



UNIVERS INGINERESC

BILUNAR DE OPINIE ȘI INFORMARE Director fondator: Mihai Mihăiță Anul XXXVII Nr. 17 (855) 1 – 15 septembrie 2026

„90% dintre frământările noastre se referă la lucruri care nu se vor întâmpla niciodată.” (Margaret Thatcher)

Șansele unui început de reluare a creșterii economice

Cele mai recente date statistice evidențiază o mai bună conștientizare a faptului că principala modalitate de ieșire din criză și de reluare a creșterii economice este accelerarea procesului investițional. O confirmă și faptul că pe șapte luni din 2026 volumul investițiilor publice s-a majorat cu 14,83 miliarde de lei, ajungând la un nivel de 76,5 miliarde de lei. Din datele disponibile în momentul de față rezultă că această tendință s-a menținut în august, ceea ce atestă existența unor condiții ca, și în septembrie, să avem de-a face cu evoluții asemănătoare.

În strânsă conexiune cu procesul investițional se află – cum bine se știe – dinamica activităților din construcții. Sporul față de perioada similară din anul precedent este de peste 5 procente.

Chiar dacă, pe ansamblu, nu au intervenit în anumite ramuri schimbări spectaculoase în bine, statisticile consemnează un număr semnificativ de entități economice care au obținut rezultate remarcabile, tot comparativ cu perioada similară din 2025. Practic, nu există domeniu de activitate fără unități de bază performante. Este îmbucurător că tocmai în sfera informaticii, la scara IT, în general, s-au revigorat sute de societăți comerciale al căror bilanț indică și un grad mai înalt de profitabilitate.

Jurnal de bord

Dacă luăm în calcul barometrul reprezentat de execuția bugetară, constatăm lesne că au crescut șansele de reducere a deficitului anual la 6%. Tot în comparație cu 7 luni din 2025, în intervalul ianuarie – iulie 2026 deficitul bugetar s-a diminuat de la 3,99% la 2,34% din PIB. Este important că, pentru perioada care a mai rămas până la sfârșitul anului 2026, se anticipează evoluții similare.

Cum se vede, există câteva premise favorabile. Veniturile bugetare au crescut cu 11,2%, iar cheltuielile într-un ritm mai moderat, respectiv cu 2,9% an/an.



Credit foto: www.magnific.com

Sigur, sporirea veniturilor constituie o dovadă a mai bune colectări a taxelor și impozitelor, însă nu este cazul să subapreciem efectul direct și indirect al ameliorării situației financiare din numeroase entități de bază, la aproape toate categoriile de contribuabili. La fel de evidente sunt unele rezultate din sfera cheltuielilor bugetare. O bună parte a reducerilor s-a obținut prin gestionarea mai eficientă a fondurilor publice.

Firește, continuă să grezeze în volumul total al cheltuielilor plățile substanțiale cu dobânzile. Prezintă un punct critic faptul că în comparație tot cu perioada similară din 2025, volumul dobânzilor a înregistrat o creștere de 26,5%, ajungând la o pondere de circa 7% în PIB.

Rezultatele de până acum în procesul de consolidare fiscală nu pot fi subapreciate, însă suntem încă departe de a atinge nivelurile optime, cele prevăzute în cunoscutele baremuri stabilite la Maastricht în urmă cu mai bine de trei decenii.

Prin urmare, o abordare realistă a evoluțiilor economico-financiare, în special de la începutul celui de-al treilea trimestru al anului, permite să se contureze necesitatea ca luna septembrie să marcheze o stabilizare a consumului, ca premisă a relansării întregii economii naționale. Un factor stimulator și pentru alte ramuri îl constituie, într-o tot mai mare măsură, rezultatele, unele de-a dreptul spectaculoase ale promovării tehnologiilor de vârf, în special digitalizarea și promovarea pe o scară tot mai largă a inteligenței artificiale.

Toate aceste semnale ale realităților economico-sociale reprezintă, desigur, efectul unui număr mai mare de factori comparativ cu cei examinați până acum, însă tot atât de adevărat este că nici riscurile, nici provocările actuale nu trebuie subapreciate și, cu atât mai puțin, ignorate. Analizele echilibrate, ca fundament al deciziilor eficiente, pot și trebuie să determine ca punctul de inflexiune reprezentat de luna septembrie 2026 să devină o veritabilă rampă de lansare a mult doritei, mult necesarei, dar și posibilei reluări a unei creșteri economice robuste, sănătoase. Cu alte cuvinte, se impune ca posibilitatea să se transforme în realități palpabile. (T.B.) ■



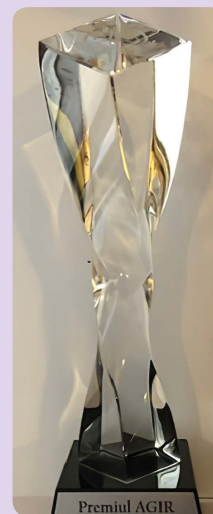
Ziua Inginerului Român 2026 – Premiile AGIR pentru anul 2025 –

Potrivit tradiției, în fiecare an, la 14 septembrie, se sărbătorește **Ziua Inginerului Român**. A fost instituită, cum este bine cunoscut, în anul 2000, printr-o Hotărâre guvernamentală, la inițiativa Asociației Generale a Inginerilor din România – AGIR. Această zi a fost aleasă pentru a marca actul istoric de la 14 septembrie 1895, data inaugurării podului peste Dunăre între Fetești și Cernavodă (proiectat și construit de inginerul Anghel Saligny), pod care era, la acea vreme, cel mai lung (4088 m) din Europa continentală.

Tot potrivit tradiției, cu prilejul manifestărilor dedicate **Zilei Inginerului Român**, sunt evocate realizările deosebite ale comunității noastre profesionale, cu accent pe momentele de vârf înregistrate de-a lungul timpului și pe cele mai recente creații care răspund exigențelor actualei etape a revoluției științifico-tehnice. Cum este firesc și cum corespunde integral adevărului istoric, realizările din ultimii 36 de ani sunt și expresia locului și rolului de prim-plan al AGIR în stimularea și promovarea valorilor autentice. Este și un prilej de marcă a renașterii Asociației noastre în focul evenimentelor din decembrie 1989, de trecere în revistă a contribuțiilor de seamă aduse în vederea transformărilor care au avut loc în această

perioadă în toate domeniile de activitate.

Sub semnul acestor auspicii, la sediul central al Asociației Generale a Inginerilor din România (Calea Victoriei nr. 118), a avut loc, la 11 septembrie a.c., cea de-a XXXII-a ediție **Premiilor AGIR**. A fost un moment festiv și, deopotrivă, de lucru în spirit ingineresc, dedicat relevării unor contribuții remarcabile din 2025 la progresul economic și social al României.



Premiul AGIR

În acest an au fost acordate trei TROFEE (la Secțiunile: Ingineria transporturilor, Ingineria mediului și Ingineria construcțiilor de mașini), opt DIPLOME (la Secțiunile: Inginerie interdisciplinară; Inginerie electrică – două Diplome; Tehnologia informației – cinci Diplome) și șapte PREMII SPECIALE.

Reamintim că **Premiile AGIR** au fost instituite în anul 1995, la împlinirea unui centenar de la momentul istoric de la 14 septembrie 1895, fiind acordate persoanelor și instituțiilor pentru lucrări ingineresti deosebit de valoroase (concepute, proiectate și aplicate) și unor cărți de înalt nivel tehnico-științific, pe mai multe secțiuni.

În numărul viitor al publicației noastre vom relata pe larg despre manifestarea desfășurată la 11 septembrie a.c. ■

Mecanism inovator, flexibil și digitalizat de acces la formare profesională pentru adulți

♦ Este vizat sectorul construcțiilor

Ministerul Muncii, Familiei, Tineretului și Solidarității Sociale (MMFTSS) anunță demararea unui nou proiect finanțat din fonduri europene – **Individual Learning Accounts (ILA)**, care vizează testarea și validarea unui mecanism inovator, flexibil și digitalizat de acces la formarea profesională a adulților, adaptat practicilor europene în domeniu. „Dezvoltarea unei scheme-pilot ILA (Indi-



Credit foto: www.magnific.com

dual Learning Accounts) își are originea într-o Recomandare a Consiliului Uniunii Europene din anul 2022 și introduce un mecanism prin care dreptul la formare profesională este atașat direct individului, independent de angajator sau de locul de muncă. Practic, ILA funcționează ca un «portofel virtual» care înmagazinează drepturi de formare accesibile unui adult pe tot parcursul

(Continuare în pag. 2)

Potrivit unui studiu, 5,2% dintre companiile din România folosesc AI

România are cea mai redusă rată de utilizare a inteligenței artificiale (AI) în companii din Uniunea Europeană, în contextul în care, în 2025, doar 5,2% dintre companiile din țara noastră cu minimum 10 angajați utilizau tehnologii AI, față de aproximativ 20% media UE, relevă o analiză realizată de ICDL România. „România se confruntă astfel cu un dublu deficit: de adopție AI și de transformare organizațională”, precizează autorii analizei.

Simpla adopție a *Claude*, *ChatGPT*, *Copilot* sau a altor instrumente nu este suficientă. ICDL Romania atrage atenția că adevărata miză este trecerea de la „folosim AI” la „lucrăm diferit datorită AI”, iar *middle managementul* poate deveni veriga esențială a acestei transformări, care poate transforma adopția AI în impact real în companii.

„Prima problemă ține de acces, competențe și ritmul digitalizării. A doua este mai subtilă: chiar și acolo unde AI este deja folosită, utilizarea rămâne adesea individuală. Un angajat scrie un e-mail mai repede, un manager rezumă instantaneu un document, marketingul pregătește o prezentare sau vânzările generează o ofertă. Toate acestea sunt utile, dar a introduce *Claude* sau *ChatGPT* într-o companie nu este același lucru cu a transforma compania prin AI”, arată autorii analizei.

Potrivit reprezentanților ICDL România, un studiu McKinsey publicat în 2026 arată că, în organizațiile aflate în prima etapă de adopție a AI, liderii companiilor care

și-au reproiectat fluxurile de lucru sunt de 5,3 ori mai predispuși să raporteze valoare economică decât cei care au păstrat procesele neschimbate: 32% față de doar 6%. „Mesajul este simplu: *nu promptul este revoluția*. Procesul este. Dacă AI produce în câteva secunde un raport care înainte necesita o oră, dar datele sunt în continuare copiate manual din trei Excel-uri și documentul trece apoi prin patru aprobări, compania a accelerat o sarcină, nu a rezolvat procesul”, subliniază autorii analizei.



Credit foto: www.magnific.com

McKinsey a identificat și un paradox important: 70% dintre respondenți se consideră personal pregătiți să folosească AI, dar doar 27% dintre lideri cred că organizația lor este pregătită pentru transformarea necesară. Mai mult, pregătirea organizațională explică 48% din diferența dintre companiile care obțin valoare din AI și cele care nu, față de 25% în cazul pregătirii individuale. „Cu alte cuvinte, oamenii pot învăța repede să utilizeze AI. Companiile se

transformă mai greu”, relevă analiza.

Top managementul stabilește direcția și bugetul, iar IT-ul furnizează tehnologia. Dar managerii operaționali și specialiștii care coordonează activitatea zilnică știu unde aceeași informație este introdusă de trei ori, unde se pierde timp cu un raport, unde o aprobare blochează inutil fluxul sau unde se repetă săptămânal o activitate pentru că «așa s-a făcut întotdeauna». De aceea, *middle managementul* poate fi principalul accelerator al transformării AI. În loc să primească doar mesajul «trebuie să folosim AI», managerii pot porni de la o întrebare mult mai concretă: care este activitatea repetitivă din echipă care consumă cel mai mult timp și creează cea mai puțină valoare? Acolo începe, de multe ori, un caz bun de utilizare a AI”, explică autorii analizei.

Pentru multe firme românești există și o etapă anterioară: experimentarea, în care AI este utilizată de angajați, dar fără integrare reală în procese. Saltul dificil este trecerea de la „eu folosesc AI” la „noi ne-am schimbat modul de lucru datorită AI”.

„Transformarea nu presupune neapărat proiecte spectaculoase. Un IMM poate începe prin identificarea a trei procese cu pierderi evidente de timp: raportarea săptămânală a vânzărilor, răspunsul inițial la solicitările clienților sau transformarea no-

țițelor unei ședințe în sarcini, responsabili și termene. Procesul este documentat, simplificat și automatizat unde are sens, apoi rezultatul este măsurat: ore economisite, mai puține erori, răspuns mai rapid către client sau eliminarea unei etape inutile. Apoi se repetă”, menționează ICDL România.

„România trebuie să recupereze decalajul evident de adopție față de restul Uniunii Europene. Dar succesul nu poate fi măsurat doar prin numărul firmelor care declară că folosesc AI. Întrebarea relevantă este ce s-a schimbat în companie datorită AI: au fost eliminate procese inutile, sunt deciziile mai rapide, se folosesc mai bine datele, iar angajații petrec mai puțin timp cu activități repetitive? În urmă cu peste un secol, simpla înlocuire a motorului cu abur cu motorul electric nu a revoluționat imediat fabrica. Saltul de productivitate a venit când fabrica însăși a fost reorganizată în jurul noii tehnologii. Riscul este similar și astăzi: să punem un motor AI într-o organizație construită pentru altă epocă și să așteptăm transformarea. AI poate face un angajat mai rapid. Managementul poate face compania mai bună. Iar *middle managementul* poate fi exact locul în care această transformare începe”, concluzionează analiza.

ICDL România este organismul național care coordonează standardul internațional ICDL – *International Certification of Digital Literacy*, cel mai utilizat program de certificare a competențelor digitale la nivel mondial (fostul ECDL). ■

Mecanism inovator, flexibil și digitalizat de acces la formare profesională pentru adulți

(Urmare din pag. 1)

vieții active, indiferent dacă își schimbă locul de muncă, traversează perioade de șomaj sau activează în baza unor contracte atipice ori sezoniere”, se menționează într-un comunicat al MMFTSS.

Proiectul vizează sectorul construcțiilor, un domeniu economic strategic afectat adesea de deficit de personal calificat, sezonabilitate și provocări tehnologice. Experiența acumulată și lecțiile învățate în această etapă vor constitui fundamentul pentru extinderea ulterioară a sistemului la nivel național, în industrii precum serviciile, turismul, transporturile sau agricultura. Pilonul central al proiectului constă în dezvoltarea unei platforme electronice care va funcționa ca un ghid unic digital, facilitând interacțiunea directă între angajat, furnizorii de formare, stat și partenerii sociali.

► Cum funcționează platforma ILA

Procesul începe prin înregistrarea angajatului pe platformă, unde i se creează un cont ILA și i se oferă sprijin pentru dobândirea competențelor digitale de bază necesare utilizării acesteia. Ulterior, utilizatorul este ghidat de un consilier pentru a-și identifica nevoile de dezvoltare. Cursurile sunt selectate dintr-un catalog unic ce include exclusiv furnizori de formare autorizați sau acreditați și cursuri validate din sectorul construcțiilor – de la zidari, dulgheri, instalatori și operatori de utilaje, până la tehnicieni în eficientizarea energetică a clădirilor.

După alegerea cursului, în contul angajatului se emite un voucher electronic

ILA, un instrument care permite decontarea fondurilor către furnizorul de formare și elimină birocrația actuală. Prezența la cursuri și absolvirea vor fi monitorizate digital, iar certificatul obținut la final va fi arhivat direct în profilul profesional / CV-ul digital al utilizatorului.

► O schimbare de paradigmă în politicile de formare profesională continuă din România

Noul mecanism ILA reconfigurează politicile de formare profesională continuă din România prin mutarea centrului de interes de la angajator către angajat. Spre deosebire de sistemul actual în care decizia, selecția cursului și plata revin aproape exclusiv angajatorului, noul concept îi oferă angajatului autonomie în planificarea carierei. Contul ILA însoțește lucrătorul pe parcursul întregii sale vieți active, indiferent de mobilitatea pe piața muncii sau de perioadele de tranziție. Astfel, se depășește situația actuală prin care schimbarea sau încetarea contractului de muncă ducea adesea la pierderea oportunităților de formare. În plus, mecanismul elimină procedurile greoaie de decontare sau subvenționare indirectă prin alocarea voucherelor electronice direct în contul beneficiarului, garantând trasabilitatea fondurilor și eliminând barierele financiare pentru lucrători.

Grupurile-țintă ale proiectului sunt: ■ 3000 de angajați din domeniul construcțiilor, din care 518 vor beneficia de consiliere profesională și de vouchere electronice pentru a urma cursuri de calificare, perfecționa-

re sau specializare, finalizate cu certificate recunoscute; ■ 1000 de angajatori, sprijiniți să acceseze noul mecanism de finanțare; ■ 1000 de furnizori de formare și consiliere profesională acreditați, instruiți să utilizeze sistemul de vouchere virtuale; ■ personalul instituțional și partenerii sociali implicați în gestionarea și reglementarea pieței muncii.



Credit foto: www.magnific.com

„Pilotarea conturilor individuale de învățare reprezintă un pas concret către modernizarea pieței muncii și alinierea la bunele practici europene în domeniul învățării pe tot parcursul vieții. Prin acest proiect, testăm un mecanism flexibil și transparent de stimulare a participării la formare continuă, răspunzând în mod direct nevoii de calificare și recalificare a forței de muncă într-un sector strategic precum cel al construcțiilor”, a declarat ministrul de resort Dragoș Pîslaru, citat în comunicat.

Proiectul promovează în mod activ incluziunea socială, acordând prioritate lu-

crătorilor cu un nivel scăzut de calificare, persoanelor din zone dezavantajate și celor expuse riscului de excludere profesională. Pentru a garanta accesibilitatea, platforma digitală va fi adaptată și nevoilor persoanelor cu dizabilități sau celor cu un nivel redus de competențe digitale.

După finalizarea proiectului, platforma ILA, metodologiile, procedurile de lucru și analizele fundamentate pe bune practici internaționale vor rămâne operaționale în administrarea structurilor de specialitate din cadrul MMFTSS. Acestea vor asigura baza tehnică, legislativă și strategică necesară pentru extinderea sistemului de conturi individuale de învățare la nivelul întregii economii naționale.

Proiectul „Conturi personale de învățare – Inovare prin formare (ILA)” este cofinanțat de Uniunea Europeană din Fondul Social European Plus/FSE+ prin Programul „Educație și Ocupare” 2021 – 2027, Prioritatea 9. Consolidarea participării populației în procesul de învățare pe tot parcursul vieții pentru facilitarea tranzițiilor și a mobilității. ILA are un buget total de 38,232 milioane lei, din care finanțarea nerambursabilă se ridică la 34 588 579,30 de lei (90,47%), și este derulat de MMFTSS până la 31 decembrie 2029 în parteneriat cu Casa Socială a Constructorilor (CSC) și Institutul Național de Cercetare Științifică în domeniul Muncii și Protecției Sociale (INCSMPS). ■

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 propune o nouă strategie europeană privind inovarea pentru accelerarea accesului tehnologiilor pe piață

Comisia Europeană (CE) a propus un nou *Act european privind inovarea* pentru a ajuta cele mai inovatoare idei ale Europei să fie dezvoltate, finanțate și extinse în Europa, a anunțat Executivul comunitar, într-un comunicat. „O inițiativă-cheie în cadrul Strategiei UE privind întreprinderile nou-înființate și extinderea acestora și al Busolei pentru competitivitate a UE, propunerea va consolida competitivitatea, prosperitatea și suveranitatea tehnologică a UE pe termen lung“, se menționează în comunicat.

Europa dispune de o abundență de cercetare, talent și creativitate de nivel mondial. Cu toate acestea, inovatorii se confruntă cu norme diferite în toate țările UE și întâmpină adesea dificultăți în a atrage finanțare. Prin urmare, ideile dezvoltate în Europa sunt prea des transformate în succese economice de către alții și în alte părți. *Actul european privind inovarea* urmărește să schimbe acest lucru, facilitând dezvoltarea transfrontalieră a întreprinderilor europene inovatoare și concurența la nivel mondial.

Consolidarea ecosistemului de inovare al UE

Propunerea se axează pe abordarea a două provocări principale care frânează inovarea în Europa.

În primul rând, va ajuta întreprinderile inovatoare să aibă acces la finanțare. Multe întreprinderi nou-înființate și întreprinderi în curs de extindere au idei inovatoare, brevete și alte tipuri de proprietate intelectuală, dar aceste active sunt adesea dificil de evaluat, ceea ce îngreunează atragerea investițiilor.

Actul european privind inovarea va promova un cadru comun al UE pentru valorificarea proprietății intelectuale. De asemenea, va crea o piață digitală care va conecta cumpărătorii și vânzătorii de proprietate intelectuală și va oferi sprijin de specialitate pentru a ajuta întreprinderile să își aducă ideile pe piață.



Credit foto: www.magnific.com

Se preconizează că aceste măsuri vor genera economii de costuri administrative în valoare de aproximativ 35 de milioane euro și vor debloca 10,2 miliarde euro pe an sub formă de finanțare suplimentară prin capital de risc și datorii garantate prin drepturi de proprietate intelectuală.

În al doilea rând, aceasta va stabili o procedură comună pentru achizițiile publice în domeniul cercetării și dezvoltării (R&D), oferind o mai mare securitate juridică și ajutând noile tehnologii să ajungă mai rapid pe piață, inclusiv tehnologiile care pot contribui la abordarea provocărilor societale comune, cum ar fi sănătatea, educația și mobilitatea curată. De asemenea, va facilita efectuarea în comun de către achizitorii publici din diferite state membre a achizițiilor publice în domeniul C&D.

Se preconizează că aceste măsuri vor genera economii de 1 miliard euro pe an pentru achizitorii publici și profituri anuale suplimentare de 25,92 miliarde euro pentru întreprinderi.

Un cadru de reglementare mai favorabil

În paralel cu *Actul european privind inovarea*, Comisia va ajuta inovatorii să accelereze transformarea ideilor inovatoare în soluții de piață printr-o propunere specifică privind spațiile de testare în materie de reglementare.

Spațiile de testare în materie de reglementare permit întreprinderilor, cercetătorilor și autorităților publice să testeze noi produse, servicii sau tehnologii pentru o perioadă limitată de timp într-un cadru controlat și sub supravegherea autorității

de reglementare. Acest lucru îi ajută pe inovatori să înțeleagă modul în care normele se aplică în practică, oferind în același timp autorităților o înțelegere a modului în care ar putea fi necesară revizuirea normelor.



Credit foto: www.magnific.com

Există deja spații de testare în materie de reglementare în unele domenii ale dreptului UE, dar nu există o abordare comună în întreaga Europă, ceea ce creează fragmentare și incertitudine.

Noua propunere de recomandare a Consiliului urmărește să modifice acest lucru prin crearea unui cadru de referință comun al UE pentru spațiile de testare în materie de reglementare în domenii care nu sunt încă reglementate de legislația UE. Aceasta se va baza pe lecțiile învățate atât în statele membre, cât și în inițiativele existente ale UE. Acest lucru va oferi inovatorilor mai mult spațiu pentru a testa noi soluții, asigurându-se, în același timp, că interesele publice rămân protejate. ■

România face un pas major către portofelul digital național

România face pași importanți în direcția digitalizării. Ministerul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului (MEDAT) a anunțat zilele trecute lansarea site-ului oficial *RO Wallet* și *publicarea documentației tehnice a proiectului* pe [GitHub](https://github.com), realizate de Ministerul Afacerilor Interne, în cadrul dezvoltării ecosistemului național pentru Portofelul European pentru Identitate Digitală.



Credit foto: www.magnific.com

RO Wallet reprezintă soluția națională prin care cetățenii vor putea utiliza, direct de pe telefon, identitatea digitală și o serie de documente și atestate electronice. Portofelul va permite accesarea unor servicii publice și private în România și, prin interoperabilitatea europeană, în celelalte state membre ale Uniunii Europene.

„România are nevoie de infrastructură digitală simplă pentru utilizator, sigură, interoperabilă la nivel european și construită coerent, într-o formulă de colaborare interministerială fără precedent. De aceea, salut lansarea site-ului oficial *RO Wallet* și publicarea documentației tehnice a proiectului în regim deschis. Comunitatea tehni-

că, instituțiile și mediul de afaceri pot urmări astfel dezvoltarea soluției și pot contribui la ecosistem“, a declarat ministrul de resort Irineu Darău.

Un element important al soluției îl reprezintă controlul utilizatorului asupra propriilor date. Acesta va putea decide ce informații transmite, cui și în ce scop, inclusiv prin utilizarea mecanismelor de dezvoltare selectivă a atributelor.

În prezent, România se află în prima etapă de implementare a ecosistemului RoEUDIW (ecosistemul național românesc pentru Portofelul European de Identitate Digitală). În această fază sunt desfășurate activități privind: ▪ finalizarea arhitecturii de guvernare și a cadrului instituțional; ▪ elaborarea actelor normative necesare funcționării ecosistemului; ▪ dezvoltarea primei versiuni a aplicației naționale de portofel digital; ▪ integrarea mecanismelor de emisie a identității digitale (*Person Identification Data – PID*); ▪ dezvoltarea primelor cazuri de utilizare, inclusiv verificarea vârstei; ▪ pregătirea infrastructurii tehnice și a mecanismelor de certificare pentru participanții din ecosistem.

Site-ul oficial al proiectului este disponibil la rowallet.gov.ro, iar documentația tehnică este publicată deschis pe [GitHub](https://github.com), prin proiectele *rowallet-documentation* și *rowallet-pid*. „Publicarea acestor informații contribuie la transparența procesului de dezvoltare și oferă comunității tehnice, instituțiilor și mediului de afaceri posibilitatea de a urmări evoluția soluției“, precizează MEDAT.

Proiectul este în plină dezvoltare, iar în perioada următoare vor fi introduse funcționalități și cazuri de utilizare, cu

obiectivul de a facilita accesul cetățenilor și al mediului de afaceri la servicii digitale sigure, simple și interoperabile. ■

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.



Copyright foto: magnific.com

Marea provocare a infrastructurii CFR: cum trecem de la „supraviețuire tehnică” la un spațiu feroviar modern și inteligent



Credit foto: www.magnific.com (imagine generată cu AI)

După cum am informat în numărul precedent al publicației noastre, a fost adoptată **Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026 – 2030**, aprobată prin HG nr. 635/2026 și publicată în Monitorul Oficial nr. 688 bis/2026. Noua Strategie nu este doar un document administrativ, ci își propune să reprezinte și un manifest pentru salvarea și modernizarea rețelei naționale de căi ferate. Pentru comunitatea inginerescă, precum și pentru publicul larg, Strategia conține o radiografie lucidă a realităților din teren și o foaie de parcurs destinată unei schimbări radicale a modului în care circulă trenurile în România. Mesajul central este pe cât de simplu, pe atât de presant: după decenii de subfinanțare cronică, rețeaua feroviară a atins un nivel critic de uzură. Alternativa la o intervenție masivă și imediată este colapsul tehnic regional, în timp ce aplicarea corectă a măsurilor propuse promite nu doar stoparea declinului tehnic al rețelei feroviare și recuperarea accelerată a restanțelor istorice privind repararea și modernizarea căilor ferate, ci și integrarea acesteia în spațiul feroviar unic european, folosind tehnologii digitale de ultimă generație.



Credit foto: www.magnific.com (imagine generată cu AI)

Contextul climatic și noul vector de decarbonizare

Analiza Strategiei nu poate fi ruptă de contextul politic și climatic comitar. Prin *Pactul Verde European* și documentele subsecvente ale Executivului de la Bruxelles, Uniunea a definit o țință extrem de ambițioasă: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 90% până în anul 2050. În acest scenariu, România și-a asumat față de Comisia Europeană o serie de ținte naționale și sectoriale pentru anul 2050 în cadrul programului național cunoscut sub numele de „România Neutră”: țara noastră își propune să devină neutră din punct de vedere climatic în 2050, ajungând la o reducere a emisiilor nete cu 99% în 2050, comparativ cu nivelul din 1990. Este necesară, mai întâi, atingerea obiectivului din 2030: 78% reducere a emisiilor nete raportat la nivelul de referință din anul 1990. Atingerea țințelor e posibilă doar prin punerea în aplicare a politicilor și măsurilor potrivite fiecărui sector, pentru atingerea obiectivelor sectoriale privind reducerea emisiilor.

Dacă privim cifrele brute, realitatea din teren ne arată o traiectorie inversă: din 1990 și până în prezent, emisiile din sectorul transporturilor din România au crescut cu peste 41%, propulsate de explozia transportului rutier de marfă și de pasageri. Pentru a stopa această tendință și a iniția curba de scădere, singura soluție viabilă din punct de vedere ingineresc este transferul modal masiv către calea ferată, cel mai sustenabil mod de transport terestru. Din păcate, nu putem vorbi despre preluarea fluxurilor de trafic de pe rutier în condițiile în care infrastructura de suport feroviar este măcinată de restricții de viteză și deficit de capacitate. Strategia subliniază explicit că fără o infrastructură stabilă din punct de vedere tehnic, readusă în parametri constructivi inițiali, țințele de mediu asumate de statul român ar putea fi ratate.

Radiografia unui declin: ce înseamnă „epuizarea tehnică” a rețelei?

Cifrele extrase din analizele tehnice recente sunt de-a dreptul alarmante pentru orice inginer, pentru orice călător pe căile ferate. Din totalul rețelei de linii ferate curente și directe din România, care însumează peste 13 000 km, aproape trei sferturi au durată de viață complet depășită. Concret, peste 72% din liniile pe care circulă trenurile în fiecare zi sunt sca-

dente la reînnoire, adică au depășit termenele tehnice standard atât ca număr de ani de funcționare, cât și ca tonaj total care a trecut peste ele.

Această realitate afectează fiecare componentă a sistemului. Peste 63% din terasamente, adică fundațiile de pământ și piatră pe care sunt așezate șinele, au nevoie de reparații capitale. Situația este similară pentru poduri, podețe și tuneluri, unde ratele de uzură depășesc frecvent pragul de 60%.

Din perspectivă istorică, evoluția este grăitoare. Dacă în anul 1990 doar 10,10% (1364 km) din lungimea liniilor ferate curente se afla în stare de epuizare tehnică, această pondere a crescut la 41,14% (5596 km) în 2010, pentru ca în 2025 să atingă 72,56% (9753 km). Înainte de 1990, echipele feroviare reușeau să reînnoiască anual în jur de 400 de kilometri de cale ferată. În perioada 2021 – 2025, din cauza alocărilor bugetare care au acoperit doar jumătate din necesarul tehnic real, ritmul a scăzut dramatic.

Consecința directă și cea mai vizibilă pentru călători o reprezintă explozia de un element de siguranță se defectează, iar administratorul nu are fonduri pentru a-l înlocui imediat, singura soluție legală pentru a nu închide linia este impunerea unei restricții de viteză. Numărul acestor restricții de viteză pe infrastructura feroviară a crescut cu peste 54% în ultimii cinci ani, iar lungimea totală a porțiunilor de linie pe care trenurile sunt obligate să încetinească a ajuns la 1688 km. Acest fapt explică de ce, în ciuda modernizării unor tronsoane izolate, durata călătoriilor pe rutele mari continuă să crească.

Prioritatea Zero: plan-șoc pentru următorii 17 ani

Strategia 2026 – 2030 propune o ierarhizare nouă a obiectivelor specifice, comparativ cu documentele similare anterioare. Dacă în trecut prioritatea era acordată exclusiv modernizării (înlocuirea completă a componentelor pentru parametri sporți, de exemplu creșterea vitezei la 160 km/h), noua Strategie plasează pe prima poziție, ca **prioritate absolută**, **Obiectivul General 0: recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii**.

Diferența dintre cele două concepte este una fundamentală din punct de vedere ingineresc și financiar. Modernizarea structurală a unei magistrale este un proces extrem de costisitor, care necesită proiecte complexe de exproprii, modificări de geometrie a traseului, reconstrucții de poduri și ani de zile de restricții masive de trafic pe durata șantierului. Din motive de sustenabilitate financiară, o astfel de abordare nu poate fi extinsă la nivelul întregii rețele naționale într-un timp util pentru a opri degradarea.

În schimb, reînnoirea (sau reparația capitală – RK) reprezintă înlocuirea masivă, pe actualul amplasament, a componentelor uzate ale suprastructurii căii (șină, traversă, material mărunț de prindere, balast). Această operațiune tehnică reduce instantaneu rata de defectare a sistemului la un nivel minim, specific unei linii noi, și restabilește parametrii de performanță constructivi ai liniei, permițând trenurilor să circule din nou cu viteza proiectată inițial (fie că vorbim despre 100 km/h sau 120 km/h). Costurile sunt incomparabil mai mici, iar execuția se poate face rapid, cu perturbări minime ale

graficului de circulație.

Strategia detaliază un program-cadru de recuperare a restanțelor la reînnoirea liniilor curente și directe pe o perioadă de 17 ani, calculat pe baza capacității tehnice de absorbție și execuție a pieței. Planul este proiectat pe o curbă progresivă: în primul an sunt planificați doar 70 km de reînnoire, în anul al doilea se urcă la 150 km, în anul al treilea la 250 km, urmând ca din anul al șaselea ritmul să se stabilizeze la 600 – 780 km reînnoiți anual, conducând la o medie de 573 de kilometri pe an. Scopul final este refacerea completă a celor peste 9700 km de linii curente degradate, salvând astfel conectivitatea feroviară a întregii țări.

Pentru realizarea acestui salt este nevoie de un efort financiar pe măsură. Necesarul estimat doar pentru acest program de reînnoire structurală crește de la 891 milioane lei în primul an, la peste 4,8 miliarde de lei în al cincilea an al ciclului strategic.

Digitalizarea și managementul inteligent al traficului

Un alt element al Strategiei 2026 – 2030, de maxim interes pentru colegii ingineri, arată că ameliorarea vitezei comerciale nu se face doar prin turnarea de balast și sudarea șinelor, ci și prin algoritmi inteligenți de management. Studiile de specialitate incluse în document relevă că modernizarea conducerii operative a circulației trenurilor poate genera o creștere teoretică de până la 44% a vitezei comerciale realizate efectiv, fără nicio modificare a infrastructurii fizice. Acest obiectiv este posibil de atins prin eliminarea timpilor morți din stații, optimizarea dinamică a încrucișărilor pe liniile simple și reducerea ecartului dintre mersul de tren planificat și cel realizat în parcurs.

Proiectul major în acest sector este implementarea conceptului de Centru Național de Management al Traficului (CNMT), dublat de Centrele Zonale (CMT). Aceste structuri vor centraliza decizia operativă de-a lungul întregii lungimi a unei magistrale, eliminând fărâmițarea actuală a deciziilor de trafic de la nivelul fiecărui district. Suportul tehnic va fi asigurat prin instrumente software avansate de asistare inteligentă a deciziilor în situații perturbate.

Corelat cu acest obiectiv, Strategia semnaleză o urgență tehnică critică: înlocuirea actualului sistem informatic ROUTES, utilizat pentru alocarea traselor și elaborarea graficelor de circulație. Această aplicație, deși vitală, rulează pe o platformă care nu mai beneficiază de suport tehnic, este scrisă într-un limbaj de programare desuet, iar arhitectura sa hardware este complet uzată moral. Mai grav, din punct de vedere al capacității, sistemul a fost proiectat pentru a gestiona maximum 20 de operatori feroviar; deși a fost extins la 40, în prezent pe piața din România activează deja 44 de companii de transport feroviar, numărul lor fiind în continuă creștere, ceea ce pune sistemul în pericol iminent de blocaj. Pentru dezvoltarea unei noi aplicații și achiziția de hardware modern este prevăzut un buget de 4,5 milioane de euro distribuit pe următorii cinci ani.

Această digitalizare internă este strâns legată de o revoluție legislativă europeană de proporții: noul Regulament privind alocarea capacităților feroviare în spațiul unic european (*Capacity Management Regulation – CMR*), adoptat la finele anului trecut. Acest regulament marchează trecerea definitivă de la gestionarea strict națională a căilor ferate la un sistem european unic și complet integrat. Calendarul de implementare este gradual, intervalul 2026 – 2029 fiind dedicat dezvoltării metodelor comune de calcul și a platformelor IT în-



Copyright foto: magnific.com

teroperabile. Până în decembrie 2027, CFR SA are obligația de a publica prima proiecție a „Modelului de Capacitate”, urmând ca în decembrie 2030 să fie lansat primul Mers al Trenurilor (pentru exercițiul 2030/2031) gestionat integral conform noilor proceduri europene și complet informatizat.

Siguranța și automatizarea: de la sisteme mecanice la ERTMS

Strategia 2026 – 2030 analizează în detaliu nivelul de automatizare al stațiilor din România și propune soluții tehnice clare. În prezent, din cele peste 900 de stații de cale ferată din țară, o parte considerabilă folosește tehnologii vechi. Există încă stații care se bazează pe instalații electromecanice parțial centralizate sau chiar pe sisteme necentralizate, unde intervenția manuală este predominantă.



Copyright foto: magnific.com

Acest nivel scăzut de automatizare înseamnă o productivitate redusă și costuri mari de exploatare. Soluția strategică nu constă în reduceri masive de personal nesusținute de tehnologie – o eroare repetată în ultimele decenii, care a accelerat declinul sistemului – ci în investiții masive în sisteme de centralizare electronică. Pentru următorii ani, prioritară este dotarea secțiilor de circulație, inclusiv a celor cu trafic redus, cu sisteme moderne de centralizare electronică de linie. O soluție inginerescă ingenioasă propusă este refolosirea materialelor și componentelor bune (cum sunt releele feroviare standard) recuperate din stațiile mari care trec la tehnologii digitale avansate, pentru a moderniza la costuri minime stațiile mici care încă folosesc macazuri și semnale acționate manual.

Vârful de lance al tehnologiei de siguranță feroviară îl reprezintă extinderea sistemului ERTMS (*European Rail Traffic Management System – Sistemul European de Management al Traficului Feroviar*). Acesta este un standard unic european care elimină semnalele luminoase clasice de la marginea căii ferate, aducând toate informațiile despre viteză și siguranță direct pe ecranele din cabina mecanicului de locomotivă prin conexiuni radio securizate. Instalarea ERTMS este obligatorie pentru toate proiectele de modernizare a coridoarelor europene. Deși implementarea lui fizică este direct dependentă de ritmul șantierelor de construcții, strategia estimează un efort investițional major în această tehnologie pentru a echipa secțiunile-cheie ale rețelei naționale.

În prezent, sistemul este certificat pe secțiunea Buftea – Brazi și se află în faze avansate de recepție și certificare pe sectoare strategice ale coridorului Rin – Dunăre, cum ar fi km 614 – Curtici, Sighișoara – Coșlariu și Coșlariu – Simeria. Pentru orizontul anului 2030, costul total estimat pentru instalarea și operaționalizarea ERTMS pe secțiunile modernizate, acoperind aproximativ 2800 km de rețea, se ridică la 1,206 miliarde de euro.

Tehnologii noi și eficientizarea bazei de active

Creșterea eficienței economice a administrării infrastructurii nu se mai poate baza pe schemele clasice de disponibilizări de personal, care au lăsat companiile feroviare fără specialiști și au accelerat spirala declinului. Noua abordare

strategică mizează exclusiv pe investiții orientate spre creșterea productivității muncii. Primul pas este creșterea masivă a gradului de mecanizare grea a lucrărilor de mentenanță. Flota actuală de mașini de cale a CFR SA este în mare parte învechită, având durate de serviciu mult depășite.

Strategia propune un program intensiv de achiziții pentru următorii cinci ani, vizând trenuri de lucru de înaltă productivitate pentru refacția căii și realizarea substratului căii, mașini universale de burat linia și aparatele de cale, precum și vagoane specializate de management al deșeurilor de balast. Pentru intervențiile în situații de urgență, ierni severe sau evenimente feroviare, planul include achiziția de drezine grele multifuncționale, pluguri grele de zăpadă echipate cu turbobreze și macarale feroviare cu braț telescopic. O mențiune specială privește achiziția de cărucioare defectoscopice avansate, capabile să realizeze verificarea structurală continuă cu ultrasunete a șinelor pentru a depista fisurile interne înainte ca acestea să conducă la ruperi de șină în trafic. Eșalonarea financiară pentru această rețehnologizare prevede alocări modeste în primii doi ani, urmate de un vârf investițional de peste 177 milioane de euro în anii 3 și 4 ai programului.

În cele din urmă, eficientizarea înseamnă și curajul tehnic de a optimiza dimensiunea rețelei în funcție de realitățile economice ale pieței. Pe baza studiilor de sustenabilitate finalizate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, care au analizat 113 linii de cale ferată (dintre care 97 din categoria celor neinteroperabile), CFR SA a identificat și înaintat către ministerul de resort o listă a secțiilor pe care, în cursul ultimilor ani, traficul feroviar a fost complet inexistent sau profund ineficient. Strategia prevede demararea procedurilor legale de închidere sau conservare a acestor linii din motive tehnologice și de eficiență economică, permițând concentrarea resurselor umane și financiare limitate către liniile magistrale și secundare cu potențial real de trafic.

Deciziile non-investiționale: schimbarea regulilor jocului în transporturi

O concluzie extrem importantă a Strategiei 2026 – 2030 este aceea că efortul ingineresc și investițiile financiare în infrastructură, deși absolut necesare, nu sunt suficiente pentru a



Copyright foto: magnific.com

salva sistemul feroviar. Pentru a opri declinul și a reduce trenurile în prim-plan, este nevoie de o serie de decizii curajoase la nivel legislativ și administrativ, menite să elimine distorsiunile de pe piața internă a transporturilor terestre.

De-a lungul anilor, transportul rutier a fost indirect favorizat în dauna celui feroviar. În timp ce companiile feroviare plătesc taxe clare pentru fiecare kilometru de linie utilizat și suportă integral costurile mari de siguranță și electrificare, transportul rutier folosește o infrastructură ale cărei costuri externe de poluare, accidente și degradare nu sunt complet internalizate.

Strategia amintește o serie de acțiuni corective de natură legislativă care trebuie puse în aplicare. Printre acestea se numără acordarea de stimulente și subvenții directe pentru

construcția și modernizarea liniilor industriale private, facilitând legătura directă a marilor fabrici și depozite cu rețeaua CFR, dar și susținerea financiară a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. La acestea se adaugă propuneri de măsuri fiscale și operaționale clare: scutiri de taxe sau de la plata rovinietei pentru vehiculele rutiere care participă la transporturi combinate (de tip Ro-La, unde camioanele sunt urcate pe tren), revizuirea accizei la motorina utilizată pentru tracțiunea feroviară diesel prin eliminarea componentei destinate întreținerii drumurilor rutiere, precum și introducerea unor restricții de circulație mai ferme pe rețeaua rutieră pentru vehiculele grele de marfă în anumite perioade sau pe timp de noapte.

Nu în ultimul rând, strategia abordează deschis problema resursei umane din ingineria feroviară. Capacitatea administrativă și tehnică a CFR SA este în prezent puternic limitată de migrarea specialiștilor și a tinerilor ingineri către sectorul privat sau către alte companii de stat care oferă salarii mult mai atractive pentru același nivel de pregătire și responsabilitate. Pentru a gestiona cu succes sutele de proiecte de digitalizare, automatizare și reînnoire planificate până în 2030, compania trebuie să devină un angajator atractiv, capabil să aducă și să rețină experți de top din mediul universitar și tehnic.

O miză de securitate națională și reziliență critică

Un aspect de noutate absolut introdus în fundamentarea Strategiei, de o importanță geopolitică majoră, este alinierea la noua legislație europeană privind reziliența entităților critice. Prin intrarea în vigoare a Directivei Uniunii Europene nr. 2557 din 2022 și transpunerea ei națională, subsectorul transportului feroviar a fost clasificat oficial drept infrastructură critică. Acest lucru înseamnă că orice acțiune, gară, instalație de semnalizare, dispecerat de control al traficului, rețea de telecomunicații sau substație de tracțiune electrică administrată de CFR SA este tratată prin lege ca un element indispensabil pentru menținerea funcțiilor societale și economice vitale ale statului, precum și a siguranței publice.

Mai mult, obiectivul specific numit „Susținerea mobilității militare” a fost urcat pe o poziție superioară de prioritate. În actualul context geostrategic de pe flancul estic al NATO, capacitatea rețelei feroviare de a asigura transportul greu de tehnică militară, logistica trupelor și linii de aprovizionare sigure, la viteze constante și fără gâturi de capacitate, devine o componentă esențială a sistemului de apărare națională. Din această perspectivă, reînnoirea liniilor și consolidarea podurilor nu mai reprezintă doar un indicator de performanță comercială pentru CFR SA, ci un imperativ de securitate națională.

Un pariu pe termen lung pentru viitorul mobilității

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026 – 2030 demonstrează cu argumente tehnice și economice că redresarea căilor ferate din România este pe deplin posibilă. Avem în față o rețea feroviară extinsă, bine dimensionată geografic și cu un potențial uriaș de a asigura mobilitatea cetățenilor, a mărfurilor și chiar a cerințelor de mobilitate militară în cadrul parteneriatelor noastre strategice.

„Planul de atac” este clar structurat: un program masiv de reînnoiri fizice pentru eliminarea restricțiilor de viteză, dublat de o transformare digitală profundă a modului în care este gestionat traficul prin noul cadru european unificat. Reușita acestui proiect nu depinde doar de competența inginerilor și de efortul echipelor din teren, ci și de consecvența cu care statul va asigura finanțarea multianuală promisă. Salvarea căii ferate este un pariu pe termen lung pe care România nu are voie să îl piardă, fiind singura cale sigură către o mobilitate durabilă, inteligentă și conectată direct la viitorul european. ■

Liceele tehnologice țin pasul cu economia, filiera teoretică rămâne în urmă Ce spune un nou raport al Curții de Conturi

Cum este cunoscut, documentele strategice ale României definesc educația drept pilon de securitate națională, de dezvoltare durabilă; cu toate acestea, realitatea din școli infirmă, în multe cazuri, aserțiunea amintită. Este una dintre principalele concluzii ale noului Raport de audit al performanței realizat de Curtea de Conturi referi-



Credit foto: www.magnific.com

tor la corelarea competențelor profesionale oferite de învățământul liceal cu cerințele pieței muncii. România se situează printre ultimele țări din UE la evaluările PISA, ca efect al persistenței unor probleme majore privind calitatea educației: absolvenți cu un nivel deficitar al competențelor, abandon școlar mare și analfabetism funcțional crescut. În acest context, documentul Curții de Conturi trage un semnal de alarmă: învățământul liceal obligatoriu eșuează în misiunea de a le oferi absolvenților competențele cerute de societate, adâncind ruptura dintre programele școlare și nevoile reale ale pieței muncii.

În Raportul Curții de Conturi au fost evaluate măsura în care sistemul de învățământ preuniversitar colaborează cu piața muncii, precum și relația dintre cifra de școlarizare și necesitățile angajatorilor. Auditul a fost efectuat în perioada aprilie – noiem-

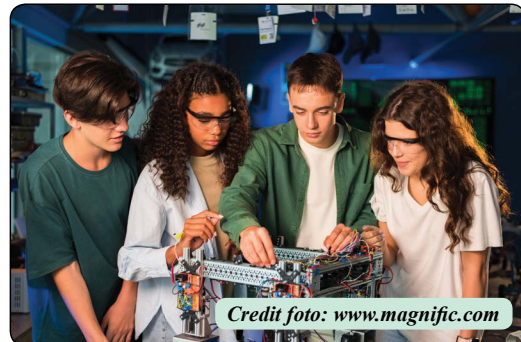
brie 2025, iar intervalul supus auditării a fost 2022 – 2024. Auditul a urmărit procesul de corelare a competențelor profesionale ale absolvenților de liceu cu frecvență (zi), pe cele trei filiere (teoretică, vocațională și tehnologică), cu cerințele pieței muncii (inclusiv cifra de școlarizare). În vederea obținerii probelor de audit au fost colectate date și informații de la entități cu responsabilități în domeniile educației și ocupării forței de muncă, parteneri din piața muncii, elevi de liceu și părinți/reprezentanți legali ai acestora.

Curtea de Conturi a constatat că **politicile curriculare** din învățământul liceal sunt elaborate și actualizate fără o integrare sistematică a cerințelor pieței muncii, ceea ce conduce la o corelare limitată între competențele dobândite de elevi și nevoile reale ale angajatorilor. Deși actualizarea curriculumului se realizează pe baza evoluției pieței muncii, digitalizării, introducerii de competențe-cheie noi, tendințelor educaționale internaționale și a datelor de monitorizare (evaluări naționale, feedback-ul profesorilor și al elevilor, PISA etc.), reprezentanții pieței muncii nu sunt consultați în procesul de elaborare a curriculumului. Învățământul liceal tehnologic și cel profesional par să aibă un avantaj, pentru că beneficiază de parteneriate reale cu mediul economic, stagii practice și ajustarea programelor la cerințele locale, însă filiera teoretică rămâne mai mult pe planul competențelor transversale și al adaptabilității, fără o legătură concretă cu piața muncii.

Referitor la **mecanismele de colaborare instituțională** între învățământul liceal și piața muncii, auditul remarcă absența unor structuri dedicate în cadrul ministerului, al

inspectoratelor școlare și al liceelor pentru menținerea unei legături constante între educație și piața muncii, și care să vizeze oportunitățile de stagii de practică, consiliere profesională și adaptare a curriculumului pentru întreg învățământul liceal. Colaborările locale depind frecvent de inițiativa individuală a conducerii liceelor și se concentrează în principal asupra învățământului liceal tehnologic și profesional, generând inegalități între județe.

Auditorii au constatat că **monitorizarea traseului absolvenților** de liceu se realizează fragmentar, prin mecanisme diferite la nivel central și local, fără o bază de date unitară și interconectată. Lipsa unui cadru metodologic și a unor proceduri standardizate la nivel național privind monitorizarea traseului educațional și profesional al absolvenților, coroborată cu lipsa unei struc-



Credit foto: www.magnific.com

turi cu personal responsabil de colectarea și interpretarea datelor, determină raportări parțiale între instituțiile implicate privind trasabilitatea.

Criteriul relevanței din cadrul metodologiei privind **stabilirea cifrei de școlarizare** pentru învățământul liceal teoretic nu este respectat. Potrivit raportului de audit, în cazul învățământului liceal tehnologic și

al celui profesional, cerințele pieței muncii sunt avute în vedere în procesul de fundamentare a cifrei de școlarizare, în timp ce pentru învățământului liceal teoretic acest principiu nu se aplică. Fundamentarea cifrei de școlarizare pentru liceele teoretice se bazează preponderent pe date retrospective privind ocuparea locurilor în anii anteriori și pe opțiunile elevilor, fără a integra în mod sistematic o analiză prospectivă a nevoilor pieței muncii sau o viziune de viitor privind inserția profesională a absolvenților.

Auditul subliniază că dezvoltarea parteneriatului dintre sistemul educațional și mediul economic poate contribui la adaptarea competențelor dobândite de elevi la exigențele mediului ocupațional, iar printre **recomandările** formulate în cadrul misiunii se regăsesc următoarele: ▪ inițierea și implementarea unui proces sistematic de analiză a modului de formare a competențelor în raport cu cerințele reale ale pieței muncii, în vederea actualizării periodice a politicilor publice educaționale pentru întreg învățământul liceal; ▪ organizarea și dezvoltarea de activități menite să asigure o relație constantă și sistematică între învățământul liceal și piața muncii; ▪ stabilirea unui cadru unitar de colectare, raportare și actualizare a datelor privind trasabilitatea educațională a absolvenților de liceu; ▪ respectarea criteriului relevanței din cadrul metodologiei privind stabilirea cifrei de școlarizare pentru învățământul liceal.

Raportul de audit al performanței privind corelarea competențelor profesionale oferite de învățământul liceal cu cerințele pieței muncii poate fi consultat pe [site-ul Curții de Conturi](#). ■

Cum se schimbă bacalaureatul din 2030 pentru generația digitală

[Ordinul nr. 5.077/2026](#) al Ministerului Educației și Cercetării, publicat recent în Monitorul Oficial, marchează o schimbare de paradigmă în sistemul de examinare românesc. Concepute pentru a fi aplicate începând cu sesiunile examenului național de bacalaureat din anul 2030, noile programe oficiale mută accentul de la simpla reproducere de text către competențe analitice necesare în secolul XXI. Pentru comunitatea tehnică, dinamica acestei programe este surprinzătoare: discipline tradiționale, precum Limba și literatura română, integrează acum elemente clare de analiză a sistemelor de date informaționale și de deconstrucție a textelor generate automat.

„Auditul” textelor generate de AI – o nouă competență de examen

Una dintre cele mai relevante noutăți tehnologice o reprezintă introducerea codului de competență **CG3.7** în trunchiul comun de evaluare. Conform programei, absolvenții de liceu vor fi testați privind capacitatea de a evalua critic conținutul digital și texte generate de inteligența artificială, identificând potențiale inexactități sau stereotipuri lingvistice. Nu va mai fi un simplu examen de limbă, ci un proces de corectare a greșelilor de logică, a clișeeilor și a prejudecăților din modelele AI. Elevii vor trebui să analizeze textul generat arti-

cial ca pe un răspuns primit de la calculator, care trebuie verificat și corectat cu atenție.

Evaluarea surselor și analiza de date în mediul online

Programa extinde competențele de examinare în zona de combatere a dezinformării. Elevii vor trebui să dețină instrumente conceptuale clare pentru separarea informațiilor valide de cele false sau cu caracter manipulator, verificând atent de unde provin știrile din mediul online.



Copyright foto: magnific.com

Din punct de vedere practic, elevii vor analiza comunicarea pe internet prin trei noi direcții:

▪ **Analiza structurii digitale** – înțelegerea modului în care funcționează link-urile și textul de pe internet (hipertextul) și cum ne influențează acestea felul în care citim;

▪ **Noile formate media** – analizarea mesajelor și a stilului de comunicare din postările de pe rețelele sociale și din podcasturi;

▪ **Sisteme de organizare vizuală** – folosirea graficelor, schemelor și a hărților de date pentru a rezuma și a compara mai simplu ideile.

Dincolo de digitalizarea disciplinelor umaniste, nucleul dur al reformei se regăsește în revizuirea curriculei tehnice. *Anexa nr. 12* stabilește noua structură pentru *Tehnologia Informației și a Comunicațiilor (TIC)*, transformând evaluarea competențelor digitale dintr-un simplu test de utilizare a suitei Office într-o probă obligatorie de „igienă cibernetică”, procesare de date complexe și interacțiune responsabilă cu sistemele AI. *Proba C* devine un indicator de alfabetizare tehnologică aplicat pentru toți absolvenții, indiferent de profil.

Prin susținerea probei de examen la disciplina *Tehnologia informației și a comunicațiilor*, candidatul va trebui să facă dovada următoarelor competențe generale: ▪ Recunoaște conceptele, instrumentele și relațiile fundamentale din domeniul TIC, pentru a construi o bază solidă de cunoștințe utilizabile; ▪ Explică principiile, rolul instrumentelor și relațiile fundamentale din domeniul TIC, pentru a rezolva sarcini specifice într-o societate digitală; ▪ Utilizează

instrumentele și metodele specifice domeniului TIC pentru rezolvarea de sarcini specifice, respectând pașii operaționali; ▪



Copyright foto: magnific.com

Analizează instrumentele, strategiile și metodele specifice domeniului pentru a face alegeri adecvate, într-o societate digitală; ▪ Evaluează eficiența și impactul instrumentelor, strategiilor și metodelor din domeniul TIC, pe baza unor criterii tehnice, etice și legale; ▪ Creează produse și soluții digitale personalizate, adecvate scopului propus.

Din perspectivă sistemică, actul normativ este organizat pe module stricte, totalizând 18 anexe ce acoperă filierele teoretice, vocaționale și tehnologice. Pentru ingineri, această reformă legislativă reprezintă o validare a faptului că gândirea analitică, structurile de date și competențele digitale nu mai sunt apanajul exclusiv al științelor exacte, ci devin noul algoritm de bază al educației naționale. ■

Sute de inovatori români vor concura la NASA Space Apps Challenge, cel mai mare hackathon din lume

NASA Space Apps Challenge, cel mai amplu hackathon din lume, a deschis înscrierile pentru cea de-a XV-a ediție, care se va desfășura în weekendul 14 – 15 noiembrie 2026, simultan în București, Cluj-Napoca și în alte câteva sute de orașe din întreaga lume. De la lansarea competiției, NASA Space Apps Challenge a reunit peste 487 000 de participanți din 190 de țări și teritorii, devenind cea mai mare inițiativă globală dedicată inovării colaborative. Potrivit unui comunicat al organizatorilor competiției, hackathonul se adresează tuturor celor pasionați de științele Pământului și ale spațiului, indiferent de vârstă, experiență sau pregătire profesională.

Tema NASA Space Apps Challenge 2026 este *The Next Frontier!* (Următoarea Frontieră).

NASA Space Apps Challenge susține colaborarea interdisciplinară, stimulează creativitatea și dezvoltă gândirea critică, încurajând interesul pentru explorarea Pământului și a spațiului. Evenimentul promovează utilizarea datelor deschise ale NASA și inspiră viitoarea generație de oameni de știință, ingineri, specialiști în tehnologie și designeri să creeze soluții inovatoare pentru provocările lumii actuale.

Pe parcursul celor 48 de ore de desfășurare a competiției, participanții vor avea acces la datele publice ale NASA și vor lucra în echipe de până la 6 persoane, pentru a dezvolta soluții inovatoare la provocări din domeniul explorării spațiului și al înțelegerii planetei. Provocările acestei ediții vor fi anunțate la 17 septembrie. Printre provocările de anul trecut s-au numărat dezvoltarea unei aplicații care măsoară calitatea aerului, folosind date din satelit combinate cu măsurători de la sol, sau realizarea unor instrumente vizuale care redau publicului experiența vieții la bordul Stației Spațiale Internaționale.

„Inteligența artificială și tehnologiile spațiale evoluează într-un ritm pe care, în urmă cu doar câțiva ani, cu greu ni l-am fi

imaginat. În acest context, nu mai este suficient să avem oameni foarte buni în domeniile lor, ci avem nevoie ca tineri cu minți strălucitoare, din discipline diferite, să se întâlnească, să pună întrebări împreună și să construiască soluții într-un timp scurt. Aceasta este forța NASA Space Apps Challenge: aduce la aceeași masă programatori, cercetători, ingineri, designeri, liceeni, studenți care poate nu s-ar fi întâlnit niciodată în alt context. În 48 de ore, ei transformă date și tehnologii de ultimă generație în prototipuri care răspund unor probleme reale ale Pământului și ale explorării spațiului. Cred că România are oameni cu idei și competențe care pot concura la cel mai înalt nivel internațional, iar această competiție este o oportunitate extraordinară de a-i pune în aceeași echipă și de a-i conecta la una dintre cele mai inovatoare comunități globale“, a declarat Diana Iosu, fondatoare DiFine PR, organizatorul ediției din București a NASA Space Apps Challenge 2026.

Competiția se adresează programatorilor, oamenilor de știință, inginerilor, designerilor, specialiștilor în storytelling, studenților, elevilor și tuturor celor pasionați de tehnologie și inovare. Diversitatea competențelor este unul dintre elementele definitorii ale hackathonului, echipele reunind participanți din domenii diferite pentru a crea soluții cu impact.

„În ultimii ani, industria spațială a trecut de la statutul de domeniu de nișă la unul dintre motoarele inovării tehnologice la nivel global. De la dezvoltarea constelațiilor de sateliți care schimbă modul în care comunicăm, până la progresele din domenii precum apărarea, observația Pământului, mobilitatea autonomă sau tehnologiile bazate pe drone, impactul economiei spațiale este din ce în ce mai vizibil în viața de zi cu zi. La ROTSA ne propunem să conectăm comunitatea de inovatori din România la aceste tendințe și să încurajăm dezvoltarea unor soluții care răspund provocărilor reale.

Credem că accesul la tehnologie, colaborarea interdisciplinară și experiențele practice sunt esențiale pentru formarea următoarei generații de fondatori de startup-uri cu impact internațional“, a declarat Robert Szabo, Programs & Operations Lead ROTSA, organizator al ediției din Cluj-Napoca a NASA Space Apps Challenge 2026.

Participanții vor primi acces gratuit la cursul oferit de Google pe platforma Coursera.org – *Google AI Professional Certificate*, prin intermediul căruia își pot îmbunătăți abilitățile de utilizare a instrumentelor AI.

Pentru București și Cluj-Napoca vor fi alese două echipe câștigătoare care vor participa în competiția globală unde vor concura cu mii de echipe din întreaga lume. Echipele desemnate câștigătoare la nivel global vor fi invitate la un centru sau la o facilitate NASA, unde vor participa la un eveniment special

dedicat celebrării proiectelor premiate și vor avea ocazia să interacționeze cu reprezentanți ai agenției spațiale.

La ediția din 2025, s-au înscris 200 de persoane din România. Printre proiectele câștigătoare s-au regăsit un algoritm destinat companiilor, care evaluează impactul deciziilor de business asupra mediului, o platformă de învățare vizuală dedicată explorării fenomenelor din fizică și astrofizică, precum și o soluție bazată pe AI, capabilă să transforme datele despre calitatea aerului în informații aplicabile în timp real.

De la lansare, în anul 2012, NASA Space Apps Challenge a cooptat peste 373 000 de oameni din peste 185 de țări și teritorii. Space Apps este administrat de Divizia de Științe ale Pământului, Direcția Misiunii Științifice, la sediul NASA din Washington. ■

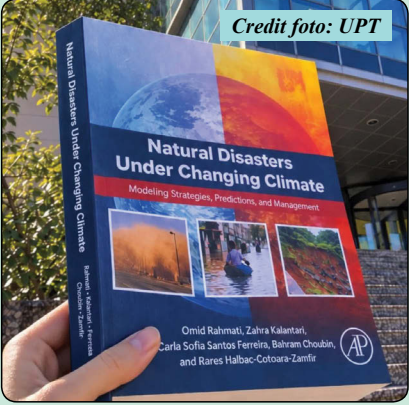
Cercetători de la UPT au lansat un manual de referință în managementul dezastrelor naturale sub impactul schimbărilor climatice

Universitatea Politehnica Timișoara (UPT) și-a reafirmat rolul de lider în cercetarea globală dedicată sustenabilității prin publicarea volumului academic „Natural Disasters Under Changing Climate: Modeling Strategies, Predictions, and Management“. Apărută recent sub egida prestigioasei edituri internaționale Academic Press / Elsevier, lucrarea reprezintă un instrument științific esențial pentru gestionarea riscurilor climatice la nivel mondial“, se menționează într-un comunicat al instituției de învățământ superior.

Cartea oferă o analiză cuprinzătoare și integrată a unor fenomene extreme pre-

cum inundațiile, alunecările de teren, seceta, incendiile de vegetație și valurile de căldură. Elementul de maximă noutate adus

de autori constă în utilizarea inteligenței artificiale (AI), a algoritmilor de machine learning și a tele-deteției pentru a dezvolta modele predictive avansate și strategii moderne de management, menite să sprijine deciziile administrative și comunitățile vulnerabile în procesul de adaptare la schimbările climatice. ■



Certificatul EUR ING

Certificatul EUR ING eliberat de ENGINEERS EUROPE este conceput ca o garanție a competenței profesionale. Acesta facilitează circulația inginerilor în interiorul și în afara ariei geografice reprezentate de țările membre ale ENGINEERS EUROPE și stabilește un cadru de recunoaștere reciprocă a calificărilor, astfel ca inginerii care doresc să profeseze în afara țării lor să poarte cu ei o garanție a competenței. În acest scop, oferă informații despre diferitele sisteme de formare a inginerilor, în beneficiul potențialilor angajatori, și încurajează creșterea continuă a calității profesionale ingineresti prin stabilirea, monitorizarea și revizuirea standardelor.

Cum să aplicați pentru Certificatul EUR ING

Vă rugăm să contactați Asociația Generală a Inginerilor din România pentru mai multe detalii despre procedură, taxă și condiții preliminare și pentru îndrumări suplimentare.

Candidatura la acest titlu este o opțiune individuală. Candidatul la titlul EUR ING trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să fie membru al unei asociații care este membru național al ENGINEERS EUROPE (în cazul României, trebuie să fie membru al AGIR);
- să fie absolvent al unei facultăți acreditate de ENGINEERS EUROPE;
- să aibă minimum doi ani de activitate inginerească.



Solicitanții vor trimite către AGIR, prin email sau fizic, următoarele:

- formularul de candidatură completat în întregime (inclusiv pct.1 de la secțiunea 4), care poate fi descărcat din pagina

- www.agir.ro/titlueuring.php;
- fotografie;
 - Curriculum Vitae în română, semnat pe fiecare pagină;
 - copii ale diplomelor de bacalaureat și studii superioare tehnice;
 - adeverința(e) din care să rezulte activitatea inginerească depusă (cel puțin doi ani), scrisă în limba formularului sau în traducere autorizată. Adeverința trebuie să detalieze pe scurt activitatea, să fie datată, semnată, ștampilată;

- copia documentului de plată a taxei de 350 de euro.

Plata taxei se va efectua cu specificația „Taxa EUR ING – Nume“, alegând una dintre următoarele variante:

1. CONT AGIR Lei: RO35 BTRL 0410 1205 W359 08XX, Banca Transil-

vania, Ag. Piața Amzei;

2. CONT EURO: RO95 BTRL EUR CRT00W3590801, Banca Transilvania, Ag. Piața Amzei;

3. La sediul AGIR, Calea Victoriei nr. 118, sector 1, București.

Comitetul Național de Monitorizare (NMC) examinează dosarul și, după aprobare, va solicita trimiterea cererii prin noul instrument *EUR ING e-application* din pagina <https://www.engineers-europe.com/who-can-and-how-apply-eur-ing-certificate>, pentru a o înainta Comitetului European de Monitorizare (EMC).

Înainte de a începe aplicația, urmăriți videoclipurile cu instrucțiuni și informații încorporate în instrument. Numai aplicațiile depuse prin acest instrument electronic vor fi luate în considerare de către EMC. Candidații trebuie să aplice în țara lor de reședință.

În urma aprobării, deținătorul titlului EUR ING primește Certificatul EUR ING și acces la dosarul său EUR ING pentru înregistrarea DPC în vederea reînnoirii titlului EUR ING după cinci ani. ■



● **INS: Populația rezidentă a României, 19,041 milioane de persoane la 1 ianuarie 2026.** Datele provizorii publicate de INS relevă că, la 1 ianuarie 2026, populația rezidentă a României a fost de 19,041 milioane de persoane, în scădere cu 1829 de persoane față de 1 ianuarie 2025, în principal din cauza sporului natural negativ, de 104 100 de persoane. Potrivit INS, soldul migrației internaționale în anul 2025 a fost pozitiv, numărul imigranților depășind numărul emigranților cu 102 200 de persoane. Cu toate acestea, soldul migrației internaționale, în creștere față de anii precedenți, nu a reușit să compenseze sporul natural negativ. La 1 ianuarie 2026, populația rezidentă din mediul urban a fost de 9,792 milioane de persoane, în creștere cu 0,2% față de 1 ianuarie 2025. Populația feminină la 1 ianuarie 2026 a fost de 9,744 milioane de persoane, în scădere cu 0,1% în ritm anual. Statistica relevă, totodată, că procesul de îmbătrânire demografică



Credit foto: www.magnific.com

s-a adâncit, ponderea populației vârstnice, de 65 de ani și peste, continuându-și trendul de creștere de la 20,3% în 2025 la 20,5% la 1 ianuarie 2026. În același timp, ponderea populației de 0 – 14 ani în totalul populației a scăzut de la 15,4% la 1 ianuarie 2025 la 15,1% la 1 ianuarie 2026. INS precizează că populația rezidentă cuprinde totalitatea persoanelor, cu cetățenie română, străină sau fără cetățenie, care au reședința obișnuită în țara noastră pentru o perioadă de cel puțin 12 luni. ■

● **Investiții de 115 milioane de euro în modernizarea infrastructurii electrice la Petrobrazii.** OMV Petrom anunță că a investit circa 115 de milioane de euro pentru a moderniza infrastructura electrică din cadrul rafinării Petrobrazii, ca parte din programul amplu de modernizare și transformare a acestei rafinării. „Prin această investiție, consolidăm infrastructura electrică a Petrobrazii pentru a susține atât operațiunile curente ale rafinării, cât și noile capacități aflate în dezvoltare, inclusiv producția de SAF și HVO și proiectele de hidrogen verde. Este un pas important în transformarea Petrobrazii pentru a răspunde cerințelor energetice ale viitorului”, a declarat Radu Căprău, membru al Directoratului OMV Petrom responsabil pentru Rafinare și Marketing, citat într-un comunicat. Proiectul a inclus realizarea unei linii electrice de înaltă tensiune conectate direct la stația Transelectrica, construirea unei noi stații electrice, precum și a unei stații de distribuție electrică. Noua infrastructură electrică utilizează tehnologia *Blue GIS*, un sistem modern de comutație electrică cu impact redus asupra mediului. De asemenea, la Petrobrazii este în curs de construire un proiect de energie fotovoltaică cu o capacitate de 7 MW. Noua infrastructură electrică creează premise necesare pentru integrarea proiectelor majore în curs de implementare, cum ar fi unitatea de producție de combustibili sustenabili pentru aviație (SAF) și motorină din surse regenerabile (HVO), precum și capacitățile de producție de hidrogen verde. ■

Google oferă gratuit studenților instrumente avansate Gemini AI

Cu doar câteva săptămâni înainte de începerea unui nou an universitar, Google a lansat o ofertă adresată studenților: 12 luni de acces gratuit la instrumentele avansate *Gemini AI*. Potrivit unui comunicat al companiei, studenții din România se pot abona fără niciun cost la pachetul *Google AI Plus*, care oferă limite de două ori mai mari de utilizare a *Gemini* (față de varianta de bază), acces la *Gemini Omni*, soluția care permite generarea multimodală de imagini și video, 400 GB de stocare în cloud, plus încărcări nelimitate de blocnotes-uri pentru studiu, imagini și interacțiuni cu *Gemini Live*.

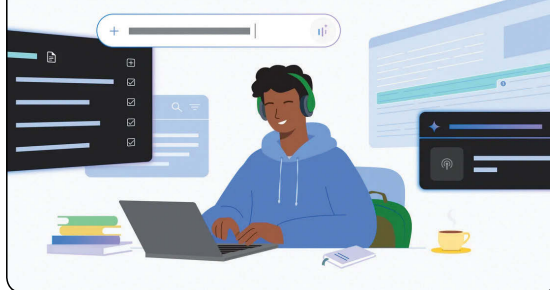
„Mai mult, acum există și un hub *Gemini dedicat studenților*, unde se regăsesc toate instrumentele dedicate care îi ajută în organizarea proiectelor. Studenții pot adăuga materialele de curs, pot crea noi blocnotes-uri, pot genera notițe, își pot testa cunoștințele, pot folosi învățarea ghidată și multe altele”, se menționează în comunicat.

Gemini Notebook este asistentul AI de studiu al studenților. În pachetul AI Plus, acesta vine cu o serie de funcționalități suplimentare față de varianta standard. Studenții au acces în *Gemini Notebook* la rezumatele audio și video, crearea de infografice, chestionare, rapoarte, fișe de lucru și prezentări, iar

limita de surse care pot fi adăugate este crescută la 100. În plus, *Gemini* este integrat în Google Drive și Gmail, iar *Gemini Live* oferă studenților un partener conversațional pentru studiu.

„Educația a fost și continuă să fie un pilon important al activității

Credit imagine: Google



Google în România, încă de la începuturile biroului, în 2010. Obiectivul tuturor programelor noastre de educație este sprijinirea oamenilor – fie elevi, profesori, antreprenori sau profesioniști – în dezvoltarea abilităților pentru utilizarea tehnologiei cu încredere și în siguranță, cu focus în ultimii ani pe inteligența artificială. Oferind studenților acces gratuit la instrumente avansate de AI ne dorim ca aceștia să aibă alături un asistent de studiu, care să-i ajute să-și însușească cunoștințele mai eficient și să le alimenteze creativitatea. Educația, învățarea și gândirea critică trebuie să fie în continuare pe primul loc în formarea tinerilor, cu tehnologia AI funcționând ca un ajutor în acest scop, un instrument și un

partener de idei. Gaudeamus igitur!”, a afirmat Elisabeta Moraru, Country Director Google România.

Interes crescut în România pentru instrumentele AI

„Acesta este al doilea an consecutiv când Google pune la dispoziția studenților din România pachete gratuite cu instrumente avansate de AI, care să-i ajute pe aceștia în studiu, învățare și îmbunătățirea performanțelor universitare. Analiza căutărilor pe Google în ultimul an arată o creștere a interesului în țara noastră pentru soluțiile AI, dar și învățarea cu ajutorul acestora”, precizează reprezentanții companiei.

De la începutul anului și până acum, căutărilor pe Google pentru *Gemini* au crescut de 5 ori. Un trend similar se observă și pentru *AI Mode*, unde interesul în căutărilor Google după această funcționalitate a atins maximum în august 2026. De asemenea, căutărilor după *NotebookLM* au crescut de aproape 3 ori în ultimele 12 luni, iar căutărilor pe Google în România pentru „agent AI” au explodat: +1990% în ultimul an. În același timp, căutărilor cuprinzând numele unei științe/materii de curs, urmat de AI, au avansat rapid în ultimele 12 luni. De exemplu, „matematică AI” a avut o creștere de 3 ori, „istorie AI” a avansat de 7 ori, în timp ce chimia și biologia AI au crescut de 4 ori în căutărilor pe Google în țara noastră. ■

Prima transformare a unei foste halte CFR într-un spațiu cultural permanent, pe o linie feroviară activă

La Săcel, județul Maramureș, a fost inaugurat *Linia Izei – Art Center*, un nou spațiu cultural dedicat artei contemporane, cercetării, rezidențelor artistice și comunității locale. Proiectul reprezintă prima transformare din România a unei foste halte feroviare într-un spațiu cultural permanent, pe o linie feroviară activă. *Linia Izei – Art Center* este inițiat de Asociația Română pentru Artă Contemporană (ARAC), în parteneriat cu Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă (DDR) din cadrul Secretariatului General al Guvernului. „Proiectul de la Săcel, *Linia Izei – Art*



Credit foto: Facebook DDR

Center, arată cum patrimoniul existent poate fi valorificat printr-o nouă funcțiune, în beneficiul comunității. Transformarea fostei halte într-un spațiu cul-

tural permanent creează un loc pentru artă, educație, dialog, păstrând în același timp legătura cu istoria și identitatea locală”, a declarat Laszlo Borbely, consilier de stat și coordonator al DDR.

Totodată, a avut loc și vernisajul expoziției „Ritmuri ale continuității”, construită pornind de la relația dintre infrastructură, patrimoniu, apă, peisaj și comunitate.

Demersul artistic pornește de la elemente specifice Văii Izei – râul Iza, sistemele hidrologice, practicile agricole, instalațiile tradiționale și materiile locale – și urmărește relația dintre continuitate și schimbare, dintre patrimoniu și transformarea comunității.

În fosta sală de așteptare funcționează *Camera de Așteptare*, un spațiu deschis localnicilor, călătorilor și vizitatorilor, care păstrează memoria funcției inițiale a clădirii și o integrează într-un nou context cultural și social. Programul *Linia Izei* a fost inițiat în 2023 de Asociația Română pentru Artă Contemporană, ca program de rezidențe artistice la Săcel. Primele două ediții au creat contexte de colaborare între artiști, meșteșugari și membri ai comunității, prin proiecte de cercetare,

producție artistică și evenimente publice. Ediția din 2026 marchează trecerea către o etapă de dezvoltare pe termen lung, prin deschiderea *Linia Izei – Art Center*.



Credit foto: Facebook DDR

Fosta *Haltă Săcel*, aflată pe o linie feroviară activă, dobândește o nouă funcțiune culturală, păstrând în același timp legătura cu istoria și identitatea locului. Prin valorificarea patrimoniului construit și a infrastructurii existente, *Linia Izei – Art Center* creează un spațiu de întâlnire pentru comunitate și contribuie la dezvoltarea durabilă a Văii Izei. ■

Din vârful peniței

Măsură discriminatorie

Pe prinsul cu ocaua mică
L-au condamnat cu indignare,
Însă au ezitat, de frică,
La prinsul cu ocaua mare.

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