



UNIVERS INGINERESC

BILUNAR DE OPINIE ȘI INFORMARE Director fondator: Mihai Mihăiță Anul XXXVII Nr. 3 (841) 1 – 15 februarie 2026

„Idealul este în sine o realitate în devenire.”
(Nicolae Titulescu)

Mai buna valorificare a resurselor de muncă și de energie, priorități pe agenda zilei

Demersurile actuale îndreptate spre definitivarea procesului decizional privind bugetele pe anul în curs scot în evidență – dincolo de aspectele specifice de ordin fiscal-financiar – teme fundamentale ale situației prezente și viitoare a economiei noastre naționale cel puțin pe termen mediu. Întregul tablou se înfățișează tot mai pregnant ca un **mix** de cerințe, simetric cu un **mix** de soluții. În esență, este vorba despre capacitatea de a gestiona adecvat șocuri suprapuse și succesive de natură economico-socială în context geopolitic. Situația este și mai complicată, ca urmare a faptului că se manifestă și tendința de fragmentare a societății în comunități tot mai restrânse.

Cum bine se știe, interdependențele de ordin obiectiv dintre indicatorii macroeconomici impun și o abordare pe măsură. Ne referim la cei 20 de indicatori luați în calcul în procesul elaborării proiectelor de buget pe anul 2026. Pentru a se ajunge la anticiparea unei creșteri economice în jur de 1% s-au luat în calcul numeroase corelații care pornesc de la identificarea resurselor utilizabile. Or, în această privință, determinante sunt forța de muncă și energia.

Jurnal de bord

Este concludent că, din totalitatea indicatorilor la care ne referim, 7 privesc resursele umane. Numărul mediu de salariați va fi apropiat de cel din 2025, respectiv 5,4 milioane. La fel, numărul de șomeri se va situa la aproape 500 000, iar câștigul salarial mediu real se va diminua cu 0,90%. Astfel, există șansa de a se asigura o stabilitate relativă a forței de muncă, însă dificultățile apar atunci când sunt vizate structura și gradul de calificare. Principala preocupare constă în adaptarea profilurilor profesionale într-o perioadă cât mai scurtă la noile tehnologii, în special la procesele de digitalizare și de extindere a inteligenței artificiale.

În ceea ce privește resursele energetice, nu se preconizează o creștere mai mare de un procent. În aceste condiții, se anticipează o majorare a importurilor în pofida faptului că este prevăzută punerea în funcțiune a unor noi și importante capacități. Rămâne pe agenda ca o prioritate și prețul de livrare a energiei la consumator, cu implicațiile multiple asupra stării întregii economii. Este de remarcat că aproape nimeni nu mai face trimitere la Strategia Națională adoptată în urmă cu patru ani în domeniul energiei. Or, se știe prea bine că fără abordări strategice este cu neputință rezolvarea cerințelor la care ne-am referit. De aceea, continuă să rămână valabilă întrebarea: mai este realistă orientarea prevăzută în amintita Strategie Națională, mai ales că, la nivelul Comisiei Europene, s-au operat schimbări majore privind tranziția verde? S-a văzut că închiderea unor mine și termocentrale, ca efect al vechii politici comunitare, a diminuat considerabil capacitățile de producere a energiei în țara noastră prin implementarea măsurilor stabilite cu ani în urmă, ceea ce va agrava stările de fapt care, înainte de toate, au provocat și provoacă recursul la importuri consistente. Toate acestea în condițiile în care România are un potențial energetic de invidiat.



Credit foto: freepik.com

Prin consemnarea unor aspecte referitoare la forța de muncă și la energie nu am epuizat, firește, conexiunile la care ne-am referit când am vizat întreaga economie națională. Tema este de mare actualitate și o vom examina în mai multe articulații ale ei în ediții viitoare ale publicației noastre. Important este, însă, de reținut, chiar numai din exemplele prezentate, că **mix**-ul de teme evocat impune rezolvări eficiente din aceeași perspectivă principală și metodologică. În acest fel, se relevă mai limpede ca oricând necesitatea ca bugetele pe anul 2026 să reprezinte cu adevărat acel **mix** de soluții menite să asigure creșterea și dezvoltarea în continuare a economiei românești, cu firescul ei corolar reprezentat de evitarea degradării condițiilor de trai și îmbunătățirea calității vieții întregii populații a țării. (T.B.) ■



Pagini din istoria Sistemului Național de Transport țiței prin conducte din România (pag. 4 – 5)

Memorandum privind cooperarea pentru dezvoltarea Proiectului Cablu Submarin în Marea Neagră

Compania Națională de Transport al Energiei Electrice *Transelectrica S.A.* și *Georgian State Electrosystem JSC (GSE)*, operatorii de transport și de sistem din România, respectiv Georgia, au semnat, la București, un Memorandum de Înțelegere privind cooperarea pentru dezvoltarea Proiectului de interconexiune Georgia – România *Cablu Submarin în Marea Neagră*, ajuns la un stadiu avansat de evoluție. „Semnarea Memorandumului marchează o nouă etapă în evoluția proiectului, care a parcurs deja faza de studii de fezabilitate, este inclus în Planurile de Dezvoltare a Rețelei pe Zece Ani (TYNDP) ale Rețelei Europene a Operatorilor de Transport și de Sistem pentru Energie Electrică (ENTSO-E) pentru 2022 și 2024 și este promovat pentru includerea în ediția TYNDP 2026. În luna decembrie 2025, proiectul a fost inclus pe lista Proiectelor de Interes Mutual (PMI) ale Uniunii Europene”, se menționează într-un comunicat al Transelectrica.

Documentul stabilește cadrul de cooperare dintre Transelectrica și GSE pentru pregătirea și avansarea proiectului de interconectare în curent continuu de înaltă tensiune (HVDC) dintre Georgia și România, prin coordonarea activităților de planificare, studii tehnice, studii marine, evaluări de mediu și sociale, finanțare și reprezentare instituțională la nivel european și internațional.

„Semnarea acestui Memorandum reflectă maturitatea și progresul semnificativ înregistrat de Proiectul *Cablu Submarin în Marea Neagră*, precum și angajamentul ferm al Transelectrica de a contribui activ

la dezvoltarea unei infrastructuri energetice strategice pentru regiune. Colaborarea strânsă cu *Georgian State Electrosystem* consolidează rolul României ca nod energetic regional și sprijină obiectivele europene privind securitatea energetică, integrarea piețelor și tranziția către energie verde”, a declarat Ștefăniță Munteanu, CEO al Transelectrica.



Credit foto: www.freepik.com

Proiectul *Cablu Submarin în Marea Neagră* este dezvoltat în concordanță cu Acordul de Parteneriat Strategic în domeniul energiei verzi, semnat în decembrie 2022 de guvernele Azerbaidjanului, Georgiei, României și Ungariei, și are potențialul de a contribui semnificativ la creșterea securității energetice, diversificarea rutelor de transport al energiei electrice și integrarea surselor regenerabile în regiunea Mării Negre și în UE. Prin acest demers, Transelectrica își reafirmă angajamentul pentru cooperare regională, dezvoltarea infrastructurii critice de transport al energiei electrice și consolidarea poziției României în arhitectura energetică europeană. ■

Demersuri pentru accelerarea proiectului strategic de la Mintia

Prim-ministrul Ilie Bolojan s-a întâlnit zilele trecute, la Palatul Victoria, cu reprezentanții companiei *Mass Global Energy Rom*, în contextul dezvoltării centralei electrice pe gaze naturale de la Mintia, unul dintre cele mai importante proiecte energetice din România. Potrivit unui comunicat al Guvernului, discuțiile s-au concentrat asupra stadiului actual al proiectului, a calendarului de implementare și a colaborării dintre autoritățile române și investitor, în vederea atingerii obiectivelor naționale de securitate energetică, în contextul evoluțiilor regionale și europene.

Conform companiei, obiectivul proiectului de la Mintia este atingerea, în acest an, a unei capacități instalate de 1700 MW, centrala urmând să devină, la finalizare, cea mai mare centrală electrică pe gaze din Uniunea Europeană, pe un singur amplasament. Până în prezent, la Mintia au fost investiți aproximativ 1,2 miliarde de euro. Proiectul este realizat cu echipamente de ultimă generație. Testele pentru punerea în funcțiune a turbinelor pe gaz sunt programate pentru acest an, iar producția de energie electrică este estimată să înceapă în septembrie

(Continuare în pag. 7)

Importante momente aniversare tehnico-economice în 2026 (III)

Aducem în atenția cititorilor – și în numărul de față – o serie de date și fapte semnificative privind realizările științei și tehnicii românești (și nu numai), marcate, în acest an, prin aniversări „rotunde”. Astfel, în 2026 se împlinesc:

145 de ani de la:

- Constituirea, la București, a Societății Române de Construcții și Lucrări Publice, care instalează la Ciurel o fabrică de cărămidă, unde inginerul Nicolae Cutzarida a montat primul malaxor din țara noastră;

- Înființarea, în urma hotărârii adoptate cu ocazia inaugurării liniei ferate Buzău – Mărășești, a Societății Politehnice din România, al cărei prim președinte a fost Dimitrie Frunză (1830 – 1903). Reunind ingi-

neri, arhitecți, fizicieni, chimiști, matematicieni, naturaliști-agronomi și ofițeri din armele speciale, societatea avea menirea de a oferi membrilor săi informații privind dezvoltarea științei, comerțului și industriei din celelalte țări, pentru a le folosi la rezolvarea problemelor ridicate de economia țării noastre;

- Proiectarea și realizarea, de către Anghel Saligny, pe linia Adjud – Târgu Ocna, a primelor poduri combinate de șosea și cale ferată construite în țara noastră, iar în 1886, pe linia ferată Filași – Târgu Jiu, a primelor poduri metalice cu console fără culee;

- Începerea construcției Fabricii de Hârtie „Letea” din Bacău, care a intrat în funcțiune în 1885, folosind ca materie primă pastă de cârpe și pastă mecanică din

lemn. Celuloza necesară s-a importat până în 1900, când a început să fie produsă într-o secție a fabricii.

140 de ani de la:

- Crearea, pe lângă Școala Națională de Poduri și Șosele, a Laboratorului de chimie, prin grija chimistului Alfons Saligny (1853 – 1903);

- Înființarea, la București, a Stațiunii Centrale Agronomice, în cadrul căreia s-au efectuat primele analize metodice asupra solului din diverse regiuni ale țării și s-au întreprins experiențe privind comportarea plantelor la administrarea îngrășămintelor;

- Prezentarea, de către Grigore Cobălcescu, la Academia Română, a primului raport de sinteză referitor la situația zăcămintelor de țiței din România și la perspec-

tivele de dezvoltare a industriei petrolifere din țara noastră;

- Începerea exploatarei cărbunilor de la Țebea (descoperiți încă din prima jumătate a secolului XIX), pentru alimentarea uzinelor de la șteampurile de prelucrare a minereurilor aurifere din regiune;

- Folosirea de către inginerul Anghel Saligny, pentru prima dată în țara noastră, a fontei la construcția unui tunel de scurgere a apelor prin terasamentul căii ferate București – Fetești, la traversarea văii Mostiștea;

- Ridicarea, în fața Universității din București, a statuii lui Gheorghe Lazăr, operă a sculptorului Ion Georgescu, executată din marmură, exact pe locul unde se afla anterior Școala Superioară de la Mănăstirea Sfântul Sava, înființată de Gheorghe Lazăr. ■

Curtea de Conturi Europeană: Autostrada A1 din România ar putea fi dată în exploatare înainte de 2030

Un *raport special* publicat recent de Curtea de Conturi Europeană (ECA) relevă că, în ceea ce privește autostrada A1 din România, perspectivele s-au îmbunătățit, în prezent, toate tronsoanele fiind estimate să fie date în exploatare înainte de 2030. Raportul, intitulat „*Infrastructura de transport a UE – Întârzierile se agravează și unele costuri sunt în creștere, dar cadrul de guvernare promite să fie unul mai solid în viitor*”, reprezintă o actualizare a unei *analize* efectuate în 2020 și conține informații despre cum a evoluat situația între timp, în special din perspectiva costurilor și a calendarelor de finalizare, pentru opt megaproiecte de transport: patru căi ferate (Rail Baltica, Lyon – Torino, Tunelul de bază Brenner

și întreprinderile europene, auditorii Curții de Conturi Europene au analizat situația actuală în raport cu date și observații cheie din raportul lor special din 2020 pe această temă. Situația din 2025 este mai sumbră decât cea din 2020 și cu mult sub ceea ce s-a prevăzut inițial. „Fără doar și poate, din 2020 și până acum, megaproiectele s-au confruntat cu și mai multe dificultăți din cauza pandemiei COVID-19 și a războiului Rusiei împotriva Ucrainei. În plus, au trebuit să se alinieze la cerințe normative noi și să depășească probleme tehnice neprevăzute”, menționează autorii analizei.

„Majoritatea infrastructurilor de transport de maximă importanță au cunoscut o deteriorare a situației în comparație cu cea de la momentul publicării raportului special anterior. Conform estimărilor oficiale din prezent, trei dintre infrastructuri (tunelul de bază Brenner, legătura fixă Lyon – Torino și Canalul Sena – Europa de Nord) vor fi finalizate după 2030, ceea ce înseamnă că termenul prevăzut pentru 2030 pentru finalizarea rețelei centrale TEN-T a UE nu va fi respectat. În 2020, se preconiza că Rail Baltica va fi finalizată integral până în 2030; în momentul de față nu este prevăzut un termen pentru finalizarea completă a acestei infrastructuri (punctul 15). **În schimb, în cazul uneia dintre infrastructuri – autostrada A1 din România –, perspectivele s-au îmbunătățit: în prezent, toate tronsoanele sunt estimate să fie date în exploatare înainte de 2030**”, se menționează în raport.

Multe dintre megaproiecte au fost marcate de creșteri ale costurilor. Auditorii raportaseră în 2020, pentru cele opt megaproiecte examinate, o creștere globală a costurilor reale (calculate net de inflație) de 47% în comparație cu estimările inițiale. Astăzi, diferența este de 82%, adică de aproape două ori mai mare. În spatele acestui procent se află în principal derapaje ale bugetului în două proiecte: *Rail Baltica* (costurile au explodat, crescând cu 160% în ultimii 6 ani, adică de aproape patru ori față de estimările inițiale) și legătura feroviară Lyon – Torino (costurile au crescut cu 23%

în ultimii 6 ani – depășind dublul previziunilor inițiale).

Variația globală a costurilor estimate pentru celelalte șase infrastructuri este de doar circa 10% din creșterea suplimentară totală. De exemplu, canalul Sena – Europa de Nord, pentru care, în 2020, Curtea a raportat cea mai mare creștere procentuală a costurilor în comparație cu estimarea inițială, înregistrează în prezent o creștere suplimentară a costurilor de 9%. **În două cazuri, pentru autostrada A1 și linia ferată E59, cele mai recente estimări ale costurilor – ținând cont de inflație – sunt, de fapt, mai mici decât cele inițiale.**

Când vor fi în sfârșit gata aceste infrastructuri? În 2020, auditorii observaseră că ele erau în întârziere în medie cu 11 ani față de planul inițial. În 2025, au constatat că situația s-a înrăutățit. Cele cinci megaproiecte pentru care existau informații sunt acum în întârziere în medie cu 17 ani. Linia feroviară *Y Vasca*, care ar fi trebuit să fie dată în exploatare înainte de 2010,

tru 2033 (inițial, ținta era 2015, iar apoi, 2030, conform calendarului din 2020). Tunelul de bază Brenner se va deschide cel mai devreme în 2032, și nu în 2016 sau în 2028, așa cum se prevăzuse anterior. Canalul Sena – Europa de Nord trebuia inițial să fie inaugurat în 2010, apoi a fost amânat pentru 2028, pentru ca, în prezent, să aibă ca orizont de finalizare anul 2032. Concluzia auditorilor este deci clară: rețeaua centrală TEN-T a UE nu va fi în niciun caz finalizată până în 2030.

În ciuda acestor probleme, Comisia Europeană nu a recurs decât o singură dată la principalul instrument juridic (limitat) pe care îl are la dispoziție pentru a cere explicații cu privire la întârzieri (articolul 56 din Regulamentul TEN-T din 2013). Nu este vorba însă despre niciunul dintre cele opt megaproiecte examinate de auditori. Ei se așteaptă ca recenta revizuire a Regulamentului TEN-T să extindă rolul și competențele Comisiei Europene în supravegherea finalizării rețelei. Totuși, impactul noilor reglementări se va vedea mai mult la megaproiectele din viitor și va depinde de felul în care țările din UE vor pune efectiv în aplicare și respecta prevederile legale.

Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T) este coloana vertebrală a rețelei europene de transport rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, maritim și aerian. Megaproiectele sunt proiecte de transport de mare anvergură, adesea cu

o dimensiune transfrontalieră, și au un rol-cheie în asigurarea unei mai bune conectivități în Europa, în eliminarea blocajelor și în facilitarea mobilității transfrontaliere. În 2013, statele membre ale UE au convenit că rețeaua centrală TEN-T ar trebui să fie finalizată până în 2030. ■



și *Y Vasca*), o cale navigabilă interioară (Sena – Schelde), o autostradă (**A1 în România**) și două conexiuni multimodale (legătura rutieră-feroviară a Fehmarn Belt între Danemarca și Germania și legătura feroviară E59 către porturi din Polonia). Aceste megaproiecte vizează în mod direct 13 țări din UE: Belgia, Danemarca, Germania, Estonia, Spania, Franța, Italia, Letonia, Lituania, Austria, Polonia, **România** și Finlanda.

„Construcția infrastructurilor de transport de maximă importanță ale Europei a avut de suferit pe fondul crizelor neprevăzute, acumulând și mai multe costuri și întârzieri” – aceasta este concluzia principală a recentului raport al ECA. Prin urmare, auditorii au trecut de la diagnosticul „este puțin probabil” la un clar „nu va fi atins” după ce au analizat șansele ca obiectivul stabilit pentru 2030 privind finalizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) centrale să fie atins. Având în vedere cât sunt de importante coridoarele principale de transport transfrontalier pentru cetățenii



conform calendarului său inițial, și nu mai târziu de 2023, conform planului revizuit din 2020, va fi finalizată cel mai devreme în 2030 (promotorii proiectului consideră că, de fapt, 2035 este un termen mai realist). Deschiderea legăturii feroviare Lyon – Torino este acum prevăzută pen-

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.

CE consolidează reziliența și capacitățile UE în materie de securitate cibernetică

Europa se confruntă zilnic cu atacuri cibernetice și hibride asupra serviciilor esențiale și a instituțiilor democratice, comise de grupuri statale și criminale sofisticate. În acest context, zilele trecute, Comisia Europeană (CE) a propus un **nou pachet privind securitatea cibernetică** pentru a consolida reziliența și capacitățile UE în materie de securitate cibernetică în fața acestor amenințări tot mai mari.

Potrivit unui comunicat al Executivului comunitar, pachetul include o propunere de **revizuire a Regulamentului privind securitatea cibernetică**, care sporește securitatea lanțurilor de aprovizionare ale UE în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor (TIC). Aceasta asigură faptul că produsele care ajung la cetățenii UE sunt sigure din punct de vedere cibernetic încă din faza de proiectare, prin simplificarea procesului de certificare. De asemenea, propunerea facilitează respectarea normelor existente ale UE în materie de securitate cibernetică și consolidează Agenția UE pentru Securitate Cibernetică (ENISA), care sprijină statele membre și UE în gestionarea amenințărilor la adresa securității cibernetică.

Noul Regulament privind securitatea cibernetică urmărește să reducă riscurile din lanțul de aprovizionare TIC al UE generate de furnizori din țări terțe cu probleme în materie de securitate cibernetică. Acesta stabilește un cadru fiabil de securitate a lanțului de aprovizionare TIC, pe baza unei abordări armonizate, proporționale și bazate pe riscuri. Acest lucru va permite UE și statelor membre să identifice și să atenueze în comun riscurile care planează asupra celor 18 sectoare critice ale UE, ținând seama și de impactul economic și de aprovizionare

rea pieței.

Incidentele recente de securitate cibernetică au evidențiat riscurile majore pe care le prezintă vulnerabilitățile lanțurilor de aprovizionare TIC esențiale pentru funcționarea serviciilor și a infrastructurii critice. În peisajul geopolitic actual, securitatea



Credit foto: www.freepik.com

lanțului de aprovizionare nu mai depinde doar de securitatea tehnică a produselor sau a serviciilor, ci și de riscurile legate de un furnizor, în special de dependențele și ingerințele străine.

„Regulamentul privind securitatea cibernetică va permite reducerea obligatorie a riscurilor în rețelele europene de telecomunicații mobile de la furnizori din țări terțe care prezintă un grad ridicat de risc, pe baza activității deja desfășurate în cadrul [setului de instrumente pentru securitatea rețelelor 5G](#), precizează CE

Regulamentul revizuit privind securitatea cibernetică va asigura faptul că produsele și serviciile care ajung la consumatorii din UE sunt testate din punctul de vedere al securității într-un mod mai eficient. Acest lucru se va realiza prin intermediul unui cadru

european reînnoit de certificare a securității cibernetice (ECCF). Acest cadru va aduce mai multă claritate și proceduri mai simple, permițând dezvoltarea sistemelor de certificare într-un termen implicit de 12 luni.

Sistemele de certificare, gestionate de ENISA, vor deveni un instrument practic și voluntar pentru întreprinderi. Acestea le vor permite întreprinderilor să demonstreze conformitatea cu legislația UE, reducând sarcinile și costurile. Pe lângă produsele, procesele și serviciile de securitate gestionate în domeniul TIC, întreprinderile și organizațiile își vor putea certifica postura de securitate cibernetică pentru a răspunde nevoilor pieței. În cele din urmă, ECCF reînnoit va oferi un avantaj competitiv întreprinderilor din UE. Pentru cetățenii, întreprinderile și autoritățile publice din UE, acesta va asigura un nivel ridicat de securitate și încredere în lanțurile de aprovizionare TIC complexe.

Pachetul introduce măsuri de simplificare a respectării normelor UE în materie de securitate cibernetică și a cerințelor de gestionare a riscurilor pentru întreprinderile care își desfășoară activitatea în UE, venind în completarea [punctului unic de intrare pentru raportarea incidentelor](#) propus în Regulamentul omnibus în domeniul digital. Modificările specifice aduse Directivei NIS 2 vizează sporirea clarității juridice. Acestea vor sprijini 28 700 de întreprinderi, dintre care 6200 de microîntreprinderi și întreprinderi mici, să își îndeplinească mai ușor obligațiile

de conformitate. Se va introduce, de asemenea, o nouă categorie de întreprinderi mici cu capitalizare medie care va permite reducerea costurilor de asigurare a conformității pentru 22 500 de întreprinderi. Modificările vor simplifica normele jurisdicționale, vor raționaliza colectarea de date privind atacurile de tip ransomware și vor facilita supravegherea entităților transfrontaliere, consolidând rolul de coordonare al ENISA.

Regulamentul revizuit privind securitatea cibernetică permite Agenției UE pentru Securitate Cibernetică (ENISA) să ajute UE și statele sale membre să înțeleagă amenințările comune. De asemenea, acesta le permite să se pregătească și să răspundă la incidentele cibernetice. Agenția va sprijini în continuare întreprinderile și părțile interesate care își desfășoară activitatea în UE prin emiterea de alerte timpurii privind amenințările și incidentele cibernetice. În cooperare cu Europol și cu echipele de intervenție în caz de incidente de securitate informatică, aceasta va sprijini întreprinderile să răspundă atacurilor de tip ransomware și să își revină după astfel de atacuri. ENISA va elabora, de asemenea, o abordare la nivelul Uniunii menită să le ofere părților interesate servicii mai bune de gestionare a vulnerabilităților.

Regulamentul privind securitatea cibernetică va fi aplicabil imediat după aprobarea sa de către Parlamentul European și Consiliul UE. Modificările care însoțesc Directiva NIS 2 vor fi, de asemenea, prezentate spre aprobare. După adoptare, statele membre vor avea la dispoziție un an pentru a transpune directiva în legislația națională și pentru a transmite Comisiei textele legislative relevante. ■

Creștere accelerată a utilizării AI în viața de zi cu zi a românilor, de la 47% în 2025, la 68% în 2026

♦ Totodată, a sporit și conștientizarea riscurilor

Conform unui recent studiu realizat de *Reveal Marketing Research*, **utilizarea instrumentelor AI** în viața de zi cu zi a românilor **înregistrează o creștere accelerată**, de la 47% în 2025 la 68% în 2026.

19% dintre românii din mediul urban consideră AI foarte utilă, în special persoanele cu vârste între 18 și 34 de ani (30%). În același timp, procentul celor care o consideră utilă, dar cu anumite riscuri, a crescut de la 49% în 2025 la 53% în 2026, iar cei care conștientizează cel mai mult potențialele riscuri ale AI sunt persoanele cu venituri peste 8000 lei (63%).



Credit foto: www.freepik.com

Potrivit analizei, principalele utilizări ale AI sunt: căutarea de informații generale (83%), sprijinul la locul de muncă (44%) și componenta de educație și învățare (39%).

Principalele întrebări ale AI care înregistrează creșteri semnificative comparativ cu anul trecut sunt *utilizare AI la locul de muncă* (de la 31% la 44%) și funcția de *planificare și organizare personală* (de la 19% la 30%).

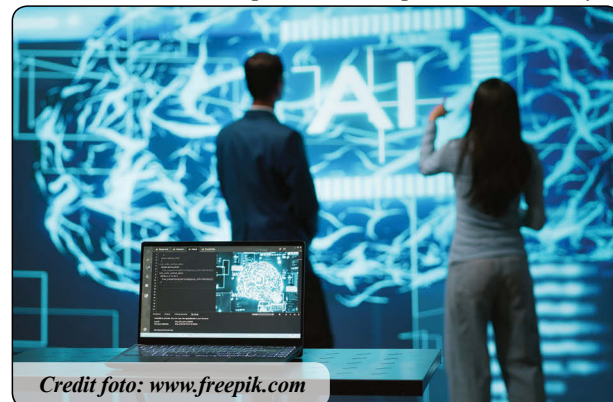
Pe măsură ce adopția AI crește, românii devin tot mai conștienți de potențialele riscuri, iar încrederea mare și foarte mare în informațiile oferite de AI a scăzut de la 65% în 2025 la 55% în 2026.

Dintre platformele AI, ChatGPT rămâne cea mai utilizată (83%), urmată de Gemini (35%) și Microsoft Copilot (15%). Analiza demografică arată că ChatGPT este preferat în special de tinerii între 25 și 34 de ani (92%) și de cei cu venituri peste 8000 lei (89%), în timp ce Gemini este preferat mai ales de persoanele cu vârste între 35 și 44 de ani (42%) și de cei care preferă să nu își declare veniturile (56%).

În ceea ce privește *modalitățile de interacțiune cu AI*, 77% dintre utilizatori preferă mesajele scrise, procentaj în creștere cu 11% față de anul trecut. 17% folosesc atât text, cât și voce, iar 7% interacționează predominant prin voce.

„Prin comparație cu rezultatele studiului similar de anul trecut, observăm un pro-

ces treptat de maturizare a relației românilor cu inteligența artificială. AI se integrează rapid în rutina de zi cu zi și influențează decizii concrete, inclusiv pe cea de cumpăra-



Credit foto: www.freepik.com

re, în timp ce utilizatorii devin mai atenți și mai selectivi în privința încrederii acordate informațiilor generate. Această combinație dintre adopție accelerată și prudență în creștere arată că AI este percepută tot mai mult ca un instrument util și necesar, folosit într-un mod din ce în ce mai personalizat, în paralel cu creșterea conștientizării asupra utilizării responsabile, a declarat Marius Luican, director general al Reveal Marketing Research.

Studiul mai relevă că 91% dintre utilizatorii de AI declară că folosesc tehnologia pentru a căuta informații despre

branduri sau produse, procentajul fiind în creștere cu 9% față de anul trecut. De asemenea, 65% dintre utilizatori afirmă că AI le influențează deciziile de cumpărare, în special bărbații (68% față de 61% în cazul femeilor) și tinerii cu vârste între 18 și 24 de ani (77%). Analiza aprofundată a acestei tendințe arată că AI sprijină deciziile de cumpărare prin compararea produselor și a prețurilor (65%), citirea sau rezumarea recenziilor (55%) și oferirea de recomandări personalizate (41%).

Recomandările personalizate au înregistrat o creștere semnificativă față de anul trecut, de la 33% la 41%, acest comportament de consum fiind mai frecvent întâlnit în rândul celor cu vârste între 25 și 34 de ani (54%) și al celor cu venituri între 5001 și 8000 lei (54%).

Studiul s-a desfășurat online în perioada 14 – 20 ianuarie 2026 pe un eșantion reprezentativ național pentru universul persoanelor cu vârsta 18+, utilizatori de internet, din mediul urban. Mărimea eșantionului a fost de 1000 de respondenți, iar eroarea maximă de eșantionare este + / - 3,1% la un nivel de încredere de 95%. ■



Pagini din istoria Sistemului Național de Transport țitei prin conducte din România

„Istoria este cea dintâi carte a unei nații. Într-însa ea își vede trecutul, prezentul, viitorul. O nație fără istorie este un popor încă barbar și vai de acel popor care și-a pierdut religia suvenirurilor.”

Nicolae Bălcescu



Motto: Tradiție. Unicitate. Inovație.
(Valentin Tudorache)

În actualele condiții economico-sociale și geopolitice, buna funcționare a Sistemului Național de Transport (SNT) prezintă o importanță deosebită. Conducele Sistemului asigură un transport sigur, continuu și economic al fluidelor extrase până la utilizarea lor finală. Această activitate este desfășurată de CONPET S.A. PLOIEȘTI, entitatea care a dat și dă ora exactă, atât în industria petrolieră, cât și în sectorul energetic din România. De aici, însemnătatea cunoașterii istoriei SNT, în ceea ce privește sfera culturii generale, precum și aspectele practice ale activității dintr-un domeniu care constituie o parte componentă a practicii ingineresti.

Începuturile. Premiere românești, momente de seamă ale istoriei

Este bine cunoscut că descoperirea și folosirea petrolului se pierd în milenii vechimii.

Petrolul – cea mai importantă sursă de energie activă a planetei – a fost utilizat, încă din secolul I î. Hr. pentru diverse scopuri: ca medicament empiric, ca podoaie, la construcția caselor și zidurilor de apărare, combustibil, arme, lubrifiant pentru osiile carelor, pentru etanșarea bărcilor din lemn ș.a. De fapt, nu există om de pe Terra care, într-un fel sau altul, să nu folosească petrolul.

Biblia, chiar, relatează despre porunca dată de Bunul Dumnezeu, în vestirea potopului *neprăhănitului Noe*: „Tu însă fă-ți o corabie din lemn de salcâm. În corabie să faci despărțiri și smolește-o cu smoală pe dinăuntru și pe afară. (...) De asemenea, să faci într-însa trei rânduri de cămări: jos, la mijloc și sus”.

La rândul ei, istoria petrolului din România este bogată. Puțurile de petrol erau săpate manual (*lucrătorul era coborât în puț cu ajutorul putinei și, totodată, era asigurat cu frânghii de siguranță*) și erau susținute cu scânduri sau impletituri de nuiele. În condiții de mare risc pentru lucrători, exista pericolul de asfixiere, de prăbușire a pereților puțului sau de erupții libere însoțite, din când în când, de incendii. Atât detritusul rezultat din săparea manuală, cât și extracția țiteiului din puțurile săpate se făcea cu o găleată din lemn sau cu o puțină de care era legată o funie trecută la suprafață peste o grindă și tractată manual sau de un cal (*Fig. 1*).

Explorarea și exploatarea petrolului din satul Bușteni – Centrul petrolier Bușteni, un adevărat „El Dorado” – a fost prima din România și una dintre primele din lume.



Fără îndoială, România era prin excelență o țară exportatoare. La început, pentru transportul țiteiului sau păcurii, de la locul de unde erau săpate puțurile la rafinărie, se foloseau ca rezervor butoie din lemn, iar acestea erau transportate cu ajutorul unor căruțe trase de boi sau de cai (*Fig. 2*).

În martie 1857, Rafinăria din Ploiești a fraților Theodor și Marin Mehedințeanu a fost prima din lume (*Fig. 3*). „Fabrica de gaz din Ploiești” era dotată cu echipamente comercializate din Germania.

În același an, la 30 aprilie, capitala României, București, devenea primul oraș din lume în care se introducea iluminatul public cu lămpi cu petrol lampant. De asemenea, 1857 este considerat drept începutul industriei extractive de petrol din România, deoarece atunci a fost înregistrată, în statisticile ofi-

cială, prima producție de țitei, și anume 1971 barili. De atunci, **PETROLUL** – în mod justificat numit și „Aurul Negru” – a constituit una dintre principalele surse de dezvoltare economică și reprezintă încă una dintre cele mai importante bogății ale subsolului național.

Bazele activității de transport țitei prin conducte au fost puse în anul 1901 – odată cu intrarea în funcțiune a primei conducte de transport țitei pe traseul Bușteni – gara CFR Băicoi, din județul Prahova. Dar, așa cum afirma Mihail



Fig. 2. Transportul țiteiului sau păcurii cu căruțe trase de boi

Pizanty (director al prestigioasei reviste „Monitorul Petrolului Român”) în cartea cu titlul **PETROLEUM IN ROUMANIA, „anul construcției primei conducte pentru transportul țiteiului la distanță este anul 1881, conducta având o lungime de 9000 m”.**

De menționat este faptul că, la finele ultimului deceniu al sec. XIX și începutul sec. XX, a început organizarea transportului țiteiului și, evident, a produselor petroliere în societăți specializate, precum **Noul Conduct** (1897); **Primul Conduct Bușteni-Plopieni**; **Conductul Național** – care, în anul 1903, fuzionează cu societatea Bușteni, continuându-și activitatea sub denumirea de **BUȘTENARI** – societatea fiind considerată strămoșul actualului CONPET. De asemenea, în anul 1905 s-a înființat societatea **Creditul Petrolifer** pentru transportul și depozitarea petrolului.

Între ani 1900 – 1915 producția de petrol s-a aflat în continuă creștere, iar numărul de societăți de transport și depozitare a țiteiului creștea corespunzător.

Totodată, după lungi discuții, potrivit unui raport întocmit de inginerul savant **Anghel Saligny** (*Fig. 4*) și prin **LEGEA nr. 1726 din 17 martie 1912**, s-au aprobat finanțarea și începerea execuției de construcție a conductei Băicoi – Constanța, fiind prima conductă de transport petrol a statului (traseul conductei trecea prin localitățile Băicoi – Ploiești – Buzău – Hagieni – Fetești – Palas – Constanța și insuma 310 km). De asemenea, tot în anul 1912 s-a înființat **Comisia Rafinăriilor** pentru stabilirea cantităților de țitei și lampant ce trebuiau transportate.

În anul 1913, România dispunea de o rețea de conducte pentru transportul țiteiului de 1282 km. Stadiul dezvoltării țării în perioada cuprinsă între anii 1881 – 1914 a marcat o etapă importantă și în ceea ce privește afirmarea și, evident, consolidarea națiunii noastre. De fapt, întreaga desfășurare istorică de pe teritoriile românești – între Independență și Primul Război Mondial – a atestat un curs activ în vederea mobilizării tuturor forțelor necesare amplificării procesului de modernizare, ceea ce a integrat mai rapid România în economia Europei moderne.

Observații:

- 1) *Forajul rotativ-hidraulic a fost încercat, pentru prima dată, în anul 1906, la Tescani (Moinești) și apoi la Țuicani (Moreni);*
- 2) *Prima sondă productivă a fost forată în anul 1911, la Filipeștii de Pădure, la adâncimea de 1170 m.*

Impactul celor două conflagrații mondiale

Primul Război Mondial, care a implicat aproape toată Europa, a pus în discuție cele mai grave probleme privitoare la dezvoltarea națională și chiar la existența Statelor. Consiliul de Coroană, întrunit la 21 iunie/ 3 august 1914, a hotărât ca România să se proclame neutră. După doi ani de neutralitate, la 14/17 august 1916, România a semnat tratatul cu Antanta. A urmat o perioadă extrem de grea, dat fiind și faptul că *Antanta* nu și-a respectat angajamentele asumate.

Primul Război Mondial a întrerupt lucrările de construcție a conductei Băicoi – Constanța, iar inamicul a provocat o serie de distrugerii și demolări de țevă (și nu numai).

Prin semnarea armistițiului de la Rethondes, la 11 noiembrie 1918, a luat sfârșit Primul Război Mondial, care a constituit și prilejul afirmării României pe plan internațional.

Peste câțiva ani, pe linia aplicării politicii „*prin noi înșine*”, din anul 1924, principala reglementare a constituit-o *Legea Minelor*, potrivit căreia concesiunea perimetrelor petroliere nu se mai putea face decât societăților cu capital majoritar aflat în „măinele cetățenilor români”.

Din punct de vedere organizatoric, o etapă nouă în dezvoltarea Conductelor Statului a avut loc în anul 1929, când societatea a fost scoasă de sub administrația CFR și transformată în Regie Publică până în 1934 (anul în care Regia Publică a fost desființată și încorporată din nou în Regia Autonomă a Căilor Ferate, sub denumirea de Direcția Conductelor și Porturilor Petroliere).

În anul 1934 România dispunea de o rețea de conducte pentru transportul țiteiului de 2522 km.



Fig. 3. Rafinăria din Ploiești

În perioada 1934 – 1938, „Regia Conductelor” avea personalitate juridică, gestiune anuală și patrimoniu separate în Ministerul Comunicațiilor.

Declanșarea de către Germania nazistă a celui de-Al Doilea Război Mondial la 1 septembrie 1939 a găsit țara noastră într-un foarte delicat moment de opțiune strategică.

La 22 iunie 1941, România intra în cel de-Al Doilea Război Mondial. Așadar, evoluția evenimentelor și proceselor militare, politico-diplomatice și financiar-economice, până la 23 august 1944, a confirmat integral opinia cuprinsă în mesajul lui Hitler, din data de 18 iunie 1941: „*Problema petrolului românesc era și a rămas vitală pentru Reich-ul nazist, angajat într-un război general și total*”. Prin Decretul Lege publicat în Monitorul Oficial nr. 228 din 29 septembrie 1943 privind organizarea producerii, prelucrării, transportului și distribuției petrolului, a gazelor și derivatelor, se prevedea că în timpul în care România se va afla în stare de război, toate societățile care dețin instalații de transport sunt obligate de organele Ministerului Economiei: „... să țină instalațiile lor în stare de funcționare sau să facă reparațiunile necesare, dacă nu sunt în stare de funcționare”.

După 23 august 1944, transportul prin conducte a fost orientat spre URSS pentru front și în contul despăgubirilor de război. În anul 1945, pentru prima dată, conducta spre Constanța a fost utilizată și pentru benzină, iar conductele vechi care transportau țitei spre Giurgiu au fost, de asemenea, utilizate pentru benzină, lampant și motorină. Aprovizionarea cu produse petroliere la București se efectua prin două conducte, și anume: una pentru transportul țiteiului, iar a doua pentru a

transporta benzină, lampant și motorină.

Legea naționalizării din 11 iunie 1948 a prevăzut trecerea în proprietatea statului a tuturor întreprinderilor industriale, miniere și de transporturi, ceea ce a determinat și o nouă organizare a industriei petroliere românești. Prin Decretul nr. 126 din 8 iulie 1948 s-a decis înființarea **CENTRALEI PETROLIFERE MUNTENIA**, în care au fost incluse atât conductele, cât și stațiile de pompare, respectiv rampele de încărcare-descărcare vagoane cisternă CFR, iar bunurile Conductelor CFR s-au preluat de o Comisie numită de Ministerul Minelor și Petrolului.

Procesul de industrializare, sub semnul contradicțiilor economiei de comandă

În urma unui acord între România și Uniunea Sovietică, semnat la Moscova, la 8 mai 1945, au fost înființate 16 societăți mixte româno-sovietice, cu scopul oficial de a gestiona recuperarea datoriilor României față de Uniunea Sovietică. La 17 iulie 1945 a fost creat **SOVROMPETROL** care, în următorii ani, a deținut o treime din producția internă de țitei; restul aparținea companiilor de stat „Petrolifera Muntenia” și „Petrolifera Moldova”.

La 1 septembrie 1950, aceste companii au fost dizolvate și incluse în **SOVROMPETROL**, întreaga industrie petrolieră ajungând din acel moment sub controlul sovietic, cu efectele mai ale negative ale acestui act. În noile condiții, transportul țiteiului prin conducte s-a separat complet de cel al produselor petroliere, fiind înființate trei oficii: două oficii de conducte țitei (unul la Ploiești și al doilea la Moinești) și un oficiu de conducte produse petroliere la Ploiești.

Oficiul conducte țitei Ploiești alimenta rafinăriile din Prahova, precum: Astra Română, Orion, Vega – fostă Concordia, Româno-Americană, Standard, Columbia, Creditul Minier, Câmpina.

Oficiul conducte țitei Moinești alimenta rafinăriile din Bacău: Moinești și Dărmănești, iar plusul de țitei îl expedia pe calea ferată (CF) în vagoane cisternă la rafinăriile din Prahova. În Moldova, între anii 1950 – 1956, s-au construit conducte și depozite noi, spre exemplu: 1) pentru zăcămintul Tașlău s-a construit un depozit nou la Zemeș împreună cu stația de pompare, respectiv o conductă de transport țitei până la rafinăria Dărmănești; 2) depozitele de la Albotești și Vermești; 3) rampa de încărcare vagoane cisternă la Dofteana.

Creșterea producției de țitei din bazinul Oltenia a impus reorganizarea structurii de transport țitei prin înființarea celei de-a patra unități, Oficiul conducte Tg. Jiu, în care s-au construit: 1) stația de pompare Bălteni; 2) conducta cu diametrul de 150 mm pentru transport țitei; 3) rampa de încărcare vagoane cisternă la Bărbătești. În anul 1952 se construiește o nouă conductă cu diametrul de 200 mm pe traseul Bălteni – Țicleni – Bărbătești și, totodată, modernizarea rampei Bărbătești cu 70 de guri de încărcare a țiteiului în vagoane cisternă CF. În toamna anului 1954, 12 din cele 16 întreprinderi SOVROM active în acel moment au fost desființate; restul, în următorii ani, până în 1956.

1956 a fost anul în care s-a înființat unicul transportator – în cadrul activităților petroliere – **ÎNTEPRINDEREA DE TRANSPORT ȚITEI PRIN CONDUCE** (ITTC) ca unitate economică de sine stătătoare cu sediul în Ploiești. Întreprinderea a preluat exploatarea tuturor conductelor de transport țitei de pe teritoriul țării, punându-se astfel în valoare noi câmpuri petroliere și devenită, în scurt timp, de

interes național.

Între anii 1956 – 1960, exploatarea de noi rezerve de țitei din mai multe județe, precum Prahova, Bacău, Dâmbovița, Buzău, Olt, Gorj, Dolj, Neamț, Argeș, Vâlcea, Teleorman, Giurgiu, Galați, Ialomița, Brăila, Timiș, Bihor, Arad, Suceava, a condus la construirea de noi rampe de încărcare în vagoane cisternă pentru transportul țiteiului pe calea ferată din zonele Episcopia Bihorului, Suplacu de Barcău, Săcel, Marghita, Pecica, Biled, Valcani, Independența, Cireșu, Frunzeasca, Ghelînța, Frasin etc. și la construirea primelor conducte magistrale de transport țitei la rafinăriile Dărmănești, Onești și Ploiești. În anul 1960 s-a construit prima conductă magistrală pentru transportul gazolinei de la Țicleni la Ploiești.

După anul 1960, exploatarea de noi zăcămintă de hidrocarburi și construirea de rafinării în principalele zone petroliere ale țării au favorizat extinderea rețelilor de conducte. În 1968 a început execuția conductei magistrale cu diametrul de 14½ inch pentru activitatea de transport țitei din import pe traseul Constanța – Pitești – inițial, primul transport de țitei din import pe ruta Constanța – Pitești s-a realizat cu vagoane cisternă pe CF, ulterior țiteiul din import s-a transportat prin conducta magistrală de 14½ inch cu o lungime de 325 km pusă în funcțiune în 1969. În următorii ani au fost date în exploatare alte două conducte magistrale de transport țitei din import, astfel: 1) în 1974 s-a pus în funcțiune a doua conductă pe traseul Constanța – Pitești cu diametrul de 20 inch, dar cu un record spre Ploiești având diametrul de 12 inch; 2) în 1977 a demarat construcția celei de a treia conducte magistrale pentru transportul țiteiului din import pe traseul Constanța – (Bărgănuș) – Onești – Ploiești (28 inch x 24 inch x 20 inch), cu manifold (ramificație/claviatură) în depozitul de țitei Bărgănuș, astfel: conducta Constanța – Bărgănuș (cu

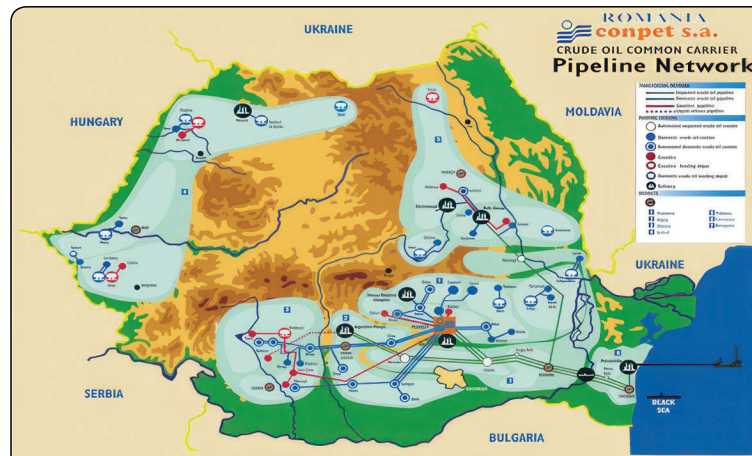


Fig. 5. Harta Sistemului Național de Transport Țitei prin Conduțe din România (SNT concesionat de organizația CONPET S.A. PLOIEȘTI, 1991)

diametrul de 28 inch și lungime 90 km), conducta Bărgănuș – Onești (cu diametrul de 20 inch și lungime 247 km), conducta Bărgănuș – Ploiești (cu diametrul de 24 inch și lungime 156 km), fiind pusă în funcțiune în perioada 1979 – 1980, reprezentând cea mai mare investiție din istoria ITTC.

În 1979, ITTC a preluat în exploatare conducta de transport țitei cu diametrul de 24 inch Constanța – Midia.

Mai este de evidențiat și faptul că, în perioada 1971 – 1981, ITTC a efectuat și activitate de tranzit a țiteiului pentru RSF Iugoslavia, pe conducta între Constanța și Cernavodă și apoi cu vase fluviale pe Dunăre, până la Pancevo. În perioada 1979 – 1981 au mai fost puse în funcțiune încă

doă conducte magistrale, atât pentru transportul gazolinei din Oltenia la Ploiești, cât și transportul etanului la Pitești.

În 1989, România dispunea de un Sistem Național de Transport țitei, condensat, gazolină și etan de 4500 km, cu diametre cuprinse între 2 ÷ 28 inch.

Tranziția spre economia de piață

În ansamblu, în primul an după Revoluția Română din decembrie 1989, **Sistemul Național de Transport Țitei prin Conduțe din România** (SNTTC) era constituit dintr-o rețea totală de conducte de 4500 km distribuite în 24 de județe, de 96 stații de pompare, depozite și rampe CF de încărcare-descărcare, mai deținea un parc de 40 de vagoane cisternă pentru transportul țiteiului, 31 vagoane cisternă pentru transportul gazolinei, 13 locomotive (LDH) și 14 km de linii ferate industriale, iar prin HG nr. 1213/1990 din 20 noiembrie 1990, publicată în *Monitorul Oficial nr. 13 bis/1991*, din fosta **Întreprindere de Transport Țitei prin Conduțe (ITTC)** – în condițiile începerii reformei prin descentralizarea economiei – care aparținea de Departamentul Petrolului din Ministerul Economiei –, a luat ființă **Societatea Comercială pe Acțiuni CONPET S.A. PLOIEȘTI** – operatorul SNT din România (*Fig. 5*).

Așadar, la **22 ianuarie 1991, ÎNTEPRINDEREA DE TRANSPORT ȚITEI PRIN CONDUCE (ITTC)** a devenit **S.C. CONPET S.A.**, fiind prima companie constituită în sectorul petrolier, înregistrată la Registrul Comerțului Prahova. Astfel, în fiecare an, 22 ianuarie este aniversată ca „**Ziua Societății CONPET**”.

În anul 1993, Statul Român și Banca Mondială (BM) au încheiat un acord de împrumut pentru modernizarea și reabilitarea sectorului energetic, o parte din această sumă fiind destinată modernizării Sistemului Național de Transport Țitei prin Conduțe, deoarece conductele și rezervoarele erau în mare parte îmbătrânite, cu frecvente spargeri și scoateri din exploatare.

În 1994, cu susținerea Guvernului, S.C. CONPET S.A. a obținut o linie de credit de la BM destinată modernizării. Așadar, în următorul deceniu, S.C. CONPET S.A. a trecut printr-un amplu proces de modernizare, ca urmare a implementării Proiectului de Reabilitare a Sistemului Național de Transport Țitei prin Conduțe în valoare de 143,66 milioane USD (91,00 milioane USD din fonduri proprii și 52,66 milioane USD reprezentând împrumut de la BM).

În perioada 2004 – 2006, în conformitate cu strategia Guvernului pentru sectorul petrolier, s-a decis preluarea de către S.C. CONPET S.A. a sistemului de transport al produselor petroliere finite (S.C. Petrotrans S.A.), transformând activitatea organizației în **TRANSPORTATORUL UNIC DE ȚITEI ȘI PRODUSE PETROLIERE PRIN CONDUCE**, însumând o rețea de conducte de cca 6500 km (preluarea/comasarea/fuziunea a funcționat până pe la jumătatea anului 2006).

În 2007, S.C. CONPET S.A. a primit certificatul „Sistemului de Management Integrat Calitate – Mediu-Sănătate, Securitate Ocupațională”, de la firma germană Germanischer Lloyd Hamburg.

La începutul anului 2009, la noul sediu al companiei din Ploiești, a fost pus în funcțiune **DISPECERATUL CENTRAL**

Dr. ing. dipl. Valentin Tudorache
Cadru didactic asociat – UPG
Președintele Sucursalei
AGIR Prahova

(Continuare în pag. 6)

Deloitte: Sustenabilitatea a continuat să atragă investiții în 2025, în special în domeniul tehnologiei, și rămâne o prioritate în 2026 pentru companii, la nivel global

În ciuda incertitudinii și a schimbărilor legislative dinamice, **sustenabilitatea a continuat să atragă investiții în 2025, în special în domeniul tehnologiei, și rămâne o prioritate** pentru 45% dintre liderii de companii la nivel global în 2026, aproape la același nivel cu adoptarea tehnologiei și inteligenței artificiale (44%), conform studiului Deloitte [2025 C-suite Sustainability Global Report](#). Respondenții indică faptul că se simt mai puțin presăși să ia măsuri în privința sustenabilității de către aproape toate grupurile majore de părți interesate (*stakeholders*). Acestea includ autoritățile de reglementare, care au fost principala sursă de presiune în 2022 pentru 77% dintre participanții la studiu, și au scăzut la 58% în 2025, membrii consiliilor de administrație (de la 75% în 2022 la 60% în 2025), clienții (de la 75% la 57%), societatea civilă și ONG-urile (de la 72% la 57%), acționarii (de la 71% la 58%) și angajații (de la 65% la 54%). De asemenea, liderii spun că schimbările climatice sunt un factor care le influențează mai puțin strategia și operațiunile de business pe termen scurt decât în anii anteriori.

Cu toate acestea, participanții la studiu afirmă că actualele condiții de piață,

precum incertitudinea economică, sau alte priorități, cum ar fi necesitatea de a investi mai mult în tehnologie, nu i-au determinat să oprească investițiile în sustenabilitate. Nu mai puțin de 83% dintre participanții la studiu au declarat că organizațiile lor au crescut **investițiile în tehnologii menite să sprijine zona de sustenabilitate**, iar majoritatea (79%) fie își transformă modelul de business, fie integrează **considerentele de sustenabilitate în întreaga organizație**. De asemenea, peste 80% dintre companii folosesc deja inteligența artificială (IA), iar 16% dintre ele intenționează să folosească IA anul următor pentru a crește eficiența și a-și reduce emisiile de carbon (65%), pentru a monitoriza datele și indicatorii pentru raportare (58%), pentru a reduce riscurile (53%) și a dezvolta produse și servicii noi și sustenabile (52%).

Similar cu 2024, **implementarea de soluții tehnologice** a fost printre acțiunile cel mai frecvent menționate (46%) de companii pentru a atinge obiectivele ESG (*environmental, social, governance*), urmată de utilizarea unor **materiale mai sustenabile** (45%), monitorizarea și analiza **indicatorilor de mediu** (44%) și **dezvoltarea angajaților** specializați în teme de

sustenabilitate (44%). Alte acțiuni includ dezvoltarea de **noi produse sau servicii sustenabile** (44%), **achiziționarea de energie regenerabilă** (42%) și utilizarea de **indicatori de performanță în sustenabilitate în remunerarea echipelor de top management** (36%).

„Deși presiunea generată de cadrul de reglementare s-a diminuat, companiile simt în continuare nevoia să ia măsuri în direcția sustenabilității, deoarece este un aspect care rămâne relevant pentru clienți, investitori și angajați, și reprezintă un avantaj competitiv pe piață. Iar studiul își dovedește utilitatea în acest sens, furnizând o foaie de parcurs practică pentru implementarea unui set de acțiuni de sustenabilitate, care poate servi companiilor drept ghid pentru a integra considerentele de sustenabilitate în strategie, operațiuni și inovație și evidențiază larga varietate de beneficii măsurabile“, a declarat Alexandru Reff, Country Managing Partner, Deloitte România și Moldova.

Referitor la efectele eforturilor de sustenabilitate, generarea de venituri (66%) este cel mai frecvent menționat beneficiu pentru business, urmat de avantajele legate de conformarea la cerințele legislative (61%), de cele legate de brand și reputa-

ție (60%), de riscuri și reziliență (55%) și de reducerea costurilor (55%). Soluțiile tehnologice au devenit un factor cheie în eficientizarea proceselor și a operațiunilor (55%) menite să sprijine sustenabilitatea, în monitorizarea internă a datelor și a performanței de sustenabilitate (54%), monitorizarea performanței de mediu a lanțului de aprovizionare (53%), dezvoltarea de noi produse sau servicii sustenabile (52%) și în raportarea externă a datelor de sustenabilitate (de exemplu, rapoartele privind ESG, 49%).

În ceea ce privește obstacolele întâmpinate în eforturile lor de sustenabilitate, relativ puțini participanți la studiu au menționat costurile (11%) sau lipsa suportului oferit de politici (13%), indicând în schimb provocările în măsurarea impactului asupra mediului (22%) și concentrarea pe cerințele de business pe termen scurt (21%).

Aflat la a patra ediție, studiul Deloitte [2025 C-suite Sustainability Global Report](#) a fost efectuat în rândul a peste 2100 de lideri executivi de top din 27 de țări de pe toate continentele privind stadiul actual al transformării sustenabilității corporative și modul în care companiile abordează schimbările climatice. ■

Pagini din istoria Sistemului Național de Transport țiței prin conducte din România

(Urmare din pag. 5)

al Sistemului Național de Transport țiței, Gazolină, Condensat și Etan Lichid prin Conducte – „*Inima sistemului modernizat*“.

În 2010 s-a finalizat implementarea Sistemului Informatic Integrat.

Începând cu 5 septembrie 2013, acțiunile emise de CONPET S.A. s-au tranzacționat pe piața reglementată administrată de Bursa de Valori București (BVB),



Fig. 6. LEA – Locomotiva electrică dotată cu acumulatori de tip Plug-In

sectorul Titluri de Capital, categoria I, sub simbolul „COTE“, iar din 5 ianuarie 2015, acțiunile au fost incluse la categoria PREMIUM.

În 2020, CONPET S.A. PLOIEȘTI a pus în funcțiune prima locomotivă electrică (LEA) a companiei (Fig. 6), la rampa Bărbătești, jud. Vâlcea. Pe lângă lucrările de reparație și transformare a locomotivei LDH 1250 CP – 840 în LEA, s-a avut în vedere și instruirea personalului responsabil cu siguranța circulației pentru operarea acestui tip de locomotivă.

De asemenea, la 17 noiembrie 2020, la stația de pompare a țițeiului din import Călăreți, jud. Călărași, s-a pus în funcțiune cel mai mare rezervor de stocare a țițeiului, cu o capacitate de 31 500 m³ și echipat la cele mai înalte standarde tehnologice.

În 2023, a avut loc finalizarea proiectului de anvergură „*Înlocuire a firelor de legătură pe conductele de transport ți-*

ței import, subtraversare Dunăre și brațul Borcea“, în zona Fetești, jud. Ialomița, una dintre cele mai importante investiții din domeniul siguranței și securității SNT.

În prezent, **Sistemul Național de Transport țiței prin conducte din România (SNT)** – operat de CONPET S.A. PLOIEȘTI – are o lungime de aproximativ 3800 km și este structurat în patru subsisteme principale, după cum urmează:

- 1) Subsistemul de transport al țițeiului intern;
- 2) Subsistemul de transport al țițeiului din import;
- 3) Subsistemul de transport al gazolinei și etanului lichid;
- 4) Subsistemul de transport pe calea ferată pentru țiței și gazolină.

În ceea ce privește distribuția pe subsisteme a infrastructurii de transport, această este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul 1 Distribuția pe subsisteme a infrastructurii de transport CONPET S.A. PLOIEȘTI			
Țiței intern	Țiței import	Gazolină / Etan lichid	CF țiței / Gazolină
1.540 km de conducte	1.348 km de conducte	921 km de conducte	13 rampe de încărcare produse
6,9 mil tone pe an capacitate de transport	20,2 mil tone pe an capacitate de transport	0,33 mil tone pe an capacitate de transport	2 rampe de descărcare
126.000 m ³ capacitate de stocare	45.000 m ³ capacitate de stocare	663 m ³ capacitate de stocare	13 locomotive și 69 de cazane CF

La data de referință de 31 decembrie 2025, structura sintetică a acționariatului se prezenta astfel (Tabelul 2): 58,7162% – Statul Român, prin Ministerul Energiei, și 42,2838% – Alți acționari per-

soane fizice și juridice.

De asemenea, CONPET S.A. PLOIEȘTI este listată la Bursa de Valori București (Simbol: COTE; ISIN: ROCOTEACNOR7). La 21 ianuarie 2026 (17:34:55), ședința de tranzacționare s-a închis cu prețul unei acțiuni CONPET (COTE) de 77,2000 lei. (Link: <https://bvb.ro/Financiale/Instruments/Details/FinancialInstrumentsDetails.aspx?s=COTE>)

Din cele relatate se desprinde concluzia că CONPET S.A. PLOIEȘTI – cu o istorie de 125 de ani în industria petrolieră – prin activitatea și rezultatele obținute, reprezintă o veritabilă forță vitală pentru sectorul energetic din România, prin ansamblul conductelor magistrale interconectate care asigură colectarea petrolului extras din perimetrele de exploatare sau a celui provenit din import și dirijarea lui de la punctele de predare, de

Tabelul 2 Structura acționariatului CONPET S.A. PLOIEȘTI		
Nr.	Acționari	Procent (%)
1	Statul Roman	58,7162
2	Persoane Juridice	23,2398
3	Persoane Fizice	19,0440
TOTAL		100

către producători/importatori, la unitățile de prelucrare.

Evident, cu o experiență de 125 de ani („*Tradiție. Unicitate. Inovație.*“), **Sistemul Național de Transport țiței prin con-**

ducte din România (SNT) este „*veriga*“ de legătură între producători și rafinăriile de prelucrare.

Mai mult, de-a lungul celor 35 de ani de existență, CONPET S.A. PLOIEȘTI s-a consolidat, a progresat și a devenit o companie cu o bogată experiență în domeniu, cu infrastructură și logistică moderne, dar mai ales cu lucrători cu o înaltă calificare și cu dragoste de meserie.

Anul 2026 reprezintă un moment de reflecție asupra parcursului istoric al SNT, prilejuind și o reafirmare a angajamentului acestei organizații față de viitor. Cu o apreciere pentru tradiție și cu o deschidere către noile provocări ale inovării, CONPET S.A. PLOIEȘTI – în condiții de maximă siguranță, de eficiență – își continuă misiunea de dezvoltare durabilă și, totodată, rămâne un partener de încredere în sectorul energetic din România. CONPET S.A. PLOIEȘTI este o companie stabilă și de succes care oferă servicii la cele mai înalte standarde de siguranță, reprezentând un reper economic la nivel național, fapt care se datorează în totalitate lucrătorilor din organizație.

În încheiere, consemnăm, din nou, că **22 ianuarie reprezintă Ziua Societății CONPET**

„LA MULȚI ANI, CONPET!“

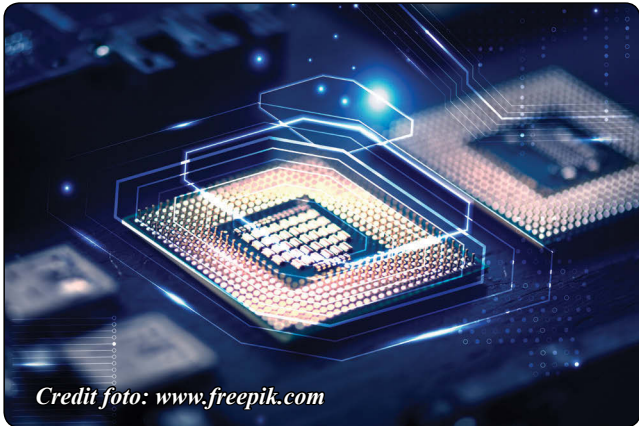
Rectorul UNSTPB: România, prin Politehnica București, devine parte din cea mai mare inițiativă europeană din domeniul microelectronicii
♦ UE investește 700 milioane euro în NanoIC, cea mai mare linie-pilot a Actului european privind cipurile, în care este implicată și Politehnica București

„Există momente în istorie când planurile devin realitate iar direcția industriei unei țări capătă cu totul altă semnificație. La 9 februarie 2022, președinta Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, anunța, la Bruxelles, *EU Chips Act* – strategia prin care Europa își propune să preia conducerea la nivel mondial în industria semiconductoarelor. La 9 februarie 2026, la exact patru ani distanță, am marcat o victorie uriașă pentru cercetarea europeană și românească: lansarea oficială a proiectului *NanoIC*. Este o inițiativă colosală, evaluată la 2,5 miliarde de euro, care redefinește limitele fizicii și ale ingineriei. Miza? Cucerirea scării Angstrom (sub 2 nanometri). La acest nivel microscopic, limitele fizicii clasice sunt depășite, lăsând loc unei noi generații de circuite integrate, cu o densitate de tranzistori și o eficiență inimaginabile până acum”, a declarat Mihnea Costoiu, rectorul Universității Naționale de Știință și Tehnologie Politehnica București (UNSTPB).

Uniunea Europeană a lansat, la 7 februarie a.c., cea mai mare linie-pilot a *Actului european privind cipurile, NanoIC*, la IMEC Leuven, o etapă importantă pentru dezvoltarea și producția europeană de semiconductori. „Cu o investiție totală de 2,5 miliarde euro, mecanismul a primit finanțare din partea UE în valoare de 700 milioane euro și alte 700 de milioane euro din partea guvernelor naționale și regionale, iar restul din partea ASML și a altor parteneri din

industrie. *NanoIC* va accelera dezvoltarea tehnologiei semiconductoarelor de generație următoare, esențială pentru dezvoltarea AI, a vehiculelor autonome, a asistenței medicale și a tehnologiei mobile 6G”, se menționează într-un comunicat al Comisiei Europene.

NanoIC este prima instalație europeană care implementează cea mai avan-



Credit foto: www.freepik.com

sată mașină de litografiere cu ultraviolete extreme, concentrându-se pe proiectarea și fabricarea de cipuri utilizând tehnologii de peste doi nanometri. Acest lucru marchează un progres semnificativ în ceea ce privește tehnologia europeană de fabricare a semiconductoarelor.

Instalația va permite cercetătorilor și întreprinderilor să testeze noi modele de cipuri, echipamente și procese la o scară aproape industrială înainte de producția

în masă. Aceasta se bazează pe principiul accesului liber, cu întreprinderi nou-înființate, cercetători, IMM-uri și organizații mari capabile să utilizeze facilitățile de la *NanoIC*. Găzduit de IMEC (Belgia), partenerii săi includ CEA-Leti (Franța), Fraunhofer (Germania), VTT (Finlanda), Centrul pentru Știința Suprafeței și Nanotehnologie – CSSNT din UNSTPB (România) și Institutul Național Tyndall (Irlanda).

Concepute pentru a aduce tehnologiile cipurilor de la laborator la fabrică, liniile-pilot reprezintă un pilon esențial al inițiativei „*Cipuri pentru Europa*” din cadrul *Actului privind cipurile*. Acestea vor consolida poziția actorilor europeni în lanțul mondial de aprovizionare cu semiconductori și vor fi deschise partenerilor de încredere, sprijinind baza industrială și competitivitatea Europei, contribuind în același timp la păstrarea și atragerea talentelor.

Potrivit Executivului comunitar, cele cinci linii-pilot (*NanoIC*, *FAMES*, *APECS*, *WBG* și *PIXEurope*) din cadrul *Actului privind cipurile* reprezintă împreună o investiție combinată la nivelul UE și la nivel național de 3,7 miliarde euro, care corelează ex-

celența în cercetare a Europei cu aplicațiile industriale. Deschiderea liniei pilot *NanoIC* urmează *inaugurării FAMES* la 30 ianuarie. „Începutul activității operaționale a acestor infrastructuri reprezintă o etapă esențială în consolidarea suveranității și a bazei industriale a Europei în domeniul semiconductoarelor”, precizează CE.

„De ce este acest moment vital pentru noi? Pentru că Politehnica București nu este un simplu partener în acest proiect. Suntem singurul reprezentant al Europei de Est într-un consorțiu de elită, alături de giganții tehnologici ai continentului (precum IMEC, CEA-Leti sau Fraunhofer). Inteligența românească de la UPB lucrează acum, de la egal la egal, cu liderii mondiali pentru a dezvolta tehnologiile care vor susține Inteligența Artificială, comunicațiile 6G și calculul cuantic în deceniile următoare. Este un rezultat care poartă amprenta viziunii și tenacității domnului profesor Marius Enăchescu, care a demonstrat că România poate depăși barierele financiare și geografice. Această reușită demonstrează că, deși operăm cu bugete mult mai mici decât partenerii noștri occidentali, rezultatele cercetării din Politehnica București ne plasează direct la masa din vârful ierarhiei tehnologice mondiale. Un astfel de succes național nu se construiește singur. Este rezultatul unei viziuni comune și al unui efort administrativ și diplomatic coordonat (...)”, a subliniat rectorul UNSTPB. ■

Demersuri pentru accelerarea proiectului strategic de la Mintia

(Urmare din pag. 1)

2026. Premierul a subliniat importanța proiectului pentru creșterea capacității de producție a energiei electrice și pentru stabilitatea Sistemului Electroenergetic Național, arătând că Guvernul va continua să sprijine implementarea investiției și buna coordonare instituțională.

Un punct distinct al discuțiilor l-a reprezentat racordarea centralei la rețelele de gaze naturale și energie electrică. A fost subliniată importanța accelerării lucrărilor de finalizare a conexiunii la Sistemul



Credit foto: www.freepik.com

Energetic Național, realizate în colaborare cu Transelectrica, pentru respectarea calendarului de punere în funcțiune a centralei. Finalizarea racordărilor va permite funcționarea centralei la capacitate maximă, cu un consum anual estimat de până la 2,5 miliarde de metri cubi de gaze naturale. Prim-ministrul a transmis că Gu-

vernul va sprijini finalizarea racordării la rețeaua Transelectrica în cel mai scurt timp.

♦ Investiție de 1 miliard de euro în capacități de stocare a energiei

În cadrul întâlnirii, *Mass Global Energy Rom* a anunțat intenția de a dezvolta în România o nouă investiție în capacități de stocare a energiei electrice de tip BESS (*Battery Energy Storage System*), în valoare de aproximativ 1 miliard de euro. Proiectul ar urma să aibă o capacitate totală de 2500 MW, distribuită în 4 – 5 locații, inclusiv la Mintia. Proiectul are ca obiectiv echilibrarea sistemului energetic și furnizarea de energie în orele de vârf, la prețuri accesibile pentru cetățeni.

„Proiectul centralei pe gaze de la Mintia este un obiectiv strategic de importanță națională, cu impact semnificativ asupra securității energetice a României, diversificării surselor de producție și dezvoltării economice regionale. Investiția va genera locuri de muncă în fazele de construcție și operare, va susține economia locală din județul Hunedoara și din regiune și va contribui la modernizarea

infrastructurii energetice, în linie cu tranziția către tehnologii mai eficiente și mai

puțin poluante”, precizează reprezentanții Guvernului. ■

Stimați colegi, nu uitați de plata cotizației!

Cotizația de membru al AGIR pentru anul 2026

Conform Statutului, persoanele care nu au achitat cotizația timp de doi ani consecutivi își pierd calitatea de membru al AGIR. Nivelul cotizației pentru anul 2026 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.



● **Proiectul Neptun Deep avansează; prima producție de gaze este așteptată în 2027.** Directorul general al OMV Petrom, Christina Verchere, a declarat zilele trecute că proiectul Neptun Deep avansează, iar prima producție de gaze este așteptată în 2027; ea a precizat că au fost forate patru sonde pe zăcămintul Pelican Sud. „Proiectul Neptun Deep avansează, cu prima producție de gaze așteptată în 2027. Am forat patru sonde pe zăcămintul Pelican Sud și am finalizat microtunelul din Tuzla. Construcția stației de măsurare a gazului este în plină desfășurare. În paralel, fabricarea platformei de producție avansează, cu jacketul în Italia și partea superioară în Indonezia”, a declarat, în cadrul unei conferințe de presă, Christina Verchere. De asemenea, în cadrul aceluiași eveniment, Cristian Hubati, membru al Directoratului responsabil pentru Explorare și Producție, a precizat că proiectul avansează conform graficului: „Suntem avansați cu lucrările la stația de tratare a gazelor de la Tuzla. Subtraversarea de la plaja din Tuzla este realizată – microtunelul e practic în poziție ca să putem trage conductele submarine prin el. Un lucru foarte important: am finalizat forajul în zona Pelican, suntem acum în zona Domino. De asemenea, cablurile ombilicale – cele care transmit semnalele către sonde – sunt executate în



Sursa foto: www.freepik.com

Scotia și așteaptă să fie ridicate de către contractor. Tot ce înseamnă partea de tubulatură pentru conductele submarine este executată. Mare parte dintre ele se află deja în Constanța. Pentru anul acesta, începem instalarea conductelor, finalizarea stației de măsurare și transportul și instalarea platformei de producție”. ■

● **Extinderea Magistralei M4 de metrou a intrat în linie dreaptă.** Primarul Sectorului 4 a anunțat că a semnat ordinul de începere a lucrărilor pentru lotul 2 al extinderii Magistralei M4, tronsonul dintre Eroii Revoluției și Gara Progresul. Potrivit acestuia, de la începutul lunii februarie a.c., toate cele 14 noi stații prevăzute în proiectul de extindere a Magistralei M4 de metrou vor fi deja în proces de proiectare. Extinderea M4 este prezentată ca fiind cel mai mare proiect derulat de o autoritate publică locală din România, vizând construirea unui tronson de 11 kilometri care va traversa zone precum Gara de Nord, Uranus, 13 Septembrie, Giurgiului și Progresul, trecând prin sectoarele 1, 4 și 5, precum și prin Jilava (județul Ilfov). Investiția este estimată la 3,5 miliarde de euro din fonduri europene nerambursabile și, conform datelor prezentate, va avea un impact economic semnificativ, urmând să genereze 5612 locuri de muncă în etapa de execuție și 901 poziții permanente după finalizare și darea în exploatare. În plus, estimările indică faptul că, în anul 2040, extinderea ar putea aduce 58,6 milioane de călătorii suplimentare/an, iar rețeaua de metrou a Capitalei ar crește cu aproape 22%. Lucrările pentru lotul 2 vor fi realizate de o asocierie de companii românești. ■

Raport UNICEF: 43% dintre elevii români ating un nivel funcțional al literației științifice

♦ **32% dintre elevi au dificultăți să înțeleagă și să utilizeze în mod corespunzător conceptele științifice de bază în contexte practice**

Ministerul Educației și Cercetării (MEC) a anunțat că au fost lansate rapoartele naționale independente privind nivelul de literație științifică și digitală al elevilor din România. Potrivit unui comunicat al MEC, documentele au fost



Credit foto: www.freepik.com

elaborate de UNICEF și se bazează pe două evaluări standardizate, realizate cu sprijinul BRIO și cu suportul instituțional al Ministerului Educației și Cercetării și al Centrului Național pentru Curriculum și Evaluare.

„Rapoartele reprezintă un diagnostic de sistem menit să arate cât de bine pot aplica elevii competențele (dobândite atât în școală, cât și în afara ei) în situații reale, și nu doar să reproducă informații. Demersul este esențial pentru fundamentarea unor politici educaționale și direcții de acțiune bazate pe dovezi. Atât raportul privind literația digitală, cât și cel privind literația științifică oferă date necesare pentru o înțelegere completă a nivelului de dezvoltare a competențelor elevilor la nivel național. Studiile nu evaluează performanța academică sau parcurgerea programei școlare în sens tradițional, ci

furnizează informații obiective despre competențe funcționale, astfel încât intervenția să se facă acolo unde este nevoie”, se menționează în comunicat.

Ambele rapoarte constată că există o proporție ridicată de elevi aflați în zona de literație limitată (tranzitorie), elevi care au competențe parțiale, dar care pot progresa substanțial cu sprijinul potrivit. Aceste rezultate indică un potențial real de dezvoltare, subliniind nevoia unor intervenții adaptate și consecvente, în special în comunitățile vulnerabile. Cele două evaluări evidențiază decalaje între elevii din mediul urban și rural, influențate de acces, resurse și context socio-economic.

Rezultatele arată că aproape jumătate dintre elevi (43%) ating un nivel funcțional al literației științifice, 24% având competențe tranzitorii, care pot fi consolidate rapid prin sprijin adecvat. Aproximativ 32% dintre elevi sunt la risc de a nu fi capabili să înțeleagă și să utilizeze în mod corespunzător conceptele științifice de bază în contexte practice.

În domeniul literației digitale, mai mult de jumătate dintre elevi (aproximativ 55%) se află în zona de tranziție, cu competențe parțiale ce pot fi consolidate prin programe adecvate. 8% dintre elevi ating nivelul „funcționalitate bună”, în timp ce segmentul celor care ating cel

mai înalt nivel de competență este de doar 0,2%. Aproape 37% dintre elevi sunt la risc în ceea ce privește dezvoltarea competențelor digitale funcționale.

„Aceste rezultate pot reprezenta un punct important de plecare pentru sprijinirea dezvoltării competențelor funcționale ale elevilor, iar UNICEF și Ministerul Educației și Cercetării vor continua parteneriatul strâns în astfel de demersuri care urmăresc să sprijine accesul tuturor copiilor la un sistem de educație incluziv și de calitate”, precizează reprezentanții MEC.

„Constatarea rapoartelor indică provocări sistemice și oferă o bază solidă pentru schimbare, iar reformele inițiate de MEC în zona curriculumului și a evaluării reprezintă un pas important înainte. UNICEF rămâne pe deplin an-



Credit foto: www.freepik.com

gajat să colaboreze cu partenerii naționali și locali pentru a se asigura că fiecare copil are acces la o educație de calitate și incluzivă și dezvoltă abilitățile necesare pentru a prospera într-o lume în rapidă schimbare”, a declarat Anna Riatti, reprezentanta UNICEF în România. ■

1,5 milioane de numere de telefon portate între furnizorii de comunicații electronice, în 2025

În 2025, aproximativ 1,5 milioane de numere de telefon au fost transferate între furnizorii de comunicații electronice din România, utilizatorii beneficiind de posibilitatea de a schimba furnizorul fără a-și pierde numărul de telefon, a anunțat Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații (ANCOM). De la lansarea serviciului de portabilitate în România, în octombrie 2008, peste 14,1 milioane de numere au fost transferate între rețele.

Anul trecut au fost portate 1 497 999 numere de telefon, din care 97% au fost numere de telefonie mobilă (1 453 878 de numere), restul fiind numere de telefonie fixă (44 121). În medie, în 2025 s-au efectuat peste 124 000 de portări lunar, luna decembrie înregistrând cel mai ridicat volum, peste 170 000.

Datele ANCOM indică faptul că

portabilitatea este utilizată preponderent de persoane fizice în cazul telefoniei mobile (86% din numerele de telefo-



Credit foto: www.freepik.com

nie mobilă portate), în timp ce, pentru telefonie fixă, cererile de portare provin în principal de la persoane juridice (75% din numerele de telefonie fixă portate).

Conform ANCOM, utilizatorul solicită portarea numărului de telefon

prin completarea și depunerea cererii de portare la una dintre reprezentanțele furnizorului de servicii la care vrea să devină abonat. „Solicitarea de portare poate fi depusă și prin mijloace de comunicare la distanță, dacă furnizorul acceptor are mijloacele necesare de a realiza la distanță verificările necesare pentru acceptarea cererii. Înainte de a iniția o portare, utilizatorii sunt sfătuiți să verifice condițiile din contractul cu furnizorul actual. Dacă perioada minimă contractuală nu s-a încheiat, aceștia pot fi obligați să plătească penalități, conform condițiilor din contract”, se mai precizează în document.

Portarea se finalizează în condiții normale în 3 zile lucrătoare de la depunerea cererii, susțin reprezentanții ANCOM. ■

Din vârful peniței

Înțelegere pentru un opozant

Ca opozant, pot să-mi explic,
Cam care-i misiunea ta:
Spui „nu!” celor ce fac ceva,
Și poți să nu faci tu nimic.

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