlag, Dusseldorf, 1973 – Germania), monografie pentru care a primit Premiul *Aurel Vlaicu* al Academiei Române.

A obținut peste 40 de brevete de invenție, precum și titlul de *Inventator de elită*. A condus 32 de lucrări de doctorat.

Recunoașterea rezultatelor de excepție a fost concretizată în calitatea de membru al mai multor organizații științifice sau profesionale, în obținerea unor premii sau titluri onorifice. În anul 1966, i s-a acordat Premiul Ministerului Învățământului.

În anul 1969, a conferențiat la SIA – Paris (Societatea Inginerilor de Automobile) și a primit Medalia SIA. S-a numărat printre membrii fondatori ai Federației Internaționale de Teoria Mașinilor și Mecanismelor (IFTToMM), iar în 1986 și 1989 a fost ales președinte al Comitetului Tehnic de Mecanisme Articulate al IFTToMM. A fost membru fondator al Asociației Române de Teoria Mașinilor și Mecanismelor (ARoTMM), fiind, din 2006, președinte de onoare. În anul 2009, a primit Diploma de Merit a IFTToMM.

În 1995 a fost ales membru corespondent al Asociației Inginerilor Germani (VDI). A fost membru fondator și membru de onoare al Societății de Robotică din România (SRR), fondatorul și coordonatorul Școlii de Robotică de la Universitatea Transilvania din Brașov și membru activ al AGIR. În anul 2004 a primit titlul de Doctor Honoris Causa al Universității Tehnice din Cluj-Napoca. A fost membru de onoare al Academiei de Științe Tehnice din România (ASTR), membru al Secției de Inginerie mecanică.

Profesorul Florea Dudiță a format zeci de generații de ingineri, dezvoltând

școala de mecanisme românească, remarcându-se ca fiind fondator de școală, respectiv Școala de Robotică, de la Universitatea Transilvania din Brașov. În ultimii ani, ca o dovadă de înaltă cultură și spiritualitate, prof. Florea Dudiță a publicat mai multe volume de aforisme, ultimul chiar anul acesta, axate pe aspectele vieții academice (și nu numai), care se bucură de un real succes. Dintre acestea, amintim volumul intitulat *Magistrul răspunde – Nostimade cu noimă*.

Profesorul Florea Dudiță a avut și o remarcabilă activitate civică, inclusiv în exercitarea calității de senator de Brașov, în Legislatura 1992 – 1996, fiind președinte al Delegației permanente a Parlamentului României la Consiliul Europei din Strasbourg, iar din anul 1993 până în anul 1997 a îndeplinit funcția de ambasador extraordinar și plenipotențiar al României în Germania.

Ca fost student, doctorand, asistent și colaborator apropiat, îi aduc profesorului Florea Dudiță un cald omagiu, mulțumiri deosebite, inclusiv în numele tuturor celor pe care i-a influențat și i-a format de-a lungul întregii sale cariere, de peste 67 de ani, pusă în slujba învățământului, a progresului întregii Românii. Va rămâne pentru totdeauna în amintirea noastră.

Dumnezeu să-l odihnească în pace! ■

Prof. univ. dr. ing. EurIng Ionel Starețu,
Președinte al Sucursalei AGIR Brașov

Cooperare în domeniul energiei nucleare pentru dezvoltarea unui reactor modular mic de generație următoare răcit cu plumb

(Urmare din pag. 1)

Semnarea acestui acord consolidează colaborarea dintre membrii consorțiului, transformând parteneriatul lor actual într-un angajament consolidat de a contribui

la o implementare mai durabilă a energiei nucleare.

EAGLES-300 a primit deja un impuls solid în 2024, deoarece a fost selectat ca una dintre propunerile de reactoare

rapide răcite cu plumb de către Consiliul de administrație al Alianței industriale europene privind reactoarele modulare mici. Această recunoaștere europeană întărește încrederea în tehnologia reactorului rapid răcit cu plumb și subliniază puterea consorțiului *Eagles*.

„Prin consolidarea eforturilor în cadrul unei structuri coordonate, consorțiul *Eagles* consolidează expertiza industrială și tehnologică din Belgia, Italia și România pentru a accelera implementarea tehnologiei nucleare avan-

consolideze poziția de lider a Europei în domeniul reactoarelor nucleare de nouă generație, în conformitate cu politicile de tranziție energetică ale Uniunii Europene și cu nevoia de surse de energie fiabile, cu emisii reduse de carbon”, se menționează în comunicat.

Reactorul EAGLES-300 va fi proiectat pentru a oferi energie fiabilă, accesibilă și decarbonizată, stabilind un nou standard pentru reactoarele modulare mici.

Eagles Consortium este un parteneriat strategic între Ansaldo Nucleare, ENEA, RATEN și SKC CEN, care vizează dezvoltarea reactorului modular de mici dimensiuni (SMR) EAGLES-300 până în 2039. Această alianță reprezintă o colaborare unică între liderii industriali europeni și instituțiile de cercetare nucleară. Spre deosebire de inițiativele bazate exclusiv pe cercetare, toate activitățile grupului de lucru vor fi axate pe comercializare,



Sursa foto: Microsoft/Copilot

sate de generația IV și pentru a o pune la dispoziția Europei. Consorțiul *Eagles* combină know-how-ul industrial cu expertiza aprofundată în domeniul metalelor lichide, un atu major nu numai pentru realizarea de progrese științifice, ci și pentru aplicarea comercială a tehnologiei. *Eagles Consortium* se angajează să

asigurând o cale clară de la cercetare și dezvoltare la implementarea pe piață. Concentrat pe tehnologia reactorului rapid răcit cu plumb de generația IV, consorțiul *Eagles* se angajează să ofere, prin EAGLES-300, o soluție nucleară viabilă din punct de vedere comercial pentru viitor. ■

Opiniile publicate în *Univers ingineresc* aparțin autorilor și nu reprezintă punctele de vedere ale AGIR și/sau ale redacției. Potrivit legii, responsabilitatea pentru conținutul articolelor aparține autorilor sau sursei citate.

Stimați colegi, nu uitați de plata cotizației!

Cotizația de membru al AGIR pentru anul 2025

Conform Statutului, persoanele care nu au achitat cotizația timp de doi ani consecutivi își pierd calitatea de membru al AGIR. Nivelul cotizației pentru anul 2025 este:

- 50 lei înscrierea unui nou membru (include și legitimație nouă);
- 150 lei cotizația anuală (studenții din anii III și IV nu plătesc cotizație);
- 100 lei cotizația anuală pentru pensionari;
- legitimație – 15 lei (dacă aveți deja legitimație tip card, nu mai este nevoie să o schimbați).

- ♦ Membrii AGIR cu domiciliul în străinătate:
 - 25 euro taxa de înscriere;
 - 75 euro cotizația anuală.

- ♦ Membrii colectivi
 - 500 lei taxa de înscriere;
 - 1000 lei cotizația anuală.

- ♦ Membrii susținători: minimum 2000 lei.
- ♦ Taxa EurIng: 350 euro.
- ♦ Membrii SETEC (Societatea

Expertilor Tehnici Extrajudiciari și Consultanți): 100 lei.

Plata taxelor se poate efectua astfel:

1. Online, prin contul de membru <https://www.agir.ro/contul-meu-membru.html> (Puteți urma pașii – https://www.agir.ro/stiri/plata-online-a-taxelor-si-cotizatiilor-agir_674.html)

2. CONT LEI: RO35 BTRL 0410 1205 W359 08XX, Banca Transilvania, Agenția Piața Amzei

CONT LEI: RO55 BRMA 0580 0580 0070 0000, EximBank, Agenția Piața Amzei

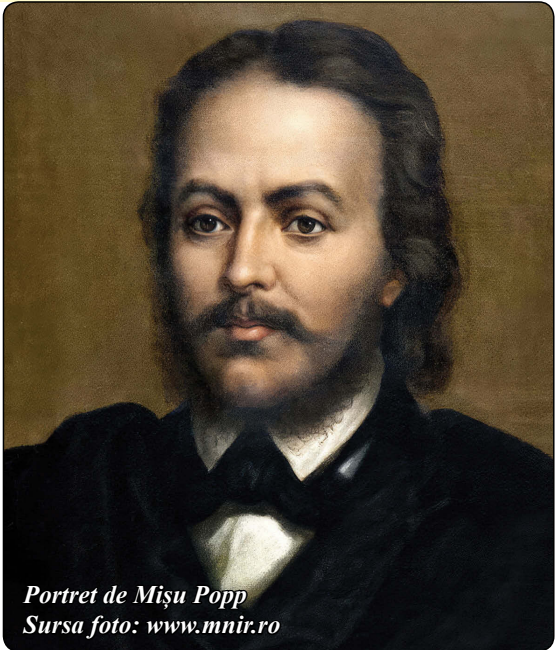
CONT EURO: RO95 BTRL EUR CRT00W3590801, Banca Transilvania, Agenția Piața Amzei

*La plata prin bancă se specifică numele și numărul legitimației, dacă acesta se cunoaște.

3. La sediul AGIR sau la conducerea sucursalei de care aparține membrul.

Personalități din știință și tehnică:
Gheorghe Lazăr – fondatorul învățământului în limba română

La emisiunea intitulată „Personalități din știință și tehnică”, înscrisă în programul postului Radio Sud, **prof. univ. dr. ing. DHC Gheorghe Manolea**, vicepreședinte al AGIR și președinte al Sucursalei Dolj a AGIR, a prezentat, cu prilejul Zilei Învățătorului, date și fapte relevante despre Gheorghe Lazăr, fondatorul învățământului în limba română. Expunerea a fost urmărită cu deosebit interes de numeroși ascultători, înscriindu-se în preocupările permanente ale profesorului Gheorghe Manolea, ale Sucursalei AGIR Dolj, ale Asociației Generale a Inginerilor din România de cultivare a respectului și prețuirii față de înaintașii care au adus cele mai mari contribuții la dezvoltarea României de-a lungul timpurilor. Redăm, în cele ce urmează, expunerea profesorului Gheorghe Manolea.



Portret de Mișu Popp
Sursa foto: www.mni.ro

Gheorghe Lazăr s-a născut la 5 iunie 1779 în localitatea Avrig, situată la 25 km de Sibiu (mergând spre Brașov), atestată documentar încă din 1364. Părinții săi, Gheorghe și Mărie Lăzăroaie, țărani înstăriți, voiau ca fiul lor să devină preot în sat, așa cum doreau mulți săteni din acea vreme. Avea nouă ani când a început Școala primară în Avrig, avându-l ca dascăl pe Ioan Barac cu care a păstrat legătura mulți ani. S-a dovedit un elev eminent, așa că învățătorul și preotul din sat, Ioan Racotă, l-a îndemnat să-și continue învățătura la Gimnaziul Piaristilor din Cluj, pe care l-a absolvit în 1806. Doar în primul an a obținut calificativul *bine*, apoi a fost declarat în fiecare an „*eminent*”.

Reamintesc că *Ordinul piarist* este un ordin călugăresc romano-catolic înființat cu scopul de a educa tineretul în spirit religios. Școala piaristă din Cluj a fost înființată la 7 iunie 1776.

Dar să revenim la Gheorghe Lazăr. În a doua parte a studiilor, numite și gimnaziul superior, și-a îndreptat atenția în special asupra filozofiei și dreptului. Pentru a se întreține, a dat lecții particulare fiului unei familii de intelectuali din Cluj, Gyulay Khun. Aici a avut acces la o bibliotecă bogată și a întâlnit alți intelectuali ai vremii, printre care Samuel Crișianul, profesor de logică. Din cauza condițiilor materiale dificile, aproape doi ani, între 1801 și 1802, a studiat la Gimnaziul Piaristilor din Sibiu, perioadă în care Consistoriul din Sibiu, având în vedere calitățile sale, l-a selecțio-

nat pentru a deveni propovăduitor al catolicismului. După absolvirea gimnaziului, a primit o bursă de 200 de florini pe an și a plecat la Viena pentru a studia teologia cu cei mai renumiți profesori.

Spiritul său analitic l-a îndepărtat de școala religioasă rigidă și l-a îndreptat spre studiul laic al filozofiei, istoriei și matematicii. În perioada 1806 – 1809, când Austria a fost ocupată de trupele lui Napoleon I, Gheorghe Lazăr a lucrat ca topograf, alături de alți studenți concentrați în armată. Cunoștințele și experiența dobândite atunci i-au fost de mare folos mai târziu pentru a-și câștiga existența, iar ulterior la pregătirea topografilor din Țara Românească.

La Viena a publicat mai multe articole cu caracter pedagogic în care și-a expus concepțiile privind cugetarea liberă și și-a exprimat admirația pentru valorile enciclopedice, pentru concepțiile democratice. Această schimbare de atitudine a lui Gheorghe Lazăr i-a determinat pe susținătorii săi din Consistoriul din Sibiu să nu-i mai acorde încrederea pentru a ocupa un post de preot. A funcționat, timp de patru ani, între 1811 și 1815, ca profesor la o școală elementară de teologie din Sibiu, cu un salariu de mizerie de 300 de florini pe an, venit pe care l-a avut și ca student la Viena. A încercat să tipărească unele lucrări cu caracter educativ, dar a fost împiedicat. Ca urmare a mai multor nedreptăți care i s-au făcut, inclusiv evacuarea din locuința primită în cadrul școlii, a plecat în Țara Românească.

La recomandarea fostului său învățător din sat, Ioan Barac, stabilit între timp la Brașov, a fost primit de logofeteasa Cantica Bărcăneasa ca învățător particular pentru fiii ei. L-a suit în caleașca sa și l-a trecut munții în Țara Românească, bazându-se și pe faptul că era rudă cu viitorul Domnitor Grigorie Dimitrie Ghica.

A lucrat ca inginer topograf pe moșia banului Constantin Bălăceanu, care avea și atribuții privind coordonarea școlilor din Țara Românească. Împreună cu Iordache Golescu, cu Ioan Văcărescu, cu mitropolitul Dionisie, a pus la punct un plan amplu de organizare a școlii pe trei grade, începând cu școala primară, apoi învățământul mediu și continuând cu învățământul superior, universitar. Datorită reputației de inginer și geometru pe care și-o câștigase în capitala țării, Gheorghe Lazăr are șansa „*să prezinte personal în Divanul cel mare al țării, în fața Domnitorului și în fața dascălilor de la Academia grecească din Schitul Măgureanului, planul său de organizare a unei Academii cu științe în limba română, cuprinzând școlari de la cei «de tot neștiutori» până la matematicieni virtuoși, filozofi și juriști...*”

Divanul țării a discutat acest document aproape trei luni, iar la 6 martie 1818 l-a aprobat.

La 24 martie 1818, Gheorghe Lazăr și-a început activitatea didactică cu predare în limba română la Școala de inginerie hotarnică românească. Localul, deși situat în centrul Bucureștiului, în fostele chilii ale mănăstirii Sf. Sava, era impropriu pentru o școală. Elevii acestei școli erau copii, în-

lor meseriași și ai târgoveților. Cei cu dare de mână mergeau în continuare la școlile grecești.

Gheorghe Lazăr a elaborat mai multe manuale prin care a contribuit la crearea terminologiei științifice și tehnice în limba română. În acest sens, amintesc „Aritmetica matematică” și „Trigonometria cea dreaptă”, adică trigonometria plană. I s-au alăturat și alți cărturari: Eufrosin Poteca, Ion Eliade Rădulescu. A introdus discipline noi precum geometria, filozofia, geografia, gramatica.

Scriind noile manuale, Gheorghe Lazăr a contribuit la crearea terminologiei științifice și tehnice în limba română. Termeni precum adunare, scădere, înmulțire, împărțire, latură, triunghi, sin, cos, punct, linie, poligon, trapez au fost introduși de Gheorghe Lazăr și își păstrează forma și azi. Desigur, alți termeni au suferit schimbări radicale, alții s-au pierdut în timp, așa cum se întâmplă, de altfel, și în prezent.

În felul acesta, Gheorghe Lazăr a demonstrat că limba română poate fi folosită pentru a transmite cunoștințe de bază, cunoștințe ingineresti, dar și cunoștințe de filozofie, disciplină considerată, la vremea respectivă, piatra de încercare a unei limbi superioare care poate fi folosită în învățământul universitar. Până la înființarea școlii de la Sf. Sava, numită de Gheorghe Lazăr „Academia cu științe”, filozofia era predată numai în limba greacă la Academii domnești la care nu aveau acces decât cei privilegiați.

În primăvara anului 1823, s-a îmbolnăvit și a simțit că nu mai are mult de trăit, așa că l-a chemat pe fratele său, Onea – numit și Oancea, să vină cu căruța la București și să-l readucă în satul lor, Avrig. După câteva luni, la 17 septembrie 1823, s-a stins din viață și a fost înmormântat în curtea bisericii ortodoxe, nu departe de casa în care s-a născut. Avea 44 de ani. Pe cruce este gravat un epitaf scris de Gheorghe Lazăr: „*Cititorule, Ce ești am fost, Ce sunt vei fi, Gătește-te dar*”.



Mormântul lui Gheorghe Lazăr
Sursa foto: ro.wikipedia.org@Yobown

După 63 de ani de la moartea sa, în 1886, au fost amplasate în București o statuie a lui Gheorghe Lazăr, un bust la Avrig

și, în 1973, un bust din bronz la Sibiu.

În multe orașe, câte o stradă poartă numele Gheorghe Lazăr. Printre acestea, se numără București, Constanța, Timișoara, Satu Mare, Sibiu, Brașov. Putem spune că



Sursa foto: ro.wikipedia.org@Surziana Gheorghe

în toată țara numele lui Gheorghe Lazăr este cinstit și în acest mod.

La rândul lor, câteva licee din țară poartă numele Gheorghe Lazăr. Evident, în București și Sibiu funcționează câte un Colegiu cu patronimul „Gheorghe Lazăr”.

În 2007, Parlamentul României a stabilit, prin Legea nr. 289 din 29 octombrie, ca data de 5 iunie, data la care s-a născut Gheorghe Lazăr, să fie declarată Ziua Învățătorului în România.

La finalul acestui episod, îmi propun să redau cuvintele prin care Gheorghe Lazăr a fost caracterizat de Onisifor Ghibu, unul dintre participanții importanți la realizarea Marii Uniri din 1918: „*Gheorghe Lazăr nu este un cărturar ardelean oarecare, care a întrebuițat cel dintâi limba românească în predarea învățământului de diferite categorii, în Bucureștii grecizați de fanarioți, și care a făcut legătura între teorie și practică, – el nu este un dascăl în rând cu alți dascăli chemați să facă lecții mai mult sau mai puțin practice cu ucenicii săi, nici un autor oarecare de manuale de Aritmetică și Trigonometrie, – el este o figură care poate fi declarată cu drept cuvânt ca unică în istoria nu numai a învățământului și culturii, ci în întreaga noastră istorie națională. El este unul din marii eroi ai naționalității noastre, deschizător de epocă nouă. El a fost stegarul care a deschis, nu atât prin programe pompoase, cât prin inițiative clare, îndrăznețe și eficace, calea spre mântuirea tot norodului românesc.*”

Mențiune: Emisiunea „Personalități din știință și tehnică” este difuzată la Radio Sud, pe frecvența 97,4 MHz FM, <https://radio-online-romania.com/sud-fm>, și online radiosud.ro (ASCULTĂ LIVE), de luni până vineri, la ora 21:00.

Înregistrarea sonoră poate fi accesată la următorul link: <https://gheorghe.manolea.ro/?s=Gheorghe+Lazar>. ■



Credit foto: www.freepik.com

Nu trebuie inventată „roata“ pentru depășirea dificultăților din sistemul feroviar. Soluții propuse de specialiști, ignorate de factorii decizionali



Credit foto: www.pixabay.com

Chiar dacă volumul de activități în domeniul transportului feroviar de călători s-a restrâns semnificativ în ultimii ani, informația referitoare la posibilitatea (iminentă) a intrării în faliment a componentei CFR de profil a fost primită cu legitimitate de îngrijorare de publicul larg. Ca și în alte cazuri din perioada tranziției spre economia de piață, specialiștii au formulat, dese-



Credit foto: www.freepik.com

ori, cu o consecvență remarcabilă, propuneri viabile în vederea îmbunătățirii radicale a unor situații de neacceptat. Această realitate a fost reconfirmată și în procesul elaborării unui „studiu de caz“, care urmează să facă obiectul unei lucrări a autorilor acestui articol în vederea publicării în Editura AGIR.

Practic, începând cu anul 1998 – când s-a dezmembrat Regia Autonomă a Căilor Ferate Române – au apărut și s-au acutizat stările deosebit de negative provocate de fragmentarea unui domeniu care, încă de la apariție, în mijlocul secolului al XIX-lea, și-a dovedit valabilitatea și vitalitatea. Dar și atunci când ne limităm la CFR Călători S.A. vom constata lesne că era (și încă este) posibil să se redreseze o situație care ținea (și ține) seama de opiniile specialiștilor.

Faptul împlinit și refuzul fatalității

Trebuie reamintit, înainte de toate, că în nicio țară din lume nu s-a renunțat – cum s-a întâmplat în România în anul evocat 1998 – la subvenționarea transportului feroviar de călători, deoarece o parte importantă a costurilor obiective a fost și este compensată de veniturile, de profiturile din celelalte componente ale unui sistem unitar, în special de cel al transporturilor de marfă.

Cum am mai precizat, deciziile din 1998 au reprezentat „un fapt împlinit“. De atunci, în repetate rânduri – fără să se mai pună în discuție acea măsură profund eronată, specialiștii, în primul rând, inginerii feroviarilor (ii includem aici și pe cei din întreprinderile de material rulant) nu au întrerupt seria propunerilor lor menite să redreseze situația. Remarcăm, în acest sens, intervențiile publice ale Asociației Generale a Inginerilor din România (AGIR).

Nu ne propunem o reconstituire istorică amplă, ci doar reamintirea unor momente, adevărate „puncte de inflexiune“ care relevă existența unui set consistent de idei, de soluții care, în cea mai mare parte, au fost ignorate de factorii decidenți la nivel național. Cum am mai remarcat, limitându-ne la sistemul feroviar, redescoperim fapte și date care au vizat și vizează întreaga noastră economie națională. Iată, de exemplu, se împlinesc un sfert de secol de când s-a elaborat Strategia de desfășurare a negocierilor de aderare a României la Uniunea Europeană. Documentul, cunoscut sub denumirea „Snagov II“, a fost întocmit sub coordonarea prim-ministrului de atunci, Mugur Isărescu, și a acad. Tudorel Postolache, inclusiv cu participarea a zeci de specialiști din domeniul feroviar din AGIR, precum și din principalele asociații profesionale de profil.

Un adevărat proiect de țară

Este interesant să rememorăm opțiunile strategice ale documentului care a stat la baza succesului negocierilor de

aderare a României la UE. Aceste obiective au constatat în:

- asigurarea creșterii economice, pe baza sporiilor ratei investițiilor, prin participarea semnificativă a **capitalului național** și prin atragerea de investiții străine directe, în condiții de deplină transparență, astfel ca, după **2001**, ritmurile medii anuale de creștere a produsului intern brut să se situeze între 4% – 6%;
- îmbunătățirea substanțială a credibilității instituțiilor și politicilor economice; continuarea măsurilor de stabilizare macroeconomică prin asigurarea unor deficite bugetare suportabile în jurul a 3% din produsul intern brut, reducerea deficitului cvasifiscal, gestionarea corespunzătoare a datoriei publice, a deficitului contului curent, astfel încât să se asigure reducerea treptată a ratei inflației, care la nivelul anului **2004** să poată fi exprimată printr-o singură cifră (obiectivul a fost atins, dar, în ultimii ani, cum se știe, tendința s-a inversat, ajungându-se în anul 2024 la peste 7 procente din PIB – n.a.);
- promovarea unor politici coerente, compatibile cu mecanismele Uniunii Europene, vizând ajustarea structurală a economiei, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii fizice, științifice și sociale, **revitalizarea și re tehnologizarea industriilor cu potențial competitiv**, construirea unei agriculturi întemeiate pe exploatarea de dimensiuni optime, sprijinirea activităților bazate pe tehnologia informației și crearea unui mediu prielnic pentru extinderea și dezvoltarea turismului, diversificarea serviciilor financiare, a sectorului terțiar în general;
- modernizarea **serviciilor de utilitate publică**, astfel ca acestea să răspundă cât mai bine nevoilor cetățenilor și economiei naționale, asigurând treptat apropierea de standardele țărilor membre ale UE;
- elaborarea și asumarea unui program pe termen lung pentru eliminarea riscurilor de accidente ecologice și reducerea continuă a nivelurilor de poluare a mediului înconjurător (în această privință, transportul feroviar a contribuit și contribuie în mod substanțial – n.a.);



Credit foto: www.pixabay.com

- crearea unui **mediu de afaceri prielnic**, bazat pe un cadru legal coerent și stabil care să asigure dezvoltarea competiției de piață, reducerea costurilor de tranziție și diminuarea poverii fiscale; promovarea unor măsuri specifice, de stimulare a întreprinderilor mici și mijlocii;
 - definirea clară a **drepturilor de proprietate**, crearea unor structuri administrative și judiciare adecvate, capabile să asigure aplicarea legii și **respectarea obligațiilor contractuale**.
- Nu credem că este necesar să motivăm sublinierile pe text. Ele și-au propus doar să releve ceea ce ne interesa înainte de toate, și anume orientările programatice.
- Strategia a fost apreciată pozitiv de autoritățile de la Bruxelles, ceea ce a facilitat desfășurarea în ritm alert a negocierilor de aderare la UE. Din păcate, trecutul greva considerabil prezentul și viitorul, soluțiile de fond la fiecare dintre cele 31 de dosare pe domenii de activitate fiind, nu rareori, în contrast cu interesele economiei noastre naționale.

În această ordine de idei, reamintim că, în **1996**, după depunerea cererilor de aderare la UE, fiecare țară candidată a răspuns unui *chestionar complex*, privind stadiul de pregătire pentru aderare sub aspect legislativ și instituțional.

Comisia Europeană (CE) a „sugerat“ atunci unele clarificări în privința condițiilor minime pentru obținerea calificativului de **economic de piață funcțională** – elementul-cheie al negocierilor. În acest mod se formula o „**precondiție**“ pentru îndeplinirea celui de-al doilea criteriu economic, respectiv „*capacitatea de a face față presiunii concurențiale și forțelor pieței din cadrul UE*“. În consecință, criteriul economiei funcționale de piață a fost inclus în fruntea „*Planului de măsuri prioritare pentru integrare europeană*“.

S-a reținut, desigur, obiectivul referitor la privatizare tot ca element component al economiei funcționale de piață. În anul 2000, în România „*ponderea proprietății de stat în economie și derularea procesului de privatizare*“ erau considerate de Comisia Europeană drept un alt element component al economiei funcționale de piață. În România, ponderea sectorului privat în economie (exprimată ca o contribuție la formarea PIB) era de 69%. De aceea, problema principală asupra căreia se cereau îndreptate eforturile o prezenta privatizarea întreprinderilor de stat, mari producătoare de pierderi, precum și cea a utilităților publice. Constituiau, însă, o excepție multe componente ale transportului public, inclusiv cel feroviar, mai ales din sectorul de călători, astfel încât să existe mijloacele necesare pentru satisfacerea cerințelor populației, cu prioritate în numele a ceea ce numim interesul public, subordonat celui național. În aceia perioadă, Autoritatea pentru Privatizare și Administrarea Participațiilor Statului (APAPS) deținea doar circa 8% din proprietatea de stat din economie, accentul fiind mutat pe entitățile aflate în portofoliul Ministerului Industriei și Resurselor, care deținea peste 45% din totalul capitalului de stat.

Conform angajamentelor asumate în vederea atingerii obiectivului principal se urmărea eliminarea unor bariere semnificative la *intrarea pe piață* (crearea de noi firme) și *ieșirea de pe piață* (falimentul).

Lipsa barierelor la intrarea pe piață a unor noi actori, precum și eliminarea din circuitul economic a entităților neviabile au vizat buna desfășurare a activității numai în cadrul unei economii de piață funcționale. Excepțiile evocate merită să fie examinate aprofundat, însă spațiul rezervat acestui articol impune să mergem doar la esențe.

Anvergura viziunii academice și limitele impuse de factorii timp și spațiu

În considerațiile anterioare am făcut unele referiri la eforturile notabile, la nivel academic, de identificare a căilor și mijloacelor de accelerare a tranziției spre economia de piață, în condițiile adoptării de soluții menite să diminueze costurile sociale. Acum, propunem cititorilor un foarte scurt „popas“ în anul **2000**, când Academia Română, în consonanță cu acțiunile factorilor decizionali la nivel național, a demarat, inclusiv cu participarea unor reprezentanți de seamă ai comunității ingineresti din țara noastră, o amplă cercetare științifică privind evaluarea stărilor de fapt și a perspectivelor economiei românești. Operațiunea a căpătat denumirea de **ESEN** (de la Evaluarea Stării Economiei Naționale). Cercetarea se suprapunea, în timp, exact pe începutul negocierilor de aderare a României la UE.

Chiar dacă „distanța“ dintre cel mai înalt nivel academic și practica nemijlocită dintr-o entitate industrială pare considerabilă, vom observa lesne că „legătura“ este firească din moment ce avem de-a face cu demersuri consonante. Remarca vizează, evident, principalele sectoare ale economiei,

inclusiv transportul feroviar.

În capitolul consacrat transporturilor, adică zonei în care se situează și „*studiul de caz*“ analizat în cartea elaborată de autori, găsim numeroase considerații care au privit, cu precădere, tocmai transportul **feroviar**. Redăm câteva fragmente în temă, atât ca diagnoză, cât și ca prognoză.

Înainte de toate s-a relevat că rețeaua feroviară avea o densitate a liniilor în exploatare de 48 km/km² și acoperea, practic, întreg teritoriul țării, asigurând legătura cu toate rețelele feroviare ale statelor vecine și cu cele din restul Europei și din Orientul Apropiat.

Starea tehnică a rețelei feroviare, nefavorabilă pe ansamblu, implica practicarea unor viteze comerciale medii reduse, comparativ cu statele vecine (se instituiseră restricții de viteză pe aproape 70% din lungimea rețelei), ceea ce a condus la diminuarea competitivității serviciilor feroviare românești, atât în raport cu alte tipuri naționale de transport, cât și față de cerințele pieței europene de profil.

În perioada **1990 – 2001**, lungimea liniilor de cale ferată în exploatare se diminuase cu 2,93%, în timp ce lungimea totală a drumurilor publice înregistrase o creștere de peste 7%, ceea ce accentua tendința de sprijinire a evoluției transporturilor rutiere în detrimentul celor **feroviare**. În aceeași perioadă, lungimea căilor ferate electificate sporise cu 7,1% față de o creștere cu 9,0% a drumurilor modernizate.

Studiul sublinia că la nivelul Comunității Europene se trecuse la reabilitarea transportului feroviar, inclusiv în vederea creșterii încrederii în acest mod de transport și, deci, la extinderea activității în domeniu. Se urmărea, concomitent, revizuirea principiilor de circulație pe calea ferată, la nivelul Uniunii Europene, în acest scop fiind desfășurat cel mai ambițios program de armonizare tehnică și legislativă în domeniul transportului feroviar, program menit să asigure interoperabilitatea la scară continentală. Interoperabilitatea viza capacitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză de a permite circulația neîntreruptă a trenurilor, în condiții de siguranță, prin realizarea unui spațiu fără frontiere interioare.

În conformitate cu o Directivă a Consiliului Comunității Europene (organism care a precedat denumirea de Uniune Europeană), Căilor Ferate Române le revenea rolul de a integra infrastructura națională de profil în parametrii tehnici europeni, operațiune care se derula, la fel ca multe altele, cu mare întârziere.

Pentru accelerarea modernizării rețelei proprii, în conformitate cu exigențele europene, România semnase până atunci mai multe acorduri internaționale privind transporturile feroviare și participa la o serie de proiecte internaționale în domeniu, precum Acordul european pentru marile linii internaționale de cale ferată (AGC) și Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC).



Credit foto: www.freepik.com

Prioritățile erau determinate nu numai de cerințele UE, ci și de realitatea obiectivă, de starea transporturilor românești. Pentru țara noastră, aderarea la UE a constituit o oportunitate deosebită de a-și crea o infrastructură modernă a transportu-

rilor, o mare parte a eforturilor financiare fiind sprijinită prin fondurile europene nerambursabile.

Specialiștii antrenai în operațiunile ESEN propuneau proiectarea unei strategii de dezvoltare și modernizare a transporturilor, strategie bazată pe următoarele obiective principale:

- asigurarea unui nivel ridicat de eficiență economică, prin prestațiile oferite, în așa fel încât să satisfacă standardele de calitate solicitate de utilizatori, la costuri minime față de caracteristicile vizate și în cadrul unei concurențe pe piață între diferitele moduri de transport sau/și între companiile de resort;



Credit foto: www.pixabay.com

- utilizarea cât mai eficientă a forței de muncă, în vederea menținerii gradului de ocupare într-o proporție mărită, atât în cadrul sectorului, cât și în cel al activităților conexe;
- crearea unor surse semnificative de finanțare a proiectelor de întreținere și modernizare a infrastructurii;
- implementarea standardelor europene specifice integrării sistemului național de infrastructură într-o perioadă cât mai scurtă cu un efort financiar minim;
- crearea condițiilor de creștere a competitivității agenților economici din România, anghenați în activități de transport, în vederea compatibilizării acestora cu cerințele concurenței de pe piața europeană de profil;
- satisfacerea unor necesități naționale, care pot să apară în situații deosebite (crize economice, dezastre naturale, crize politice sau militare);
- reducerea la minimum a efectelor negative produse asupra mediului.

Teme de reflecție și acțiune

Pe baza dosarelor care conțineau rezultatele negocierilor de la Bruxelles privind aderarea României la UE s-au întocmit la nivel **macro**, dar și la scară **micro**, zeci de strategii, de planuri, de programe (inclusiv în sferele menționate în documentul ESEN) pe care prea puțini demnitari (parlamentari, miniștri, șefi de agenții guvernamentale etc.) le-au urmărit în așa fel încât bunele intenții (care n-au lipsit) să aibă finalitate în realități palpabile.

Bunăoară, cine cunoaște, acum, în **2025**, situația din sistemul feroviar național (să ne limităm și acum la acest domeniu) își dă seama că partea cea mai mare a obiectivelor stabilite **nu** s-a materializat. Dar, nu un bilanț pe această temă ne propunem în acest articol, ci semnalarea unor practici păguboase, cu o rezistență în timp demnă de cauze mai bune.

Important a fost și este modul în care „actorii“ economici s-au mișcat în cadrul legislativ și instituțional favorabil creat de încheierea treptată a negocierilor la fiecare dosar în parte, respectiv în zona care ne interesează, dosarele referitoare la **politicile industriale** și la **transporturi**. Așa că, revenim la microeconomie și trecem în revistă, tot pe scurt, măsurile care s-au adoptat și care, din păcate, nu s-au finalizat. Este vorba despre transpunerea în viață a orientărilor date de Uniunea Europeană privind prioritatea dezvoltării sistemului feroviar, prin alocarea unor investiții adecvate incluse într-o viziune unitară și de largă perspectivă.

Este adevărat că, între timp, se declanșase o mare criză economico-financiară, care a influențat puternic și evoluțiile din România.

Ca urmare a crizei, sute de întreprinderi au început să-și suspende activitatea și să concedieze o parte dintre angajații, ca urmare a diminuării drastice a comenzilor la export. Politicienii nu recunosteau că și România, ca toate celelalte state din Europa, era afectată de criză. Premierul Călin Popescu-Tăriceanu, de pildă, spunea că „*românii vor profita de criză ca să-și cumpere apartamente ieftine în SUA*“. Peste un an, noul prim-ministru, Emil Boc, susținea că țara noastră depășise punctul cel mai periculos al crizei. Cu toate acestea, în **2010**, Traian Băsescu avea să taie salariile bugetarilor cu 25%, să diminueze beneficiile sociale cu 15% și să majoreze TVA de la 19% la 24%.

Cum se vede, economia României a fost grav afectată în anii dificili ai crizei, iar ieșirea din acea situație deosebit de grea avea să se petreacă abia în anii **2013 – 2015**. Paradoxal, însă, este faptul că, în **2015**, a fost obținut un PIB cu 200 de miliarde de lei mai mare decât în **2008**, cu o populație activă de 800 000 de persoane mai mică, cu 2,8 milioane de salariați mai puțini și cu moneda națională semnificativ depreciată față de principalele valute.

Nivelul de trai în cazul a circa 400 000 de români a avut cel mai mult de suferit la un an după declanșarea crizei în SUA, aruncându-i sub pragul sărăciei absolute.

În **2016**, adică la un an după redresarea economiei românești, alte câteva sute de mii de concetățeni au intrat în această categorie. În total, criza economică a aruncat cel puțin 1 000 000 de români într-o sărăcie cruntă. Prin undele de șoc ale crizei a fost lovit și sistemul feroviar românesc, în special prin scăderea bugetelor publice, cele mai mari reduceri înregistrându-se în transportul de călători; întrucât, între timp, situația nu s-a redresat în mod semnificativ, suportăm, și în prezent (**2025**) consecințele unor politici și practici care n-au ținut seama tocmai de soluțiile propuse de specialiști. Lucrurile s-au agravat și ca o consecință a crizelor suprapuse, provocate de pandemia COVID-19 și de dereglarea sistemului energetic național.

Ne oprim aici cu rememorările, deoarece situația din prezent a sistemului feroviar a făcut obiectul mai multor articole care au apărut între timp în „Univers ingineresc“. Credem că și exemplele date, inevitabil ca urmare a unei selecții riguroase, au darul să reliefeze tema principală a articolului de față. Este vorba despre modul în care s-a apelat și se apelează la specialiștii în vederea adoptării unor decizii strategice la nivel național. Este evident că sunt prezente numeroase sechele ale modului în care s-au ignorat propunerile amintite și că, în momentul de față, nu se întrezăresc opțiunile menite să determine o redresare radicală a situației din sistemul feroviar, în special a celui de călători. În general, programele guvernamentale care s-au adoptat în ultimul sfert de secol au fost viciate de viziuni prin care s-au desconsiderat tocmai finalitățile întregii activități economice, respectiv nivelul de trai, calitatea vieții cetățenilor țării. Punerea accentului pe consumul individual, în special cel alimentar și de uz casnic, a îngustat alocările pentru transportul public, mai ales cel feroviar, incluzând aici și segmentul (inter)urban.

Această stare de fapt nu a descurajat și nu descurajează specialiștii în domeniu, inclusiv cei din sfera patronatelor și a sindicatelor, astfel încât în prezent s-au readus în prim-plan, cu completările de rigoare, adăptate la noile evoluții, soluțiile la care ne-am referit prin trecerea în revistă a unor momente definitorii din ultimul sfert de secol. Odată cu constituirea organismelor executive la nivel național, s-au creat premisele reluării analizelor amintite, mai ales a soluțiilor avansate, astfel încât să nu se ajungă la falimentarea unei entități economico-sociale fanion, reprezentativă pentru modernizarea întregii României, transportul feroviar de călători. ■

**Dr. ing. dr. ec. Nicolae Bud
Dr. ec. Teodor Brașes**

România intenționează să găzduiască **Black Sea AI Gigafactory**, o fabrică AI de ultimă generație care va deservi inclusiv Republica Moldova și întreaga regiune a Mării Negre

Ministerul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului (MEDAT) a anunțat transmiterea de către Autoritatea pentru Digitalizarea României a scrisorii de intenție pentru găzduirea *Black Sea AI Gigafactory*, parte a unei inițiative strategice europene care vizează *consolidarea suveranității tehnologice și a capacităților continentale în domeniul inteligenței artificiale*, în deplină conformitate cu *AI Act* și obiectivele Uniunii privind suveranitatea tehnologică. Documentul a fost transmis Comisiei Europene, prin *EuroHPC Joint Undertaking*.

„Proiectul depus nu este doar despre construirea unui *AI Giga Factory* în România, ci reprezintă accesul real la infrastructură de ultimă generație pentru frații noștri din Republica Moldova, pentru statele din zona Mării Negre – și aici trebuie să menționăm Ucraina și Turcia – care și-au exprimat susținerea fermă față de această nevoie comună. Această inițiativă este despre aducerea valorilor europene la Marea Neagră: valori precum cooperarea, inovația, suveranitatea tehnologică, securitatea cibernetică, incluziunea și reziliența. Este despre a ne asigura că nicio țară din această regiune nu rămâne în urmă. Nu construim doar o fabrică de AI, punem bazele unei regiuni a Mării Negre conectate, sigure și pregătite pentru viitor, ancorate în spiritul unității europene

comune“, au precizat reprezentanții MEDAT, într-un comunicat.

Propunerea României este susținută de un consorțiu național reprezentativ, format din actori publici, privați și academici de mare prestigiu și vizează dezvoltarea unei infrastructuri AI de ultimă generație, cu arhitectură hibridă, capabilă să deservească atât procese complexe de antrenare, cât și de inferență AI, într-un cadru operațional robust, sigur și sustenabil.



Credit foto: www.freepik.com

Proiectul prevede instalarea a peste 100 000 de acceleratoare AI în două locații distincte: Cernavodă (Faza I) și Doicești (Faza II), ambele selectate pentru avantajele strategice în materie de energie, infrastructură digitală și acces la conectivitate internațională de înaltă capacitate. Astfel, vorbim despre un proiect ce va fi alimentat

de un mix energetic de până la maximum 1500 MW, sigur, accesibil și sustenabil, care poziționează România ca un centru strategic pentru calculul de înaltă performanță, respectând mediul, cu energie nucleară fără emisii de carbon.

„Propunerea României este unică la nivel european prin facilitățile oferite: Cernavodă beneficiază de alimentare directă din surse nucleare și de infrastructură digitală conectată la noduri europene majore prin fibră optică și cabluri submarine, în timp ce Doicești oferă un sit industrial cu potențial de co-localizare SMR, răcire hibridă și integrare în rețeaua națională de comunicații de mare viteză“, se menționează în comunicat.

Consortiul implică parteneri strategici din mediul privat și sectorul public, alături de cele mai importante universități din România; beneficiari strategici precum companii din domenii precum energie, bunuri de larg consum, tehnologii avansate, dar și startup-uri inovatoare și institute de cercetare. Consortiul va fi extins și consolidat pentru a reflecta mai bine cerințele pieței și amploarea acțiunii planificate.

În elaborarea acestei aplicații, Ministerul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului a beneficiat de sprijinul experților internaționali din cadrul Băncii Mondiale și biroului din România al organizației.

„România își asumă un rol activ în susținerea obiectivelor strategice ale Uniunii Europene în materie de AI, cloud federat și infrastructură HPC, oferind un model operațional bazat pe un vehicul juridic dedicat (SPV), guvernanta neutră și acces transparent, iar accesul în consorțiu este deschis și celorlalte companii interesate și state din UE“, se arată în comunicat.

Dimensiunea de securitate cibernetică este una prioritară, fiind sprijinită de expertiza acumulată de România în acest domeniu, inclusiv prin găzduirea Centrului European de Competențe în Securitate Cibernetică (ECCC).

Pe lângă contribuția la consolidarea capacității AI europene, proiectul propus va funcționa ca un catalizator pentru inovare în Europa Centrală și de Est, cu impact direct asupra proceselor de reconstrucție digitală din Ucraina, integrare tehnologică în Republica Moldova și extindere a serviciilor AI către Serbia și Turcia.

„Candidatura României reflectă un angajament ferm față de valorile europene și un plan solid de execuție. *AI Gigafactory* va constitui un punct de referință pentru suveranitatea digitală a Uniunii Europene și un instrument operațional pentru accelerarea transformării digitale în regiune“, subliniază MEDAT. ■

MMAP a finalizat dotarea instituțiilor de mediu cu echipamente moderne pentru monitorizarea calității aerului

Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAP) a finalizat livrarea echipamentelor achiziționate în cadrul proiectului „Extinderea și modernizarea infrastructurii de monitorizare și control al calității aerului – etapa II“, finanțat prin Programul Dezvoltare Durabilă. Potrivit unui comunicat al instituției, proiectul urmărește îmbunătățirea sistemului național de monitorizare a calității aerului și creșterea capacității de răspuns rapid la episoade de poluare. Valoarea totală a proiectului este de peste 53 de milioane de lei, din care aproximativ 45 de milioane de lei sunt fonduri nerambursabile.

„La data de 16 iunie 2025, au fost

livrate cele 46 drone (sisteme aeropurtate) complet echipate cu senzori pentru monitorizarea poluanților atmosferici și a emisiilor industriale, către toate cele 41 de comisariate județene ale Gărzii Naționale de Mediu (GNM). Echipamentele sunt prevăzute cu camere de termoviziune, module de senzori pentru aer, gaze de depozit, emisii de la incineratoare sau din industria prelucrării lemnului. La livrarea echipamentelor, prestatorul a susținut sesiuni de instruire teoretică și practică pentru comisarii GNM, astfel încât aceștia să poată opera eficient noile sisteme în activitățile de control și inspecție“, se menționează în comunicat.

Tot în cadrul proiectului, Agenția Națională pentru Mediu și Aarii Protejate (ANMAP) și rețeaua de agenții județene beneficiază de 21 de stații mobile de monitorizare a calității aerului (autolaboratoare), dotate cu tehnologie avansată de măsurare a compuşilor poluanți precum SO₂, NO_x, COV, particule în suspensie (PM_{2,5} și PM₁₀), H₂S și NH₃. Aceste autolaboratoare vor contribui la o mai bună acoperire teritorială și la completarea datelor din rețeaua națională de monitorizare a aerului.

„Un aer mai curat înseamnă un risc mai mic pentru sănătatea oamenilor. Cu noile echipamente, vom putea interveni rapid acolo unde apar episoade de poluare și vom

avea date mai precise pentru a lua măsuri. Este încă un pas concret pentru modernizarea capacității de răspuns a instituțiilor de mediu din România“, a declarat ministrul de resort, citat în comunicat.

Proiectul este implementat de MMAP în parteneriat cu Agenția Națională pentru Mediu și Aarii Protejate (ANMAP), Garda Națională de Mediu (GNM) și Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare Aerospațială „Elie Carafoli“ – INCAS București.

„Prin această investiție, România face un pas important în direcția protejării sănătății publice și a mediului, printr-un sistem de monitorizare aliniat standardelor europene“, afirmă reprezentanții MMAP. ■

ANCOM: Impact mai redus al incidentelor de securitate din rețelele de comunicații, în 2024

Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații (ANCOM) a publicat [Raportul privind incidentele care au afectat securitatea rețelelor și serviciilor de comunicații electronice în anul 2024](#). „Deși numărul total al incidentelor a crescut la 861 în 2024, datele arată o diminuare a impactului asupra utilizatorilor și o reducere a duratelor de remediere, indicând o mai bună gestionare operațională a incidentelor“, se menționează într-un comunicat al instituției.

Ca și în anii anteriori, serviciile mobile – voce, internet și transmisii de date – au fost cele mai frecvent afectate, pe fondul gradului ridicat de utilizare și al dependenței acestora de infrastructuri interconectate. Peste **9,8 milioane de conexiuni** au fost afectate în cazul serviciilor de internet mobil și date,

iar în cazul telefoniei mobile și SMS, aproximativ **6,8 milioane de conexiuni**. Serviciile fixe au înregistrat o variație semnificativă în medii de afectare, generate în principal de incidente punctuale de amplasare.

Cauzele externe (lucrări neautorizate, întreruperi de energie, tăieri de fibră optică, probleme în rețele partenere) au fost din nou principala sursă de incidente, cu 798 de cazuri (comparativ cu 421 în 2023). De asemenea, *deficiențele de alimentare cu energie electrică* au stat la baza a peste 55% din numărul total de 861 de incidente. Totodată, incidentele cauzate de fenomene naturale au scăzut semnificativ (de la 45 în 2023 la 15 în 2024), iar *eroarea de sistem* a produs 40 de incidente.

Potrivit reprezentanților ANCOM, un aspect pozitiv important constatat în 2024

este **reducerea duratei medii de remediere a incidentelor**, în special în cazul incidentelor cauzate de fenomene naturale sau probleme de alimentare cu energie electrică. În paralel, **indicatorul ore-utilizator pierdute** – care reflectă gradul real de disconfort



Sursa foto: [Microsoft/Copilot](#)

resimțit de utilizatori – a fost cu peste 65% mai mic decât în anul precedent (154 milioane ore față de 512 milioane ore în 2023). Media de utilizatori afectați per incident a scăzut, de asemenea, față de anul anterior.

Incidentele au avut o **distribuție geografică diversificată**, fiind raportate în toate județele, cu un număr mai mare de incidente în zone unde rețelele de comunicații depind de infrastructuri expuse (lucrări publice, fenomene meteo, rețele electrice). Mai mult, au fost identificate **10 incidente cu impact național**, remedierea acestora realizându-se într-un timp mai scurt față de situații similare din anii anteriori.

Județele **Buzău, Constanța și Ilfov** au fost cele mai afectate de astfel de incidente. ■

Evenimente organizate de filiala, sucursalele, societățile și cercurile AGIR în luna iulie

Persoanele care doresc să participe la aceste evenimente sunt rugate să ia legătura cu conducerea filialei, sucursalelor, societăților sau cercurilor organizatoare. Datele de desfășurare a evenimentelor pot suferi modificări.

București

- Cercul *VizionarIng – Textilele inteligente și generarea & stocarea de energie electrică* (9 iulie, ora 17.00, Sala AGIR, Bd. Dacia nr. 26, sector 1, București). *Răspunde:* dr. ing. Ion Răzvan Rădulescu. *Partener:* Biroul Societății Inginerilor Textiliști. *Descriere:* prezentare și discuții libere privind tema menționată, cu participarea unor specialiști invitați din industrie și învățământ.
- Cercul de teatru AGIR – ImpACT ART – Piesa de teatru „Bădăranii” (11 iulie, Sala AGIR, Bd. Dacia nr. 26, sector 1, București). *Răspunde:* Daniel Neguț. **Modalitatea de furnizare a biletelor se va anunța ulterior în newsletter.**

Arad

- *Îmbrăcămintă textilă inteligentă: confort și funcționalitate* – masă rotundă (iulie, Universitatea Aurel Vlaicu din Arad, Complex Universitar M, str. Elena Drăgoi nr. 2, Facultatea de Inginerie, et. III). *Responsabili:* prof. dr. ing. Alexandru Popa, conf. dr. ing. Monica Szabo. *Parteneri:* toți membrii Sucursalei AGIR Arad. *Descriere:* prezentarea de produse textile inteligente electronice existente pe piață sau produse în Arad.

Brașov

- Colocviul cu tema „Creativitate, Inventică, Robotică”, a XXX-a ediție (miercuri, 23 iulie 2025, începând de la ora 14.00, online/direct; detalii privind conexiunea/sala se vor transmite ulterior). *Răspunde:* prof. dr. ing. Ionel Starețu. *Parteneri:* Societatea de Robotică din România – Filiala Brașov, Divizia de Logică, Metodologie și Filosofie a Științei și Filiala Brașov ale Comitetului Român de Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii al Academiei Române. *Descriere:* vor fi prezentate expuneri în cadrul următoarelor secțiuni: **I.** Creativitate – Inovare – Produse noi – Restructurare industrială; **II.** Inventică – Proprietate intelectuală și industrială; **III.** Robotică – Retehnologizare; **IV.** Aeronautică – Trecut, Prezent, Viitor.

Buzău

- *Ziua porților deschise* la una dintre societățile comerciale reprezentative din județul Buzău – SC SOMET SA (iulie, sediul firmei SC SOMET SA). *Răspund:* vicepreședinte Cosmin Dinulescu, colectivul de conducere AGIR, membrii AGIR Buzău. *Partener:* SC SOMET SA. *Descriere:* vizită ghidată cu prezentarea tehnologiei și a liniilor de producție ale fabricii.

Sibiu

- Evocarea personalității fizicianului și inginerului britanic William John Macquorn Rankine (1820 – 1872), unul dintre

AGIR: Un pios omagiu adus vieții și operei lui Anghel Saligny

La 17 iunie a.c., când s-au împlinit 100 de ani de la trecerea în eternitate a lui Anghel Saligny, Asociația Generală a Inginerilor din România (AGIR) a depus, la Cimitirul Sfânta Vineri din Capitală, o coroană de flori la mormântul marelui savant, ilustru constructor, membru al Academiei Române, deținător al unor înalte demnități ale Statului Român.

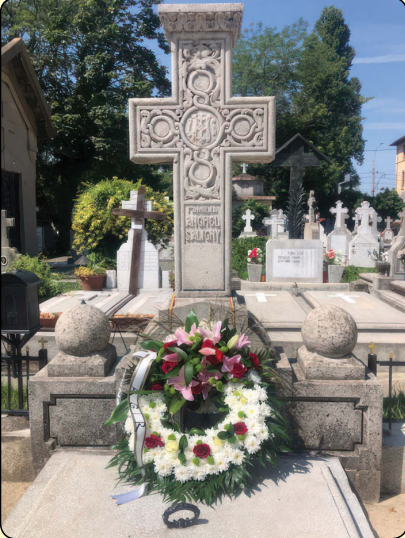
În semn de pios omagiu, AGIR s-a preocupat și se preocupă de cinstirea memoriei acestuia (precum și de a altor personalități de seamă din istoria noastră națională), fapt reconfirmat prin realizarea unor lucrări de reamenajare a mormântului acestuia.

Una dintre cele mai mari realizări ale lui Anghel Saligny a fost podul peste Dunăre între Fetești și Cernavodă, inaugurat la 14 septembrie 1895, care era, la acea vreme, cel mai lung pod (4088 m) din Europa conti-

nentală. Această operă inginerască de excepție a reprezentat sursa de inspirație pentru instituirea oficială, la 14 septembrie, la inițiativa AGIR, a Zilei Inginerului Român.

Anghel Saligny a fost membru fondator și președinte al Societății Politehnice în două mandate, având un rol important în creșterea numărului de membri, în ridicarea prestigiului Societății și la construirea Palatului de pe Calea Victoriei nr. 118.

După inaugurarea podului de la Cernavodă, colegii săi, inginerii, i-au oferit un basorelief numit „Victoria”, realizat de sculptorul francez Jules Coutan, pe care Saligny l-a lăsat prin testament Societății Politehnice, și care se află astăzi în sediul central al AGIR din Calea Victoriei nr. 118. ■



fondatorii termotehnicii, la 205 ani de la naștere (4 iulie, sediul Sucursalei). *Răspunde:* conf. dr. ing. Cristina Biriș. *Responsabili:* membrii Sucursalei. *Descriere:* schiță biografică, prezentarea activității;

- Manifestare organizată cu prilejul Zilei Energeticianului (18 iulie, sediul Sucursalei). *Răspunde:* prof. dr. ing. Radu Breaz. *Responsabili:* membrii Sucursalei. *Descriere:* manifestare omagială. ■

„Buzău industrial & inovativ: Construcție durabilă prin parteneriate locale” O dezbatere despre industrie, educație tehnică și responsabilitate comunitară

La 17 iunie a.c., municipiul Buzău a găzduit dezbaterea „Buzău industrial & inovativ: Construcție durabilă prin parteneriate locale”, eveniment organizat de Fundația Comunitară Buzău, în cadrul programului *Creștem Împreună*. Întâlnirea s-a desfășurat sub egida *Obiectivului de Dezvoltare Durabilă nr. 9 al ONU – Industrie, Inovație, Infrastructură* și a reunit participanți din rândul companiilor locale, organizațiilor non-profit și specialiștilor tehnici.

Evenimentul a fost structurat pe două teme:

♦ Educație pentru viitor în industrie: de la criză la colaborare durabilă

Această secțiune a pus în discuție deficitul cronic de forță de muncă specializată în județul Buzău, precum și soluțiile viabile pentru revitalizarea învățământului tehnic:

- necesitatea unui Târg al Învățământului Tehnic, în care liceele tehnologice din județ să își prezinte oferta educațională, iar agenții economici să prezinte oportunitățile de practică, mentorat și angajare;
- adaptarea curriculei și a practicii școlare la realitățile din industrie, în colaborare cu firmele locale;
- dezvoltarea unor centre de excelență sau „huburi de învățare practică” în incinta companiilor, deschise către elevi, profesori și comunitate;
- consiliere vocațională și educație financiară pentru elevi și părinți, ca parte integrantă a procesului de orientare în carieră.

Tot în acest panel s-a discutat despre rolul strategic al mentoratului – nu doar ca formă de voluntariat comunitar, ci și ca o

funcție internă recomandată în organigrama companiilor.

♦ Responsabilitate socială: investim în viitorul industriei și al comunității

Al doilea panel al dezbaterii a adus în prim-plan tema implicării companiilor în proiecte educaționale și de inovare socială, evidențiind exemple de succes din județul Buzău:

- burse, stagii de practică, concursuri de inovație, echipamente oferite liceelor tehnologice, ca forme concrete de responsabilitate socială;
- nevoia de a organiza târguri de joburi, inclusiv în mediul rural, și de a crea spații reale de întâlnire între elevi, părinți și angajatori;
- valorizarea mamelor ca forță de muncă neactivată, dar și ca influenceri majori în alegerile profesionale ale adolescenților;
- necesitatea ca liceele tehnologice să monitorizeze traseul absolvenților, pentru a putea arăta eficiența pregătirii tehnice, și sprijinul în profesionalizarea comunicării acestora.

Printre participanții relevanți ai conferinței s-a numărat și **ing. Vasile Moraru, președintele de onoare al AGIR Buzău**, care a transmis un mesaj optimist, dar lucid, despre starea actuală a colaborării în județ: „În ciuda provocărilor, se simte o evoluție reală: în implicarea companiilor, în calitatea proiectelor, în dialogul comunitar. Este important să nu ne oprim. Să construim pe ceea ce funcționează, să ne dăm exemplu unii altora”.

Declarația sa a fost primită cu interes de participanți și a sintetizat perfect tonul

general al evenimentului: un climat de mobilizare pozitivă, în care pașii mici contează și în care colaborarea intersectorială este cheia dezvoltării sustenabile.

În plus, au fost formulate o serie de concluzii și direcții strategice pentru perioada următoare:



- companiile din Buzău sunt dispuse să investească în educație tehnică, dar solicită o viziune coordonată la nivel județean și național;
- se impune o schimbare de mentalitate în rândul părinților, care în prezent evită școlile tehnice, deși piața muncii solicită exact acele competențe;
- sunt necesare instrumente de evaluare a impactului educației tehnice, statistici privind traseul absolvenților și o mai bună comunicare publică a reușitelor;
- în România, rata mare a șomajului în rândul tinerilor este corelată cu lipsa presiunii economice – tinerii fiind susținuți de familie până târziu – ceea ce accentuează nevoia de educație financiară timpurie;
- județul Buzău observă un fenomen

interesant: profesioniști care se întorc acasă din marile orașe, atrași de o calitate mai bună a vieții și de oportunități emergente în industrie și antreprenoriat local.

Fundația Comunitară Buzău mulțumește tuturor participanților și își declară deschiderea și interesul de a sprijini dezvoltarea de inițiative care contribuie la educație tehnică din județul Buzău și reducerea deficitului de forță de muncă.

*

Conferințele *Creștem Împreună* sunt organizate de Fundația Comunitară Buzău și reprezintă o serie de evenimente dedicate *Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă* emise de Națiunile Unite și colaborării între membri ai comunității – sectorul civic, autorități locale, specialiști și companii. Conferințele *Creștem Împreună* sunt finanțate de C.S. Mott Foundation prin Global Challenges Local Solutions Program gestionat de Academy for the Development of Philanthropy in Poland, prin contractul nr. 6/2025/GCLS.

Conferințele fac parte din programul *Creștem Împreună* inițiat de Fundația Comunitară Buzău – un program de educație, mapare, dezvoltare, finanțare și promovare a oamenilor care au un impact social pozitiv în județul Buzău. Programul *Creștem Împreună* este susținut de Voestalpine Railway Systems Romania și Enviro Green Consult. ■

Narcisa Dumitru



• **Leon, primul tren fabricat integral în România după 80 de ani.** *Leon*, primul tren produs integral în România după mai bine de opt decenii, a fost prezentat zilele trecute, într-o ceremonie desfășurată la Salonul Regal din Gara de Nord. Trenul a fost proiectat și construit de Electroputere VFU Pașcani, companie membră a GRAMPET Group. „*Leon* este primul automotor DMU (Diesel Multiple Unit) fabricat în țara noastră în ultimii 80 de ani. Este un tren complet realizat în România, testat pe mai bine de 30 000 km, atestat cu certificat CE și gata să circule în toată Europa. Cu o viteză de 120 km/h și echipat cu două Power-Pack-uri de 390 kW, care contribuie la reducerea semnificativă a emisiilor și la un consum redus de combustibil, *Leon* este alegerea pragmatică într-o țară unde 62% din rețeaua de cale ferată nu este electrificată”, au precizat reprezentanții GRAMPET Group, într-o postare pe pagina de Facebook a Grupului. Automotorul diesel cu trei vagoane are 145 de locuri, dintre care 11 VIP și 134 pentru clasa a II-a. Trenul are fotolii rabatabile, scaune ergonomice, ferestre panorami-



Credit foto – Facebook GRAMPET Group

ce și măsuțe rabatabile. Călătorii au la dispoziție prize de 230 V și USB, spații pentru bagaje voluminoase și biciclete, precum și sisteme audiovizuale de informare. Vagoanele sunt izolate fonic și dotate cu supraveghere video, senzori de incendiu și interfoane pentru comunicarea cu mecanicul. *Leon* include și facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, precum rampe speciale de acces și spații dedicate. *Leon* a realizat prima lui călătorie oficială pe ruta București Nord – București Băneasa, având la bord oficialități guvernamentale, ambasadori, lideri din mediul de afaceri și reprezentanți ai presei. ■

• **Peste 10 300 metri liniari foraj pentru studiul geotehnic al Autostrăzii A13 Brașov – Bacău.** Forajele geotehnice din contractul pentru realizarea studiului de fezabilitate al Autostrăzii A13 Brașov – Bacău au ajuns la o treime din totalul estimat, cu 10 383 metri liniari (ml) foraj în județele Brașov, Covasna și Bacău, potrivit Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR). „Echipa CNIR a verificat (la 19 iunie a.c., n.r.) lucrările pentru realizarea investigațiilor geotehnice: 10 383 ml foraj, progres de 1300 ml față de raportarea anterioară, din luna mai; prestatorul este mobilizat corespunzător cu 6 instalații de foraj; investigațiile geotehnice se desfășoară pe raza UAT Bogdănești, Târgu Trotuș, Onești, Gura Văii și Parava”, precizează CNIR. Studiul de fezabilitate este necesar pentru stabilirea traseului final al viitoarei autostrăzi și a costului estimat pentru etapa de proiectare și execuție. Sectorul Brașov – Bacău al Autostrăzii A13 se va conecta cu viitoarea Autostradă Sibiu – Făgăraș – Brașov printr-un nod de mare viteză în zona localității Codlea, iar în zona Bacăului, la Răcăciuni cu Autostrada Moldovei – A7. Contractul pentru realizarea studiului de fezabilitate are o valoare de 81 milioane lei, iar durata este de 24 luni. ■

O inițiativă a BCU pentru promovarea inteligenței artificiale

O caracteristică a perioadei actuale constă, tot mai evident, în valorificarea avantajelor noilor tehnologii în cele mai diverse domenii de activitate. Astfel, apar continuu inițiative demne de urmat, precum cea din prezent a Bibliotecii Centrale Universitare (BCU) „Carol I” din București. Avem în vedere lansarea unui proiect inovativ intitulat „Magna Carta AI”, care, în esență, constă într-o invitație la dialog pentru un nou tip de „contract social” (cu trimitere la celebrul eseu al lui Jean Jacques Rousseau) al oamenilor cu noile tehnologii. Prin această inițiativă, BCU se aliniază tendințelor definitorii înregistrate în marile biblioteci ale lumii, care abordează într-o manieră proactivă provocările și oportunitățile oferite de era digitală.

Titlul inițiativei este inspirat direct tot dintr-un moment istoric de importanță universală, respectiv de „Magna Carta Libertatum”, documentul fundamental care a promovat principiile de drept, de libertăți individuale, respectiv piatra de temelie a democrației constituționale.

„Magna Carta AI” este o platfor-

mă de principii, de idei, de soluții, profilată pe stimularea gândirii critice, a principiilor eticii, componente esențiale pentru a se face față exigențelor viitorului, sub impactul progresului științifico-tehnic.

BCU își propune să integreze inteligența artificială în resursele ei principale printr-un parteneriat cu instituțiile de specialitate în scopul sprijinirii educației, a eforturilor care se depun începând cu sfera învățământului în vederea extinderii cunoașterii asupra lumii înconjurătoare și identificării mijloacelor prin care atât la nivel individual, cât și colectiv, este și va fi posibil, într-o tot mai mare măsură, să se depășească situațiile dificile din prezent și din viitor.

Potrivit conducerii BCU, lansarea inițiativei „Magna Carta AI” are loc sub semnul unor imperative ale actualității, relevate recent și de Comisia Europeană, care atrage atenția asupra impactului major al inteligenței artificiale asupra economiei, a societății, în ansamblul ei. Reamintim că UE ocupă locul al doi-

lea la nivel global în ceea ce privește promovarea, prin mijloace academice, a inteligenței artificiale, iar racordarea



Sursa imagine: www.bcub.ro

țării noastre la tendințele amintite reprezintă un element al actualității care, cu siguranță, va căpăta o importanță tot mai mare în viitorul apropiat și mai îndepărtat. ■

O nouă emisiune filatelică – Istoria Navigației Dunărene

Romfilatelia a introdus în circulație emisiunea filatelică *Istoria Navigației Dunărene*. Formată din două mărci poștale și un plic „prima zi”, emisiunea este dedicată unui moment istoric important, înființarea, în anul 1856, a Comisiei Europene a Dunării (prima entitate care a generat mai târziu conceptul de Uniune Europeană), la care se adaugă împlinirea a două secole de la nașterea celui numit și „Părintele Dunării”, britanicul Charles Augustus Hartley.

„Dunărea, al doilea fluviu european (ca lungime) după Volga, izvorăște din Munții Pădurea Neagră (Germania), străbătând până la vărsare, în Marea Neagră, 2852 km și zece țări. Dunărea navigabilă, în sudul României, s-a aflat timp de secole sub controlul Imperiului Otoman. Odată cu alipirea Dobrogei la pământul Românesc (1877), interesul pentru navigația pe Dunăre se manifestă vizibil, în special datorită înființării Comisiei Europene a Dunării, prin Tratatul de la Paris (1856) de către marile puteri ale vremii: Prusia, Marea Britanie, Franța, Italia și Sardinia, Austria, Rusia și Turcia. Pentru a răspunde cerințelor amplului program de modernizare a condițiilor de navigație, un specialist de excepție, regăsit în persoana lui Charles Augustus Hartley, a fost investit ca inginer șef al Comitetului Executiv al Comisiei Europene a Dunării, funcție pe care a deținut-o vreme de 15 ani la Galați și Sulina.

Considerat cel mai mare hidrotehnician al Europei, Charles Hartley s-a implicat în cel mai mare proiect de modernizare a Navigației Dunărene, elaborând soluții și modalități de realizare a acestora cu beneficii măsurabile și astăzi”, precizează reprezentanții Romfilatelia, într-un comunicat.

Realizarea semnalizării și balizajului pe Dunărea maritimă, regularizarea Canalului maritim Sulina prin dragaje pe brațul Sulina, corectarea meandrelor fluviului, sistematizarea localității Sulina sunt câteva din materializările soluțiilor elaborate de hidrotehnician, cu consecințe economice vizibile.

Comisia Europeană a Dunării a avut un prim sediu la Sulina, inaugurat

reabilitat de Consiliul Județean Galați.

Comisia Europeană a Dunării a funcționat până în anul 1948, când a luat ființă o nouă structură, sub denumirea de Comisia Dunării, care are reprezentanți din 11 țări: Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, Ungaria, Rusia, Ucraina, Austria, Croația, Germania, Republica Moldova.

Marca poștală cu valoare nominală de 5 lei reproduce pe un fundal cu imaginea unei gravuri de început de secol XIX, ce ilustrează orașul Galați, Palatul Comisiei Europene a Dunării din Galați, edificat între 1893 – 1896, refăcut în perioada 1922 – 1923, care găzduiește astăzi Biblioteca Județeană „V.A. Urechia”.

Marca poștală cu valoarea nominală de 14 lei reproduce portretul lui Charles Augustus Hartley, alături de arhitectura fațadei primului sediu al CED, edificat la Sulina în anul 1869.

Plicul „prima zi” reproduce un document fotografic în care sunt prezentați membrii Comisiei

Europene a Dunării, semnatori ai Tratatului de la Paris din 1856, având drept fundal o hartă a Deltei Dunării, folosită pentru graficul de lucrări aprobat de Comitetul Executiv al CED.

Prin accesarea codului QR de pe minicolile de timbre, veți descoperi povestea emisiunii *Istoria Navigației Dunărene*. ■



Credit imagine: Romfilatelia

© romfilatelia 2025

Din vârful peniței

Recunoaștere

Eu recunosc că ai motiv
Ca bolovanul lui Sisif
Oricât ar fi de greu, să-l cari...
Ai cu ce da în adversari.

Nicolae Dragoș

(Din volumul „Călătorie incomodă
prin Țara lui Papură Vodă”)

UNIVERS INGINERESC

ISSN 1223-0294

Adresa: Calea Victoriei nr. 118,

sector 1, București, 010093

Telefon: + 4021 316 89 93

Fax: + 4021 312 55 31

http://www.agir.ro

e-mail: univers.ingineresc@agir.ro

Colegiul director:

• Prof. univ. dr. ing. Corneliu Berbente

• Prof. univ. asoc. dr. ing. dipl.

DHC Mihai Mihăiță

• Prof. univ. dr. ing. dipl. DHC

Gheorghe Manolea

• Prof. univ. dr. ing. DHC Florin

Teodor Tănăsescu

Redacția:

– Redactor-șef: Ing. Alexandra Rizea

– Editorialist: Dr. ec. Teodor Brateș

– Colaboratori:

• Prof. univ. dr. ing. Alexandru Marin

• Prof. univ. dr. ing. Dumitru Mnerie

• Dr. ing. Amuliu Proca

• Prof. univ. dr. habil.
ing. Eur Ing Ionel Starețu

Grafică și dtp:

Mihai Găzdaru



„Univers ingineresc”
apare din anul 1990